



Het vervoerbeleid in de Europese Gemeenschap

MR. O. D. GERBERS*

Integratie, stilstand of desintegratie?

Het integratieproces dat vijftienvintig jaar geleden met veel enthousiasme werd opgestart, verloopt heden ten dage zeer moeizaam 1). Sommigen, en daaronder niet de minsten, zeggen zelfs dat de Europese integratie is mislukt 2). In elk geval zijn er tendensen tot desintegratie. Het nationaal protectionisme steekt de kop weer op. Ook krijgt de bilaterale samenwerking weer meer aandacht dan tevoren. Dat in deze ontwikkelingen weer spoedig wijziging zal komen, is nauwelijks te verwachten.

Oorzaken voor het keren van het tij kunnen gezocht worden bij:

- de vanaf het begin van de jaren zeventig optredende monetaire problemen;
- het duurder worden van energie en grondstoffen en de mogelijke invloed daarvan op de langdurige recessies (hoge graad van inflatie en nog steeds stijgende werkloosheid);
- de toetreding van nieuwe lidstaten (een tegenwerkend Verenigd Koninkrijk, een niet-geïnteresseerd Denemarken, en Griekenland, waarvan de problemen de aandacht meer naar het Middellandse-zeebekken kunnen verplaatsen);
- minder daadkracht bij de „oude zes” ten gunste van de integratie zoals deze oorspronkelijk beoogd was;
- het, anders dan oorspronkelijk verwacht, intact blijven van de macht der (verzorgings)staten. Het communautair besluitvormingsproces kan niet functioneren zoals het zou moeten. De EG kan mede daardoor niet bevredigend inspelen op de veranderingen die zich op allerlei gebied voordoen.

Hierbij wordt aangetekend dat het aanzienlijk gemakkelijker is bij een in het oog lopende economische groei zoals we die gekend hebben, een Gemeenschappelijke markt van de grond te krijgen en belemmeringen af te bouwen, dan onder de huidige omstandigheden te werken aan de veel moeizamer taak van de totstandkoming van b.v. een geïntegreerd sociaal-economisch beleid.

Nog geen Gemeenschappelijk vervoerbeleid

Ook op vervoergebied is duidelijk gebleken dat het afbouwen van belemmeringen (in casu discriminerende en steuntarieven) veel makkelijker van de grond komt dan het opzetten en operationeel maken van een beleid. Weliswaar behoren de doctrinaire discussies van de beginfase van de EG, geconcentreerd op de rol van de prijsvorming en op die van de spoorwegen als openbare dienst onder afwijzing van prijsmededinging en Gemeenschappelijke vervoermarkt, tot het verleden en heeft men in de jaren zestig een minimum aan overeenstemming weten te bereiken 3), maar de belangentegenstellingen tussen de verschillende landen, die van invloed zijn op elks vervoerspolitieke opvattingen, zijn niet verdwenen. De positie van de zeehavens van de lidstaten en hun achterlandverbindingen, de economische betekenis van het vervoer voor b.v. de betalingsbalans, de rol die de overheden toedenken aan het vervoer over de rail: het zijn elementen die een rol van belang blijven spelen bij de vaststelling van het vervoerbeleid.

Mede onder invloed hiervan is de totstandkoming van een alle vervoertakken omvattend samenhangend Gemeenschappelijk vervoerbeleid tot nu toe onmogelijk gebleken. Ook een communautair zeehavenbeleid blijkt tot de vrome wensen te behoren 4). Hierbij speelt verder een rol, dat geen van de lidstaten vervoer en infrastructuur van zo'n overheersend belang vindt, dat alle gewicht in de schaal wordt gegooid om toch een EG-vervoerbeleid van de grond te krijgen. Dit geldt ook voor Nederland.

