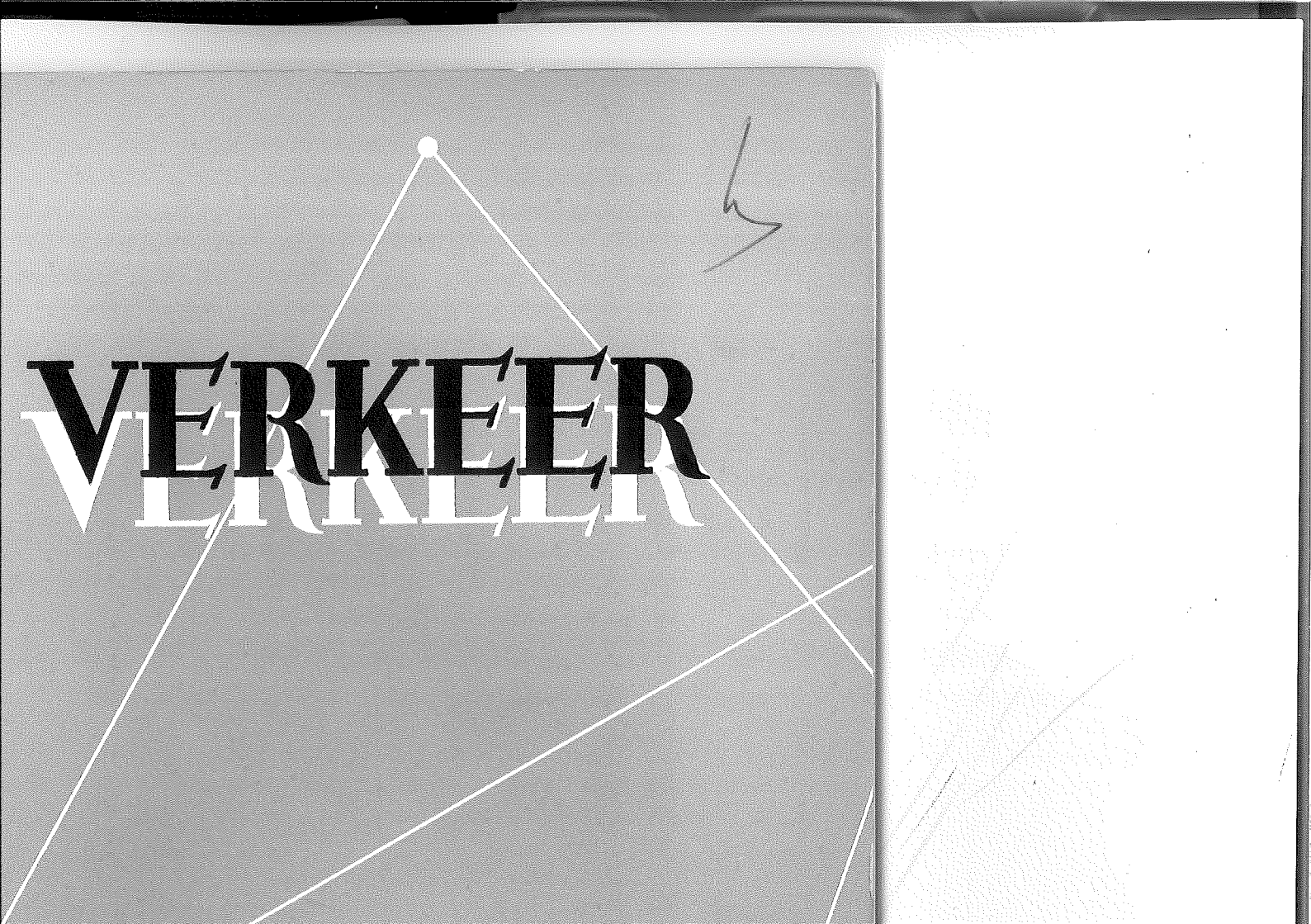




VERKEER
VERKEER

VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER
UITGEGEVEN DOOR DE
STICHTING NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Mr. A. Greebe - Ir. A. H. H. Robbé Groskamp -
Dr. J. B. van der Kamp - Mr. F. C. van Lakerveld - Mr. W. G. A. de Meester - H. J.
Noortman ec. drs. - Dr. J. H. Spiegelberg - S. Sterk ec. drs. - Prof. Ir. T. H. van
Wisselingh - L. van Die ec. drs. (secretaris).

Het tijdschrift verschijnt vier maal per jaar in een omvang van tenminste 48 pagina's
per nummer.

Abonnementsprijs f 15,- per jaar (buitenland f 16,-). Studentenabonnement f 7,50.
Losse nummers f 4,25.

