

De Europa Expres

Na de Europese top op 11 en 12 december in Edinburgh hebben de Europese regeringsleiders verklaard dat de Europa Expres weer op de rails staat. Alle reizigers worden verzocht weer in te stappen. Nog een beetje bibberig van de schrik, na de ontsporing in Denemarken, zoekt een ieder zijn plaats weer op. De trein kan zich opnieuw in beweging zetten. Maar de dienstregeling is in de war en de plaats van bestemming onzeker. Hoe ziet het nieuwe reisschema er uit?

De eerste halte is de Interne Markt, die op 1 januari a.s. moet zijn bereikt. Het traject ernaar toe is met opmerkelijk succes afgelegd. Het paspoort moet nog mee, maar het vrije verkeer van goederen, diensten, arbeid en kapitaal is een stuk dichterbij gebracht. Zoals Pelkmans in deze ESB uiteenzet, zijn niet alleen de meeste maatregelen van het Witboek (1985) gerealiseerd, maar is in de Europese Gemeenschap een liberaliseringsproces op gang gekomen dat veel verder gaat. Onder de noemer '1992' is het ondernemingsklimaat veel concurrerender en dynamischer geworden. Het economische belang daarvan kan moeilijk worden overschat.

Na de Interne Markt volgt de Deense Bocht. Voor de Deense munt en defensie zijn extra bijwagens gecharterd, die naar believen kunnen worden aan- en afgekoppeld. Dan langs de Klippen van Dover. En als die zijn gepasseerd snel richting EMU, volgens het spoorboekje van Maastricht. De crisis op de financiële markten heeft echter het aantal passagiers voor de EMU flink uitgedund. Dat de zwakke broeders in het Zuiden zouden moeten afhaken, was van meet af aan duidelijk. Maar de recessie en de speculanten hebben ook sterker geachte kandidaten aangetast. Engeland sprong uit de rijdende trein, Italië werd er uitgegooid en Zweden kon het tempo niet bijhouden. Zelfs Frankrijk moest bijna afhaken. Halte EMU blijkt voor de meeste lidstaten een station te ver. Voor hen zit er de eerstkomende jaren niet veel anders op dan zo dicht mogelijk achter de haperende Duitse locomotief aan te blijven hangen, en zonodig los te laten (zie De Grauwe in deze ESB). Een route die verdacht veel lijkt op het oude EMS-traject.

Volgens het spoorboekje van Maastricht moet na station EMU ook nog EPU worden aangedaan. Als de ervaringen van de afgelopen periode één ding duidelijk hebben gemaakt, is het wel dat dit reisplan te ambitieus is. De passagiers zijn aan de noedrem gaan hangen. Daardoor is de trein bij Denemarken uit de rails gelopen en in Frankrijk tenauwernood aan een fatale crash ontsnapt. Pas onlangs in Edinburgh hebben machinist en conducteurs de trein weer enigszins onder controle gekregen.

Bij gebrek aan voortgang op weg naar EMU en EPU is in Edinburgh besloten om versneld nieuwe passagiers toe te laten. In januari a.s. worden de onderhandelingen met Oostenrijk, Zweden en Finland geopend, later dit jaar met Noorwegen. Economisch gezien vormt deelname van deze landen aan de EG geen probleem (zie Molle in deze ESB). Maar een

cruciale vraag is of de Europese instituties, die in essentie zijn ontworpen voor de Gemeenschap van de Zes, het ook nog houden bij een ledental van zestien en meer. Zij zijn in elk geval niet bestand tegen uitbreiding van de Gemeenschap met landen als Polen of Hongarije. Om die last te kunnen torsen, zal de trein van een nieuw onderstel moeten worden voorzien.

Zo boemelt Europa verder naar onbestemde verten. De eerste opgave is het verloren vertrouwen te herstellen. Daarvoor kan niet worden volstaan met bezweringsformules als 'subsidiariteit' en 'transparente besluitvorming', hoe nuttig beide ook zijn. Om voortgang te maken op het traject is het noodzakelijk dat de economische groei weer op gang komt en dat er banen komen in plaats van olopende werkloosheid. Want de geschiedenis laat zien dat de Europese gedachte bloeit in tijden van economische voorspoed en kwijnt in tijden van recessie. Het 'groei-initiatief' waartoe de regeringsleiders op de top van Edinburgh hebben besloten (7 miljard ecu, te besteden aan investeringen in de transeuropese infrastructuur) is daarvoor niet geschikt. Ten eerste omdat de omvang bij lange na niet voldoende is om de teruggang van het investeringsniveau in de EG te compenseren. Ten tweede omdat zo'n programma niet deugt als conjuncturele impuls. Het gaat pas werken als de recessie voorbij is.

Voor behouden aankomst in Maastricht en herstel van het economische en politieke vertrouwen in de Gemeenschap zijn twee andere zaken van wezenlijk belang. De eerste is dat de handelsbesprekingen in het kader van de GATT tot een goed einde worden gebracht (dit stond niet op de agenda in Edinburgh). De tweede dat de Duitse rente daalt. Dit is noodzakelijk om de valutamarkten tot bedaren te brengen en de consumptie en investeringen in Europa aan te zwengelen. Zoals bekend moet daarvoor echter eerst voldaan zijn aan de voorwaarden die de dienstleiding in Frankfurt stelt. Die volgt immers haar eigen spoorboekje. Pas als het Duitse baanvak wordt vrijgegeven, kan de Europa Expres weer snelheid maken.

De problemen van de dag kunnen gemakkelijk het zicht op de lange termijn ontnemen. Niet uit het oog moet worden verloren dat de integratie van eerst zes, nu twaalf, binnenkort vijftien of zestien en daarna twintig tot vijftientwintig soevereine staten tot één Europese Gemeenschap binnen een tijdsbestek van enkele decennia, historisch zonder precedent is. Gezien de enorme verschillen in historie, cultuur, economische ontwikkeling en nationaal gevoel bij alle betrokkenen is het geen wonder dat de reis met horten en stoten verloopt. De Europa Expres kreeg in Maastricht even de allure van een TGV aangemeten. Maar het baanvak was niet aangepast en de Euroburger zwoer bij zijn vertrouwde boemeltje. Daarom gaan we nu met de stoptrein naar Maastricht. We rijden nog.

L. van der Geest