Ook binnen de Europese Commissie staat het vervoer laag genoteerd. Tot nu toe werd deze portefeuille beheerd door Luxemburgers, een Ier en nu een Griek. Bovendien wordt de vervoerportefeuille opgesierd met andere elementen (b.v. consumentenzaken) om hem nog enigszins „verkoopbaar” te maken. Dit is niet bevorderlijk voor de aan verkeer en vervoer te besteden aandacht. De bezetting van het Directoraat-

Generaal Vervoer Brussel (het ambtelijk apparaat van het Commissielid voor vervoerszaken) ten slotte, gaat misschien de 100 man niet te boven. Welke verwachtingen mogen we, gezien het bovenstaande, nog koesteren ten aanzien van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid?

Europese Commissie en Raad

Alvorens op deze vraag in te gaan, wordt eerst nagegaan:

- welke initiatieven de Europese Commissie het afgelopen decennium heeft ontplooid sedert in de periode 1965-1970, o.a. op het gebied van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden, een stuk communautaire wetgeving tot stand was gekomen;
- welk beleid de Raad heeft gevoerd in samenhang daarmee.

In 1973 kwam de Europese Commissie opnieuw met een document over de ontwikkeling van het EG-vervoerbeleid 5). Dit document speelt in theorie nog altijd een rol in de discussies. Bij de opstelling ervan werd rekening gehouden met hetgeen op de topconferentie van 1972 werd afgesproken. Zorg om de kwaliteit van het bestaan, een kernthema op die topconferentie, zou een „verruiming” van de oorspronkelijke opvattingen over het vervoerbeleid met zich moeten brengen. Dit betekende dat niet meer uitsluitend gekeken zou worden naar de behoeften van de transportgebruikers (en de belangen van de ondernemers), maar ook naar de behoeften van, en de kosten voor de samenleving. Verder moest het vervoerbeleid mede een factor van sociale vooruitgang zijn in de zin van een verbetering van de arbeidsomstandigheden. Naarmate de behoeften van de maatschappij sterker zouden afwijken van de behoeften van de consumenten, zou meer bijsturing door de overheid nodig zijn. De Commissie

*De auteur is plaatsvervangend chef secretariaat internationale zaken van de NV Nederlandse Spoorwegen te Utrecht. Het artikel is geschreven à titre personnel.

1) Voor het begrip „Europese integratie” wordt ten deze aangeknoopt aan de door dr. J. E. Andriessen genoemde elementen van de z.g. institutionele benadering. Zie *Economie in theorie en praktijk*, 4e druk, blz. 476. Verder wordt verwezen naar P. van de Meersee, *Europese integratie en desintegratie 1945-heden*, 1978.

2) Zie prof. dr. H. Brugmans, *Levend in Europa, ontmoetingen en herinneringen*.

3) Zie b.v. Ulrich Weinstock, *Réflexions sur la politique commune des transports: du légalisme au pragmatisme*, *Revue du Marché Commun*, december 1980.

4) Zie mr. J. G. W. Simons, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, 1981, nr. 1.

5) Mededeling van de Commissie aan de Raad inzake de ontwikkeling van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid, *Bulletin van de Europese Gemeenschappen*, supplement 16-73, 24 oktober 1973.

concludeerde dus tot meer overheidsbemoedening. Ook stelde zij dat het noodzakelijk was een nauwer verband tot stand te brengen tussen het vervoerbeleid en het beleid op een aantal andere terreinen, zoals energie, milieu, regionale ontwikkeling. Vervoerbeleid zou bovendien niet meer hoofdzakelijk bestaan uit marktordening (liberalisatie en harmonisatie), maar ook uit een actie op het gebied van de infrastructuur.

Wat in het bijzonder het goederenvervoer aangaat, bevatte het document van 1973 de mededeling, dat de Gemeenschappelijke vervoermarkt vrij zou functioneren, behoudens de absoluut nodige correcties. De markteconomie bleef voor het goederenvervoer dus voorop staan. Hierin bleek de sleutel te zitten tot datgene waaraan de Europese Commissie in feite zeer veel aandacht is gaan besteden, te weten het vrijmaken van de markt voor het goederenvervoer over de weg, zowel wat betreft het prijs- als wat betreft het capaciteitsaspect.