INHOUD VAN DIT NUMMER:

	blz.
<i>Mr. A. M. van Dusseldorp</i>	
Enige beschouwingen over kosten, kostprijs en prijzen in het vervoer (II)	121
<i>S. Sterk, ec. drs.</i>	
Vervoerseconomische aspecten van de West-Europese integratie (II)	147
<i>Prof. Ir. T. H. van Wisselingh</i>	
Enige beschouwingen over de ontwikkeling van de verkeerstechniek ge- durende de laatste twintig jaar	171
Aantekening: Het E.G.K.S.-verdrag en publikatie van tarieven en vracht- prijzen in het vervoer	182
Tijdschriftartikelen	185

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.
Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de
uitgever is verboden.

Stukken bestemd voor de redactie te adresseren aan het bureau van het Nederlands
Verkeersinstituut, Statenplein 2, 's-Gravenhage, telefoon (070) 55 23 15.

Voor advertenties wende men zich tot Bureau Adex, Keizersgracht 158, Amsterdam-C.,
telefoon (020) 24 23 55.

Druk: N.V. Haagsche Drukkerij en Uitgevers Mij.

ENIGE BESCHOUWINGEN OVER KOSTEN, KOSTPRIJS EN PRIJZEN IN HET VERVOER

(II)

Mr. A. M. van Dusseldorp

Vraag, aanbod en marktstructuur in het vervoer

In het eerste deel van dit artikel¹⁾ werden enige gedachten ont-
wikkeld omtrent kostenstructuur en kostprijs in het vervoer.
Daarbij werden — terwille van een theoretische benadering der
vraagstukken — de nevenhandelingen steeds uitdrukkelijk geschei-
den gehouden van de zuivere vervoersprestaties. Dit houdt uiter-
aard niet in dat de kosten dier nevenhandelingen geen deel zouden
uitmaken van de totale kosten van de dienst welke uiteindelijk
door de vervoerder wordt bewezen. In onze beschouwingwijze
echter bestaat deze uiteindelijke dienst uit een complex van hande-
lingen, van welke alleen de verplaatsing van het goed tot de zuivere
vervoersprestatie gerekend kan worden.

In dit tweede deel zal nader worden ingegaan op de prijsvorming,
waarbij zal worden voortgebouwd op de begrippen, welke ook aan
de eerderbedoelde kostenbeschouwing ten grondslag lagen.

Wie zich verdiept in de opvattingen over de prijsvorming in het
vervoer, zal op een aantal principiële tegenstellingen stuiten, welke
leiden tot uiteenlopende conclusies ten aanzien van het te volgen
vervoersbeleid.

Daar is in de eerste plaats de tegenstelling tussen hen die menen
dat slechts vrije concurrentie en dus vrije prijsvorming in staat
kunnen zijn in het vervoer het juiste evenwicht tussen vraag en
aanbod tot stand te brengen, en hen die van opvatting zijn dat,
gezien bepaalde bijzondere omstandigheden in het vervoer, deze
vrijheid niet kan bestaan en derhalve marktregulering dient plaats
te vinden, hetzij door beheersing van de marktverhoudingen, hetzij
door directe bemoeienis met de prijs, dan wel door beide.

Een tweede controverse wordt gevonden bij de beantwoording
van de vraag of de vervoersprijzen zodanig moeten zijn dat deze
tak van economische activiteit haar eigen kosten dekt, dan wel of

¹⁾ Geplaatst in „Verkeer” 1960 no. 2.

het vervoer, als zijnde ondergeschikt aan andere sectoren der volkshuishouding, bijzondere taken heeft te vervullen welke kosten niet volledig in de prijzen tot uiting kunnen komen; de controverse dus tussen volledige kostendekking en „Gemeinwirtschaftlichkeit”.

Een derde principiële verdeeldheid bestaat over de vraag op welke wijze de vervoersprijzen — indien deze niet door de vrije werking van vraag en aanbod tot stand zullen komen — dienen te worden vastgesteld: op kostprijsbasis of op basis van de „vervoerswaarde” van het vervoerde goed.

En binnen de kring van voorstanders van het kostprijsprincipe vindt men dan tenslotte nog het onderscheid tussen hen die onder kostprijs willen verstaan de gemiddelde kostprijs, en hen die de vervoersprijzen willen baseren op de marginale kosten der vervoersprestatie.

Bij de beoordeling van deze verschillende opvattingen dient te worden vooropgesteld dat de vervoersprestatie als onstoffelijk product zich in principe, wat betreft haar positie in het economische verkeer, niet onderscheidt van stoffelijke producten.