Dit betreft vooral het grensoverschrijdend wegvervoer. De Commissie heeft op dit gebied een behoorlijk aantal voorstellen aan de Raad gedaan. Behoudens deze voorstellen, die op den duur moeten leiden tot de afschaffing van iedere vorm van ordening op het gebied van de capaciteit van het wegvervoer en de prijzen, nam de Europese Commissie verder initiatieven op het gebied van:

- het infrastructuurbeleid;
- de spoorwegaanpak en de verdere uitwerking van de communautaire spoorwegwetgeving;
- de capaciteit van de binnenvaart;
- de ontwikkeling van het gecombineerd rail- en wegvervoer;
- de liberalisatie van het busvervoer;
- de vrijmaking van de luchtvaart.

De harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden daarentegen kwam nagenoeg tot stilstand, al kwam de Commissie nog wel met een voorstel inzake de dienst- en rusttijden in de binnenvaart. Het gewenste verband tussen het vervoerbeleid en het beleid op andere terreinen werd niet omgezet in beleid en/of wetgeving 6).

Heeft de Europese Commissie althans nog geprobeerd gang in de ontwikkeling van een Gemeenschappelijk vervoerbeleid te houden door het indienen van voorstellen voor wetgeving, van discussiestukken en prioriteitenprogramma's, de Raad is in de jaren zeventig geen toebelend gebleken van stimulerings- en vernieuwingsdrang. (De vervoerscommissie van het Europees Parlement oordeelt zelfs zo negatief over de Raad, dat deze commissie al meerdere malen heeft bedreigd de Raad een proces voor het Hof van Justitie in Luxemburg te zullen aandoen! 7.) De Raad heeft van het door de Commissie geformuleerde beleid kennis genomen zonder zich daarmee politiek te engageren. Het sedert de periode 1965-1970 verrichte wetgevende

werk is gedaan binnen het in die jaren uitgezette bestek. De Raad voert in dat verband een pragmatische politiek van (zeer) kleine passen. Vanuit die pragmatische benadering is de Raad ook gaan discussiëren over zee- en luchtvaart.

EG-vervoerwetgeving in de jaren zeventig

Ondanks alles is toch op de volgende gebieden communautaire wetgeving tot stand gekomen.

Op het gebied van de integratie door middel van liberalisatie besloot de Raad tot:

- de uitbreiding van de liberalisatie-richtlijn van 1962 voor het goederenvervoer over de weg (d.w.z. van de richtlijn die de afschaffing van contingentering en soms ook vergunningen voor bepaalde categorieën vervoer beoogt) met onder andere vervoer naar en van grenszones, het grensvervoer zelf en het eigen vervoer;
- verhoging van het communautair contingent, het permanent maken daarvan (verordening 3164-77) en de mogelijkheid tot omzetting van een communautaire jaarvergunning in 12 vergunningen voor 30 dagen (verordening 2864-79);
- het stellen van communautaire normen voor onderhandelingen over bilaterale contingenten voor het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg (beschikking 80-48);
- de vrijmaking van het grensoverschrijdend gecombineerd rail- en wegvervoer van elk stelsel van contingentering of vergunning. De desbetreffende richtlijn van 19 december 1978 wordt bij wijze van proef ook toegepast op het containervervoer;
- de versoepeling van de vergunningverlening voor het internationaal personenvervoer over de weg (busvervoer).

Op het gebied van de marktorganisatie bereikte de Raad overeenstemming over:

- een stillegging voor de binnenvaart. Deze is nog niet in werking getreden. Eerst bleek het Hof van Justitie bepaalde juridische bezwaren te hebben, terwijl inmiddels de binnenvaart zelf en Nederland er niet meer zo van overtuigd zijn of de regeling wel zin heeft. Voor de binnenvaart kwam verder het aanvullend protocol op de Akte van Mannheim tot stand. Dit dient ter afwering van ruïneuze concurrentie op het Rijnbekken door de binnenscheepvaart van het Oostblok. De vrijheid vervoercontracten af te sluiten wordt langs deze weg beperkt tot de EG-staten en Zwitserland;

- een nieuwe tariefregeling voor het grensoverschrijdend wegvervoer (combinatie van marge- en referentietarieven, verordening 2831-77);
- minimumeisen voor de opleiding van chauffeurs (76-914);
- een experiment met een marktobservatiesysteem (besluit van de Raad, 12 juni 1978). De Europese Commissie is nog bezig een dergelijk systeem van de grond te krijgen. Er kleven nog vele onduidelijkheden aan.

Wat te zijner tijd met de gegevens gedaan gaat worden, staat evenmin vast. Een verband met de liberalisatie is denkbaar.

Ten aanzien van de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden kan slechts melding gemaakt worden van:

- de vereenvoudiging van de verordening 543-69 inzake de dienst- en rusttijden voor het wegvervoer (verordening 2829-77) en;
- het vergelijkbaar maken van de boekhoudkundige systemen van de EG-spoorwegen (verordening 2830-77) en het vastleggen van bepaalde beginselen voor de berekening van de kostprijs van grensoverschrijdend vervoer per „gesloten trein” (verordening 2183-78).

Deze regelingen zijn een nadere uitwerking van onderdelen van de beschikking 75-327, inzake de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de staten.

Op het gebied van de infrastructuur van het vervoer aanvaardde de Raad de verbetering van de sinds 1966 bestaande consultatieprocedure voor infrastructuurprojecten en de instelling van een bijbehorend comité van regeringsdeskundigen (beschikking 78-174). Voor wegvervoer, spoorwegen en binnenscheepvaart werden EG-voorschriften inzake een regionale statistiek vastgelegd.

Ook op het gebied van zee- en luchtvaart kwam EG-wetgeving tot stand, waaronder:

- overlegprocedures zeevaart (beschikking 77-587) en luchtvaart (beschikking 80-50);
- twee beschikkingen tot invoering van een informatiesysteem door elke lidstaat betreffende de activiteiten van de koopvaardijvloot van o.a. derde landen (1978). Dit systeem moet dienen om enig inzicht te krijgen in met name de concurrentie van het Oostblok;

6) Zie R. Squilbin, *Les Neuf et la politique commune des transports, Les annales du Marché Commun*, 1980, nr. 5-6.

7) Zie mr. J. G. W. Simons, op. cit.

- een verordening van mei 1979 inzake de toetreding door de lidstaten tot het verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties („code of conduct”);
- aanbevelingen, richtlijnen, resoluties inzake de veiligheid op zee, de verontreiniging van de zee en de geluidshinder door supersonische vliegtuigen.

Evaluatie en verwachtingen voor de komende jaren

De vraag komt nu aan de orde welke verwachtingen we ten aanzien van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid mogen hebben. Alvorens op de beantwoording van deze vraag in te gaan, wordt enerzijds rekening gehouden met het institutionele krachtenveld, anderzijds met het economisch-politieke krachtenveld.

Institutionele aspecten

Alle instellingen van de EG, d.w.z. Europese Commissie, Raad, Europees Parlement en Hof van Justitie, zijn bij de totstandkoming van het EG-vervoerbeleid betrokken, binnen de grenzen van de hen in het EG-verdrag toegekende bevoegdheden. Verder speelt ook het Economisch en Sociaal Comité een adviserende rol. Deze organen leggen niet alle hetzelfde gewicht in de schaal. Het is zeer waarschijnlijk juist, dat de Raad in zijn eentje even veel of zelfs meer gewicht in de schaal werpt als de Europese Commissie, het Europees Parlement en het Hof van Justitie gezamenlijk 8). In dit verband is het eveneens van groot belang dat de overdracht van bevoegdheden van de lidstaten naar de Europese instellingen zich niet verder ontwikkeld heeft. Integendeel zou men zelfs kunnen zeggen.

Zal b.v. in de eerstkomende vijf jaren verandering optreden in de hierboven genoemde machtsverdeling? Het is nauwelijks te verwachten. De krachten die pleiten voor een Europese integratie met een daarbijbehorende institutionele structuur, zoals voorzien in de drie EG-verdragen, zijn, zoals al eerder is gesteld, veel minder sterk dan vroeger. Een nieuw aspect kan zijn dat het Europees Parlement zijn gezag vergroot ten koste van de Raad 9). Deze overwegingen te zamen met sommige van de hiervoor genoemde aspecten doen reeds vermoeden dat het met de totstandkoming van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid ook in de komende periode niet van een leien dakje zal gaan.