De prijsvorming zal, mits niet kunstmatig beïnvloed, derhalve ook hier het resultaat zijn van aanbod en vraag, van marktverhoudingen dus. Het is daarom van primair belang zeer in het kort het karakter van aanbod en vraag in het vervoer na te gaan.

Het aanbod in het vervoer bestaat uit te verrichten vervoersprestaties. Vaak ziet men de mening verkondigd dat het aanbod alleen zou bestaan uit laadvermogen. Dit is echter niet juist. Inderdaad komt het voor dat eigenaren hun vervoermiddelen voor een bepaalde tijd verhuren, bijvoorbeeld in de timechartermarkt. Deze markt is echter een principieel andere dan de eigenlijke vervoersmarkt, waar het object van de transactie niet het laadvermogen is, doch de vervoersprestatie welke de ondernemer zal leveren aan de verlader. Als voorbeeld hiervan noemen we de reischartermarkt, waar het object van vraag en aanbod een bepaald transport is, een vervoersprestatie dus.²⁾

Het aanbod van te verrichten vervoersprestaties zal over het algemeen sterk inelastisch zijn. Dit vloeit enerzijds voort uit het

²⁾ Bijvoorbeeld 4000 ton graan van Buenos Aires naar Londen. Bij reischarter is de brandstof dan ook in de prijs begrepen, bij time-charter niet. Vgl. ook de ten deze zeer consequente definities in art. 453 W.v.k. Uiteraard bestaat er tussen deze beide, principieel gescheiden markten, economisch een sterke verwantschap.

feit dat levering uit voorraad niet mogelijk is, anderzijds uit de omstandigheid dat de capaciteit van in gebruik zijnde vervoermiddelen slechts is uit te breiden door opvoering van de snelheid.

In het ongeregelde vervoer zal er echter een smalle prijszone voorkomen waar het aanbod juist zeer elastisch is, nl. wanneer de prijs zich beweegt rondom het „oplegpunt”. Bij een daling van het prijsniveau beneden dit „oplegpunt” zal een aantal vervoermiddelen buiten dienst worden gesteld, waardoor het aanbod plotseling sterk inkrimpt, terwijl in het omgekeerde geval een aantal stilliggende vervoermiddelen weer in dienst wordt gebracht. In de trampvaart bv. kan een lichte stijging van het vrachtniveau, indien zich dat rondom het oplegpunt beweegt, een grote toename van het aanbod van te verrichten vervoersprestaties tengevolge hebben.

Ook in het geregelde vervoer bestaat het aanbod uit te leveren vervoersprestaties, doch met dit verschil dat hier de verkeersprestatie in ieder geval wordt verricht, ook al wordt deze niet benut voor het leveren van een vervoersprestatie. De zeer geringe — in de praktijk in vele gevallen te verwaarlozen — prestatie welke voor dit laatste noodzakelijk is³⁾ komt dus eerst tot stand nadat tussen aanbieder en vrager overeenstemming is bereikt.

Het aanbod is ook hier inelastisch. Hier ontbreekt echter het „oplegpunt”, dus ook de smalle prijszone, waarbij het aanbod elastisch is. Het geregeld vervoer staat in zekere zin op één lijn met de productie van bederfelijke waar: de niet „verkochte”, d.w.z. de niet voor het leveren van vervoersprestaties benutte verkeersprestaties gaan „verloren” in dien zin dat tegenover de gemaakte kosten geen inkomsten staan.

Bestuderen we de vraagzijde, dan zal in het algemeen geconstateerd kunnen worden dat ook de vraag naar vervoer overwegend inelastisch is.⁴⁾ Immers, deze vraag is afhankelijk van de vraag

³⁾ De hiermede gemoeide kosten zullen voornamelijk bestaan uit de extra voortstuwingskosten, welke door de aanwezigheid van lading worden veroorzaakt (vgl. deel I blz. 85).

⁴⁾ Opmerkelijk is dat hieromtrent in de literatuur weinig eenstemmigheid bestaat. Pigou („The Economics of Welfare”) b.v. meent dat een kleine vrachtverlaging een grote toename van de vraag naar vervoer tot gevolg zou hebben; dus een elastische vraag. Daartegenover stelt Prof. Kuin („De inhoud der verkeerseconomie”), De Economist, april 1946 blz. 191: „Er is alle aanleiding aan te nemen dat de vraag naar de meeste vervoersdiensten vrijwel inelastisch is, vooral wat het vervoer van goederen betreft”.

naar het te vervoeren goed in de bestemmingsplaats. Een daling van de vervoersprijs zal dus slechts dan een vraagtoename naar het goed — en dus naar het vervoer ervan — tengevolge kunnen hebben, indien in de eerste plaats de vraag naar het goed zelf elastisch is, en voorts een daling van de vervoersprijs in staat is een merkbare daling van de aanbiedingsprijs van het goed ter bestemmingsplaats te brengen. Dit laatste is echter alleen mogelijk indien de prijs welke voor het vervoer betaald moet worden, een aanmerkelijk deel van de totale kostprijs van het product in de bestemmingsplaats uitmaakt. Dit is echter, naar uit enkele onlangs gehouden onderzoekingen weer is gebleken, over het algemeen niet het geval.⁵⁾

Evenals aan de aanbodzijde is er ook aan de vraagzijde een prijszone waarbinnen de vraag juist elastisch in plaats van inelastisch is, nl. daar waar als gevolg van een verlaging van de vervoersprijs, de aanbiedingsprijs van het product juist onder die van het ter plaatse geproduceerde, of van elders aangevoerde product komt te liggen, m.a.w. indien door verlaging van de vervoersprijs nieuwe afzetmarkten worden geopend. Voorts zal daar, waar het vervoer „Selbstzweck” is, dus b.v. het toeristenvervoer, de vraag naar vervoer waarschijnlijk tamelijk elastisch zijn.

Naast het karakter van vraag en aanbod dient bij de beoordeling van de prijsvorming in het vervoer uiteraard ook de marktstructuur in aanmerking te worden genomen. Veelal wordt aangenomen dat er in het vervoer een groot aantal deelmarkten bestaat in verband met de grote verscheidenheid der goederensoorten welke ten vervoer worden aangeboden. In deze gedachtengang wordt er dus van uitgegaan dat het vervoer van verschillende goederensoorten ook verschillende soorten vervoersprestaties oplevert.

In het eerste deel stelden wij reeds vast dat dit, exact gezien, niet juist is. De vervoersprestatie, uitgedrukt in tonkilometers wicht en maat, is een op zichzelf homogeen produkt; slechts de hoeveelheid wicht- en maatonkilometers varieert naar gelang van

⁵⁾ Voor het landvervoer moge ten deze worden verwezen naar het rapport van de Union Internationale des Chemins de Fer: „L'incidence des frais de transport sur le coût de la production des marchandises”. Voor het zeevervoer werd deze materie behandeld in een rapport van de Economische Studiecommissie van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging: „Zeevrachten en goederenprijzen”.

de aard van het vervoerde goed. Zou het, abstract geredeneerd, mogelijk zijn om vervoermiddelen te bezigen welke technisch geschikt zijn om alle goederensoorten zonder voorkeur te vervoeren op de trajecten en tijdstippen als door de verladers gewenst, dan zouden er geen deelmarkten in het vervoer bestaan. Deze deelmarkten ontstaan eerst indien vervoermiddelen zodanig zijn uitgerust dat zij technisch uitsluitend geschikt zijn voor het vervoer van één of enkele goederensoorten, of indien vervoermiddelen slechts bepaalde trajecten bedienen. M.a.w. deelmarkten in het vervoer ontstaan door technische gebondenheid of plaatsgebondenheid van het vervoermiddel. Zolang echter deze gebondenheid niet aanwezig is, is er in beginsel één vervoersmarkt. In een dergelijke theoretische markt is dus iedere aanbieder in staat elke gevraagde vervoersprestatie te leveren; technische of economische voorkeur voor bepaalde aanbieders is niet aanwezig. Is het aantal aanbieders en vragers groot dan zal geen van hen individueel een merkbare invloed kunnen uitoefenen op de vervoersprijs.

De hier beschreven marktsituatie, welke de criteria voor het bestaan van vrije concurrentie nabij komt, wordt — tot op zekere hoogte — nog gevonden in bepaalde sectoren van het ongeregelde vervoer.

Als voorbeeld kan hier worden genoemd de z.g. algemene vrachtvaart ter zee, en wel de reis-chartermarkt. (Op het principeel andere karakter van de tijd-chartermarkt werd reeds gewezen). Iedere trampreder die in de algemene vrachtvaart opereert is in staat het transport te verzorgen van de goederen, welke vervoer tot deze markt behoort. Voorkeur voor bepaalde trampreders blijkt in de praktijk dan ook nauwelijks te bestaan. Men ziet vaak de stelling verkondigd dat ook de algemene vrachtenmarkt in wezen bestaat uit een aantal deelmarkten naar gelang van de vervoerde goederensoort, in welk verband wordt gewezen op de afzonderlijke vrachtnoteringen voor het vervoer van graan, erts, kolen, enz. Deze mening wordt, op grond van hetgeen wij in het voorgaande betoogden over het bestaan van deelmarkten, hier niet gedeeld. Dat er afzonderlijke vrachtnoteringen voor de onderscheidene goederensoorten zijn, heeft in de eerste plaats de praktische achtergrond dat de graanhandelaar nu eenmaal niet rekent in vervoerstonkilometers, doch in tonnen graan van de Plata naar bv. de Hamburg-Antwerpenrange; evenzo de erts- en de kolenhandelaar.