Economisch-vervoerpoltieke aspecten

Zoals de staten en hun bevoegdheden in het algemeen nagenoeg intact zijn

gebleven, zo is ook de nationale vervoerpolitiek van elk EG-land zijn rol blijven vervullen. Ook gezien de genoemde belangentegenstellingen, is dit niet verwonderlijk. Ook uit dien hoofde kan men stellen dat een doorslaggevende verandering ten gunste van een samenhangend Gemeenschappelijk vervoerbeleid nauwelijks te verwachten is. De vroeger door de Europese Commissie voorgestane maximalistisch-legalistische benadering lijkt dan ook min of meer verlaten te zijn 10).

Dit betekent dat het Gemeenschappelijk vervoerbeleid:

- geen alomvattend beleid zal zijn dat op den duur het nationale beleid vervangt;
- zich vooral op het grensoverschrijdend vervoer zal concentreren, en in mindere mate of in het geheel niet op nationaal vervoer;
- niet alles tot in de puntjes uniform zal regelen;
- op een meer pragmatische manier verder ontwikkeld zal worden.

Het Gemeenschappelijk vervoerbeleid

Gezien het bovenstaande kan men stellen, dat het Gemeenschappelijk vervoerbeleid slechts aanvullend, zo niet van marginale betekenis, zal zijn. Hierop is ongetwijfeld ook van invloed, dat op de begroting van de EG tot nu toe geen financiële middelen voor de vervoersector zijn gevoteerd. In het kader van dit vooralsnog op mededinging en markteconomie gebaseerde beleid zullen de instellingen van de EG wel aandacht blijven geven aan de drie vervoertakken van het z.g. „inland transport” (d.w.z. spoorwegen, wegvervoer, binnenscheepvaart).

Luchtvaart en zeevaart zullen ook aan de orde komen. Een vervoertaksgewijze aanpak van de aan de desbetreffende vervoertak inherente problemen is veel waarschijnlijker dan een aanpak waarbij de coördinatie tussen de vervoertakken voorop staat. Het zal geen verbazing wekken, als de band tussen de liberalisatie van de vervoermarkten en de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden een lossse blijft. De kans, dat met de liberalisatie meer voortgang zal worden geboekt dan met de harmonisatie is niet ondenkbeeldig.

De spoorwegpolitiek zal een rol blijven spelen in de vervoerpoltieke discussie op EG-niveau, al zal het thema spoorwegen mogelijk minder zwaar wegen dan vroeger. De aandacht zal zich vooral concentreren op de spoorwegsamenwerking en in ruimere zin op de samenwerking en complementariteit van vervoertakken en vervoerondernemingen. Of de samenhang tussen vervoerbeleid en beleid op andere terreinen ooit concrete betekenis zal krijgen, valt niet te overzien. Gezien de problemen op het gebied van energievoorziening en energiebeleid, zou althans dit aspect de volle

aandacht moeten krijgen, maar ook dit is niet zeker.

Verder blijft het de vraag of het infrastructuurbeleid inderdaad van de grond zal komen of dat dit ook nu weer niet verder komt dan de instelling van een consultatieprocedure die niet of gebrekkig functioneert.

De zeevaart zal ongetwijfeld de nodige aandacht krijgen, vooral waar het om de concurrentiepositie van de EG-zeevaart ten opzichte van staten zoals de Sovjetunie gaat. Een EG-zeehavenbeleid daarentegen lijkt van de baan te zijn.