Dat de hoogte der vrachtnoteringen verschilt naar de goederensoort in kwestie, vloeit voornamelijk voort uit verschillen in verschepingscondities, bijkomende handelingen en uiteenlopende wicht/maatverhoudingen. Ook het verschijnsel dat het verloop der vrachtnoteringen voor de verschillende goederensoorten niet steeds gelijk is, behoeft nog niet op het bestaan van deelmarkten te wijzen. De oorzaak hiervoor is te vinden in het feit dat de voornaamste bulkgoederen over het algemeen bepaalde afscheepcentra hebben. Een toegenomen activiteit in een bepaalde goederensector zal daarom een verhoogde vraag naar vervoer vanuit een bepaalde afschepings„range” tengevolge hebben, waaraan door de geografische spreiding der schepen over het algemeen niet terstond kan worden voldaan. Het heet dan in de praktijk dat bv. de „graanvrachten” stijgen doordat de afsluitingen voor graanvervoer een opleving vertonen. Of deze vrachtenstijging nu door opleving in de graansector wordt veroorzaakt is in feite echter niet relevant; indien hetzelfde zich zou voordoen in een andere goederensector in diezelfde „range” zou dit ten aanzien van de vrachten dezelfde gevolgen hebben. Bestudering van de vrachtenontwikkeling in de algemene vrachtvaart leert dat deze voor de verschillende goederen over een korte periode gezien fluctuaties kan vertonen, doch op iets langere termijn vrijwel steeds parallel verloopt. Dit moet ook zo zijn, want voor de echte trampreder maakt het, **qua zuivere vervoersprestatie**, geen verschil of zijn schip nu kolen, erts, graan of een ander goed vervoert. Het zijn de bijkomende omstandigheden, b.v. het feit dat het ene goed voor zijn schip schadelijker is dan het andere, welke hem een zekere voorkeur verschaffen. Gezien echter de structuur van deze markt is hij in de praktijk zelden in de gelegenheid deze voorkeur te doen gelden.

Feitelijke deelmarkten ontstaan ook hier eerst indien schepen door hun technische uitrusting specifiek geschikt zijn voor een bepaalde goederensoort zoals b.v. het tankschip of het ertsschip. Hier doet zich dus de reeds eerder besproken technische gebondenheid van het vervoermiddel voor, welke wij als voorwaarde noemen voor het ontstaan van een deelmarkt.

Overigens treden ook in de algemene vrachtvaart tal van factoren op welke een ondoorzichtige situatie scheppen. Tekenend is hetgeen de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging in haar perscommuniqué van januari 1960 hierover opmerkte:

„Tengevolge van het allerwege optredende overaanbod van

„tonnage vond een sterke onderlinge penetratie van lijnvaart, „trampvaart en tankvaart plaats. Tankers vonden in belangrijke mate emplooi in het graanvervoer, de trampvaart, die, „gezien de vermindering van het transatlantische kolenvervoer, deze concurrentie des te moeilijker kon dragen, zag „zich genoodzaakt compensatie op het terrein van de lijnvaart „te zoeken, terwijl daartegenover de lijnreders op de trampvrachtenmarkt voor hun vrije ruimte lading trachtten te „krijgen”.

Afgezien van complicaties als de beschrevene kan de situatie in de markten voor het **ongeregelde vervoer** dus als volgt worden samengevat: vrije mededinging, inelastisch aanbod en inelastische vraag (behoudens de genoemde uitzonderingsposities). De prijsontwikkeling kan hier dan ook een sterk fluctuerend karakter vertonen. Een plotselinge vraagtoename naar vervoer wordt niet door voldoende toename van aanbod opgevangen en leidt derhalve tot scherpe prijsstijgingen. Bestudering van de zeevrachten-indices tijdens de Korea- en Suezcrises is in dit verband leerzaam.

Omgekeerd zal een afnemende vraag een sterke prijsval met zich brengen. Blijft deze situatie aanhouden, dan zal de onderste grens van het prijsniveau daar liggen waar nog slechts de variabele kosten, dus (in het ongeregelde vervoer) de speciale kosten van verkeers- en vervoersprestatie, (deel I blz. 85) zijn gedekt. Beneden dat niveau zullen de ondernemers geen vervoer meer accepteren en tot opleggen van hun vervoermiddel overgaan.⁶⁾ Is dit „oplegpunt” eenmaal bereikt, dan zal, omdat in deze prijszone het aanbod zeer elastisch wordt, slechts een aanzienlijke vraagtoename in staat zijn het prijsniveau noemenswaard te doen stijgen. Over het algemeen zal, indien men eenmaal in deze situatie is beland, de prijsontwikkeling zich lange tijd in de omgeving van het oplegpunt bewegen. De situatie in de trampvaart gedurende de laatste jaren is hiervan een sprekend voorbeeld.⁷⁾

Bezien wij thans het **geregelde vervoer** dan kan daar een be-

⁶⁾ In de praktijk zal, in verband met de kosten welke met opleggen zijn gemoeid, het „oplegpunt” iets beneden het beschreven prijsniveau liggen.

⁷⁾ Illustratief voor de hier beschreven situatie is bv. de opmerking in het jaarverslag over 1959 van Van Nievelt, Goudriaan en Co's Stoomvaart Maatschappij N.V. dat alleen een aanzienlijke vergroting van het vervoer van goederen over zee verbetering in de trampvrachten kan brengen.

langrijk verschil in marktstructuur worden geconstateerd. Daar immers is sprake van een enorm aantal deelmarkten, omdat ieder traject een markt op zichzelf vormt. Aanbieders, meestal slechts beperkt in aantal, leveren niet, zoals in het ongeregelde vervoer, iedere gewenste vervoersprestatie, doch slechts tussen bepaalde punten (de plaatsgebondenheid van het vervoermiddel). Iedere deelmarkt heeft gewoonlijk het karakter van een monopolie of een oligopolie: één of enkele aanbieders tegenover doorgaans vele vragers. Ook hier zal de concurrentie, indien en voorzover aanwezig, in hoofdzaak uit prijsconcurrentie bestaan, al blijkt voorkeur voor een bepaalde aanbieder meer voor te komen dan in het ongeregelde vervoer.⁸⁾

Zodra nu in het geregelde vervoer het aanbod van te verrichten vervoersprestaties de vraag gaat overtreffen, zullen de vervoerders, in het geval van onderlinge concurrentie, trachten door prijsonderbieding een zo groot mogelijk deel van de aanwezige vraag tot zich te trekken. Gezien de inelasticiteit van de vraag, waardoor een daling van de vervoersprijs in de regel geen grotere vraag naar vervoer te weeg brengt, geraakt men hier gemakkelijk in een vicieuze cirkel, welke een voortgaande afbrokkeling van het prijsniveau ten gevolge heeft. Omdat als gevolg van de onmogelijkheid van voorraadvorming de capaciteit over het algemeen wordt ingesteld op de vraagpieken, moet de aanwezigheid van overcapaciteit met de daaruit voortvloeiende neiging tot prijsonderbieding, in het geregelde vervoer als structureel worden geschouwd. In tegenstelling tot het ongeregelde vervoer eindigt de prijsdaling hier echter niet bij het oplegpunt, doch bij het punt waarbij de speciale kosten der vervoersprestatie — welke meestal slechts gering zijn — nog worden gedekt. Aldus ontstaat het bekende en veel omstreden verschijnsel van de „ruïneuze” concurrentie in het geregelde vervoer.⁹⁾ Wil men voorbeelden: men ga eens de gevol-

⁸⁾ Aangezien in het geregelde vervoer in de eerste plaats stukgoed wordt vervoerd dat gevoeliger is voor beschadiging dan massagoed, kan hier in tegenstelling tot het ongeregelde vervoer, ook d.m.v. ladingbehandeling meer geconcentreerd worden. Ook de snelheid als concurrentiefactor zal hier zwaarder wegen dan in het ongeregelde vervoer.

⁹⁾ Zeer scherp beschrijft Prof. Berkenkopf deze situatie in zijn artikel „Der Verkehr in der Marktwirtschaft” (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1954 blz. 76): „Diese mangelnde oder gar inverse Elastizität des Verkehrs-„leistungsmarktes ist ein gewichtiges Moment gegen die Forderung der „freien Preisbildung und des unregelmässigen Wettbewerbs auf diesem

gen na van het uiteenvallen van een scheepvaartconference. Daar worden ten leste vrachten genoteerd welke, na aftrek van de kosten voor laden en lossen, een netto vervoersbeloning opleveren van enkele guldens per ton op een transatlantisch traject. Zelfs zijn gevallen bekend waarin een negatief bedrag resulteerde. Ook uit de tijd van de ongebreidelde concurrentie tussen de spoorwegmaatschappijen, in de tweede helft van de vorige eeuw, zijn dergelijke situaties bekend.