Meer gedetailleerd betekent het bovenstaande dat:

- voor de spoorwegen 11) de discussies o.a. zullen gaan over hun samenwerking (vooral op het commerciële vlak), over hun prijsvorming voor het internationale goederenvervoer, over de verbetering van het internationaal reizigersvervoer, over opheffing van grensbelemmeringen, over de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, in het bijzonder van het gecombineerd rail- en wegvervoer, over het realiseren van het financiële evenwicht van de spoorwegen en de benodigde autonomie bij de bedrijfsvoering en over de vraag of expliciete overheidsmaatregelen ten gunste van de spoorwegen tot de mogelijkheden zullen moeten behoren en zo ja welke. Volledige integratie van de EG-spoorwegmaatschappijen in een Europese maatschappij is sinds lang van de baan, terwijl ook de kans op het van de grond krijgen van deelintegraties („internationale dochters”) niet groot is;
- voor het grensoverschrijdend wegvervoer (goederen en personen) zoveel mogelijk gestreefd zal worden een Gemeenschappelijke vervoermarkt te benaderen. Hierbij zal de „vrijmaking” en de verhoging van de efficiency van deze vervoertak meer nadruk krijgen dan het element van de gelijkmaking der concurrentievoorwaarden tussen de vervoertakken, met name op sociaal gebied en op dat van de doorbelasting van de infrastructuurele kosten. Of een permanent capaciteitsbeheersingssysteem tot de realiteiten behoort, is zeer de vraag;

8) Zie H. Vredeling, De achterkant van Europa, *ESB*, nr. 3293.

9) Zie hierover en over de hiermee samenhangende kwesties rond de begroting van de Europese Gemeenschappen bij voorbeeld *ESB*, nrs. 2992, 3209, 3241, 3282, 3291; Dr. Audretsch, *NJB*, 2 februari 1980; Daniel Strasser, *Revue du Marché Commun*, februari 1975, maart 1977 en maart 1981.

10) Zie Ulrich Weinstock, op. cit.

11) Zie ook Jacques Dousset, La politique ferroviaire de la Communauté Européenne pour les années 1980, *Transport*, nr. 261, maart 1981.

- voor de binnenvaart het accent vooral zal blijven liggen op de Akte van Mannheim. Een EG-regeling van de dienst- en rusttijden en bemanningssterkte is niet geheel uitgesloten. Wat de doorbelasting van de infrastructuurle kosten aangaat, zijn de vooruitzichten somber, net zo als dit bij het wegvervoer het geval is;
- de EG een actieve politiek ten aanzien van het gecombineerd vervoer zal voeren. Financiële steun voor investeringen en misschien ook ter afdekking van aanloopverliezen, zijn hierbij niet uitgesloten te achten. Ook kan men denken aan de ontwikkeling van een homogeen net van terminals en verbindingen voor deze vervoerswijze;
- op het gebied van de zeevaart, behoudens aan hetgeen hierboven is genoemd, ook veel aandacht gegeven zal worden aan veiligheids- en milieuaspecten;
- wat de luchtvaart aangaat mogelijk een zekere mate van deregularisatie op gang zal komen. Het is echter moeilijk te voorzien hoe een en ander zich op dit gebied zal ontwikkelen.

Infrastructuurbeleid

Ter afsluiting wordt ten slotte hierop nog iets uitgebreider ingegaan. Bij de totstandkoming van het EG-verdrag werd het belang van een Europees infrastructuurnet wel degelijk ingezien (conferentie van Messina). Het EG-verdrag zelf zegt er niets over. Toch heeft de Europese Commissie in 1961 het onderwerp al weer vermeld in haar eerste vervoerpolitieke memorandum. Pas in de jaren zeventig echter komen de discussies in communautair verband over dit onderwerp echt op gang.

Nu is het niet zo verwonderlijk, dat infrastructuurbeleid geruime tijd een volledig nationale aangelegenheid is gebleven. Een beleid inzake de investeringen in de infrastructuur en de financiering daarvan kan gehanteerd worden in het kader van het conjunctuurbeleid, regionaal beleid, zeehavenbeleid, werkgelegenheidsbeleid en de belastingpolitiek. Dit zijn allemaal gebieden waarop de beslissingen nog altijd primair door de nationale overheden genomen worden. Zolang dit niet verandert, zullen ook de beslissingen inzake de infrastructuur van het vervoer hoofdzakelijk nationaal blijven. Hierbij zullen nationale overwegingen doorslaggevend zijn. Dit heeft invloed op de prioriteitsstelling der projecten. Bij een afweging, waarbij de internationale aspecten volledig tot hun recht kunnen komen, kan de keuze der projecten anders uitvallen dan bij een strikt nationale beandering.