Toetsing van de prijsopvattingen

Aan de hand van de voorgaande beschrijving van marktsituatie en prijsvorming in het vervoer kunnen thans de bestaande prijsopvattingen nader worden getoetst.

Vooreerst de voorstanders van volstrekt vrije concurrentie. Zij poneren gewoonlijk hun stellingen zonder enige economische bewijsvoering. Op hen kan nog van toepassing zijn hetgeen Prof. F. de Vries in 1933 schreef.¹⁰⁾

„Al zullen er aldus velen zijn die menen dat ook op dit gebied „vrije concurrentie en prijsvorming tot herstel van het evenwicht en selectie van het meest geschikte zullen voeren, het „is opmerkelijk en tevens te betreuren dat men nergens, voor „zover mij bekend is, een uitgewerkte verdediging van dit „standpunt kan vinden, waarbij tevens de economische eigenaardigheden der moderne transportmiddelen en de consequen-

„Markte. Sie führt nämlich in ihrer Konsequenz zu einer ruinösen Konkurrenz, die bei ungünstiger Marktlage die Preise anormal weit nach unten wirft und dadurch Anbieter ausschaltet die an sich wettbewerbsfähig sind, die aber durch diese Reaktion des Angebots endgültig aus dem Wettbewerb herausgedrängt werden, so dass hier eine durchaus negativ zu beurteilende Vernichtung von Kapital und von wirtschaftliche Existenzen eintritt. Andererseits zwingt die Tatsache dass der Verkehr nicht auf Lager arbeiten kann, die Verkehrsunternehmer bzw. Unternehmungen dazu, für den Fall einer starken saisonalen oder konjunkturellen Nachfragessteigerung Betriebsreserven zu beschaffen und vorzuhalten, die für die Bedienung der zusätzlichen Nachfrage eingesetzt werden können, da diese ja aus Lagerbeständen nicht befriedigt werden kann”.

„Der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage am Markt der Verkehrsleistungen wird dadurch erschwert, dass der Hang zur Entwicklung einer Ueberkapazität, also eines Angebotsüberhangs, als normale Situation bezeichnet werden muss”. (idem blz. 82).

¹⁰⁾ „Beginnelsen van verkeerseconomie”, (De Ingenieur, 1933 blz. T 102).

„ties die daaruit met betrekking tot prijsvorming en mededinging voortvloeien, onder de ogen worden gezien.”

In het voorgaande zagen wij dat — als gevolg van de inelasticiteit van vraag en aanbod, de onmogelijkheid van voorraadvorming, de structurele overcapaciteit en het sterk overwegen van vaste kosten — vrije mededinging in het vervoer moet leiden tot een prijsniveau dat in het ongeregelde vervoer zal liggen bij het oplegpunt, en in het geregelde vervoer bij het punt waar de speciale kosten van de vervoersprestatie nog juist worden gedekt. Met andere woorden, werkelijk vrije mededinging, zal, behalve in perioden van abnormaal grote vraagtoename welke, naar de ervaring leert, zich slechts voordoen bij bepaalde calamiteiten, steeds uiteindelijk moeten leiden tot een prijsniveau dat vooral in het geregelde vervoer een renderende exploitatie niet meer mogelijk maakt.

Hierin moet dan ook de primaire oorzaak worden gevonden voor het alom verbreide streven naar concentratie en marktregulering in het geregelde vervoer. Hierover bestaat bij velen misverstand in die zin dat men dit streven ziet als een uitvloeisel van politiek-economische ordeningsideologieën. Dat dit niet het geval is bewijst reeds het feit dat het concentratiestreven zich het eerst geopenbaard heeft in de kringen der vervoersondernemers, in een tijdperk dat economische ordening door de overheid nog nauwelijks uit de theorieboeken in de praktijk was getreden. Toen in het midden van de vorige eeuw de vorming van vaste scheepvaartlijnen betekenis kreeg, bleken reeds spoedig de fatale gevolgen daarvan voor de prijsvorming en ontstond, als een vorm van zelfregulering door de ondernemers, het conferencewezen, waarbij de toetreding aan de aanbods zijde, de capaciteit en de prijsvaststelling aan afspraken zijn onderworpen.¹¹⁾

In het vervoer te land heeft het streven tot beperking van de vrije mededinging ertoe geleid dat vrijwel in geen enkel land, ook niet daar waar het handelsverkeer principieel geen belemmeringen in de weg worden gelegd, nog werkelijk vrije concurrentie in het

¹¹⁾ Onlangs sprak de „Commission on Sea Transport” van de International Chamber of Commerce tijdens de zitting van de I.C.C. te Washington zich uit voor „free and fair competition” in het zeevervoer. Gezien de hecht georganiseerde „conferences” en „pools” zou deze resolutie zich zuiverder hebben uitgedrukt indien slechts van „fair competition” zou zijn gesproken.

vervoer voorkomt. Het is dan ook zeker niet gewaagd te mogen concluderen dat serieuze aanhangers van het beginsel der volstrekt vrije concurrentie noch in vervoers- noch in overheidskringen talrijk zijn. Daar waar de roep hierom nog klinkt, zal men deze aldus moeten interpreteren dat wordt bedoeld: geen overheidsinmenging doch het recht om zelf de noodzakelijke marktregulering tot stand te brengen.