Bij de vraag of aan de EG een rol moet worden toegekend op het gebied van het infrastructuurbeleid, spelen meerdere overwegingen een rol. Bij een Gemeenschappelijke markt en internationale

arbeidsverdeling past een communautair net van verkeersverbindingen, met als belangrijke componenten een aantal hoofddassen. Men kan hierbij denken aan verbindingen tussen de grote bevolkingsconcentraties en industriegebieden en aan die van de zeehavens met hun achterland. De randgebieden in de EG mogen evenmin in een volledig isolement komen te verkeren. Het door de EG-landen bestreken gebied is echter in de afgelopen dertig jaar geleidelijk aan uitgerust met een van redelijk goed, tot uitstekend te kenmerken samenstel van verkeersverbindingen. Vooral het autowegennet heeft een enorme groei doorgemaakt. In verband daarmee kan men bij een communautair net nog wel denken aan het aanleggen van nieuwe spoorlijnen voor hoge-snelheidsvervoer, aan de z.g. Alpentransversalen, aan een Kanaaltunnelproject of aan bepaalde waterwegprojecten, maar minder aan de voortzetting van het op grote schaal investeren in autowegen. Verder is het evenzeer van belang aandacht te geven aan de grotere en kleinere knelpunten in het bestaande infrastructuurnet en aan de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer.

De belangen van diverse landen die een grote stroom transitverkeer te verwerken hebben, komen bij een en ander ook om de hoek kijken. Algemene overwegingen voor een communautair infrastructuurbeleid zijn dat ook de Europese samenleving geconfronteerd wordt met een toenemend beslag door het verkeer op schaarse middelen d.w.z. ruimte, energie, schone lucht en financiën. Een en ander pleit voor de totstandkoming van een communautair infrastructuurbeleid dat evenals het Gemeenschappelijk vervoerbeleid aanvullend van karakter zou kunnen zijn.

Ten einde een dergelijk beleid van de grond te krijgen heeft de Europese Commissie in 1976 twee voorstellen ingediend. Eén daarvan werd door de Raad aangenomen. Het andere, dat voorziet in de medefinanciering door de EG van projecten van communautair belang, is bij de Raad in behandeling. Behoudens genoemde voorstellen heeft de Europese Commissie haar gedachten over het infrastructuurbeleid ook neergelegd in twee memoranda te weten het memorandum van 19 november 1979 inzake de rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de infrastructuur van het vervoer en het memorandum van 20 juni 1980 betreffende knelpunten en de verschillende mogelijke interventiemodaliteiten. Bij de verdere uitwerking hiervan zal de Europese Commissie o.a. ook aandacht geven aan het opstellen van beslissingscriteria en methoden voor de kosten-batenanalyse.

Het is te verwachten, dat het in de eerste helft van de jaren tachtig duidelijk zal worden of de lidstaten bereid zullen zijn de EG een rol op de hier aangesneden terreinen toe te kennen. Het staat reeds vast, dat men ook te dien aanzien

geen overdreven optimisme moet koesteren.

Slotopmerking

Bovenstaande uiteenzetting is geschreven vanuit de opvatting dat Europese integratie en Gemeenschappelijk vervoerbeleid ondanks alles toch nog actueel zijn, ook al spelen inmiddels vaak andere overwegingen een rol dan 25 jaar geleden en hebben beide begrippen geleidelijk aan een andere inhoud gekregen. De verwachtingen ten aanzien van de verdere ontwikkeling zowel van de Europese integratie in het algemeen, als van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid, zijn noodgedwongen niet hooggespannen 12).

Mochten „Europese integratie en Gemeenschappelijk vervoerbeleid” ooit worden bijgezet in de annalen van de geschiedenis, dan rest als troost, dat wij van het verleden beter het vuur kunnen bewaren dan de as, of zoals Jean Jaurès zei: „Du passé conservons la flamme et non la cendre”.

Olga D. Gerbers

12) Zie van mr. O. D. Gerbers de Europa-rubriek, *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, 1980, nr. 4.

Bart van Weenen: Computer, arbeid en organisatie. Een evaluatie van sociale en organisatorische aspecten rond automatisering. Samsom, Alphen aan den Rijn, 1980, 201 blz.

In dit boek wordt getracht een inzicht te geven in de effecten van automatisering binnen een organisatie. Effecten m.b.t. de arbeidsverdeling, de communicatiestructuur, de besluitvorming, het personeelsbeleid en de arbeidsbeleving.

A. A. de Boer: Papiergeld. De Haan, Haarlem, 1980, 115 blz.

De geschiedenis van papieren betaalmiddelen weerspiegelt de ontwikkeling van het economisch denken en accentueert bepaalde politieke gebeurtenissen of perioden. In dit boek worden enkele facetten van de historie van het papiergeld belicht: de oudste geschiedenis van het geld; de rol van het papiergeld in het economisch leven en de ontwikkeling van het Nederlandse papiergeld als product van grafische kunst.

Joost Breuker: In kaart brengen van leerstof. Het Spectrum, Utrecht, 1980, 154 blz.

In dit boek wordt een methode behandeld om de grote lijn van leerstof overzichtelijk en schematisch weer te

geven. Verschenen in de reeks Onderwijskundige Informatie voor het Hoger Onderwijs.

I. Tol: Tol of geen tol. Kluwer, Deventer, 1980, 250 blz.

Verzameling artikelen van de in de jaren 1972-1979 onder dezelfde titel in het *Verzekeringsblad* besproken fiscale arresten.

Mr. E. Aardema, mr. W. E. de Vin en mr. P. J. Dortmond: De directeur-grootaandeelhouder. Kluwer, Deventer, 1981, 77 blz., f. 26,50.

De BV-vorm heeft de laatste jaren een stormachtige toeloop gekend. De kern van dit boek wordt gevormd door de positie die de directeur-grootaandeelhouder ten opzichte van zijn BV inneemt en de problemen die daarbij civielrechtelijk en fiscaal aan de orde komen.

Dr. B. F. ten Bosch: Het preferente aandeel en de achtergestelde obligatie als instrumenten voor de financiering van de onderneming. NIBE/Kluwer, Amsterdam/Deventer, 1980, 264 blz., f. 57,50.

Deze dissertatie behandelt de toepassingsmogelijkheden voor preferente aandelen en achtergestelde obligaties in het kader van de financiering van de onderneming. Bovendien wordt uitgebreid

stilstaan bij de mogelijkheid van onderhandse plaatsing van preferente aandelen bij de Financieringsmaatschappij Industrieel Garantiefonds alsmede bij opnemng van achtergesteld krediet bij de Nationale Investeringsbank.

Pim Fortuyn: Sociaal-economische politiek in Nederland 1945-1949. Samson, Alphen aan de Rijn, 1981, 518 blz., f. 30.

De Nederlandse sociaal-economische politiek van net na de tweede wereldoorlog. Het kabinet Schermerhorn-Drees, de wederopbouw, het herstel van de inflatiestructuur. Daarna het kabinet-Beel, de koude oorlog en de Indonesië-politiek. In het laatste hoofdstuk wordt de afronding van het herstel behandeld.

Mr. drs. C. L. M. de Quay, drs. J. Stoffer, prof. dr. C. J. Zwart: Banken en opleidingen in de jaren tachtig. NIBE, Amsterdam, 1980, 87 blz.

Verslag van de jaardag 1980 van het Nederlands Instituut voor het Bank- en Effectenbedrijf.

R. Schöndorff, N. Cohen en J. F. B. Pleus: Economie bijvoorbeeld. Deel 1. SMD, Leiden, 1981, 219 blz. f. 28,50.

Wederom een poging om het traditionele economie-onderwijs te doorbreken. Begrijpelijk taalgebruik, veel voorbeelden enz. Nou de examens nog!!