De tweede controverse waarvan wij melding maakten, nl. algehele kostendekking versus „Gemeinwirtschaftlichkeit”¹²⁾ ligt niet zozeer op het theoretisch-economische, als wel op het practisch-politieke vlak. Men kan deze tegenstelling ook aldus formuleren: is het vervoer een zelfstandige tak van economische activiteit of is het ondergeschikt aan andere vormen van bedrijvigheid (resp. aan buiten-economische activiteit).

De voorstanders van laatstgenoemd principe menen, dat er zich gevallen voordoen, waarin het vervoer bepaalde taken te vervullen heeft waarbij het doen steunen van de vervoersprijzen op de kosten niet opportuun is. Men doelt daarbij op buiten-economische doeleinden zoals militair vervoer, doch ook op doeleinden welke wel degelijk in de economische sfeer liggen, dus b.v. ondersteuningstarieven voor bepaalde industrieën of bepaalde havens. Deze vervoerspolitiek leidt uiteraard tot deficit. ¹³⁾ In zekere zin is de „Gemeinwirtschaftliche” beschouwing dus niet zozeer een vervoersfilosofie, als wel een uitvloeisel van een protectionistische instelling op andere economische terreinen, welke zich van het vervoerswezen als werktuig voor de verwezenlijking daarvan bedient. In verschillende landen, met name in Westduitsland, is deze instelling nog diep geworteld.

De officiële Nederlandse vervoerspolitiek deelt het „Gemeinwirtschaftliche” principe niet, hetgeen b.v. blijkt uit haar eerste en voornaamste stelling:

„Het vervoerwezen dient op dezelfde wijze als iedere andere „tak van industrie of handel een zelfstandige en renderende „bedrijfstak te zijn, welke naar commerciële gezichtspunten „behoort te worden geleid”,

¹²⁾ Een Nederlands woord dat dit begrip zuiver weergeeft bestaat er naar ons weten niet.

¹³⁾ De „Gemeinwirtschaftliche” richting moet dus wel onderscheiden worden van de extreem-marginale prijsopvatting in het vervoer welke op theoretisch-economische gronden concludeert tot vervoersprijzen welke de totale vervoerskosten niet dekken.

waarbij uit het woord **renderend** het principe der algehele kostendekking kan worden afgeleid.¹⁴⁾

Opgemerkt moge worden dat de basis van de huidige Nederlandse vervoerspolitieke beginselen werd gelegd door Prof. de Vries in zijn bekende, reeds eerder geciteerde, geschriften uit 1933. De aanleiding daartoe was de zeer slechte economische toestand waarin het Nederlandse vervoerswezen zich destijds bevond, hetgeen naar de mening van genoemde auteur mede het gevolg was van de toen in vele kringen aangehangen opvatting der „indirecte baten” gepropageerd door Reitsma c.s.

Het begrip algehele kostendekking behoeft echter nog niet in te houden dat ieder individueel transport ook minstens tegen de gemiddelde kostprijs wordt verricht en feitelijk wordt hierdoor nog niet elke „Gemeinwirtschaftlichkeit” uitgesloten. Immers, of het deficit op bepaalde transporten door de overheid, of door het overschot op andere transporten wordt gedekt, maakt in dit opzicht niet zoveel verschil.¹⁵⁾ Werkelijke uitbanning van de „Gemeinwirtschaftliche” idee vindt slechts plaats indien het principe wordt gevolgd dat **ieder** transport tenminste zijn eigen kosten dekt.¹⁶⁾ ¹⁷⁾

¹⁴⁾ Deze formulering is van de Commissie voor de Europese Economische Integratie van de S.E.R., overgenomen in „Vooruitzichten voor een Europese transportpolitiek”, lezing door K. C. A. Collette voor de Nederlandse Organisatie voor de Internationale Kamer van Koophandel te 's-Gravenhage op 23 september 1959.

¹⁵⁾ Pigou ziet hierin een argument voor zijn standpunt dat in het vervoer het „cost of service principle” gesteund door „bounties” uit de overheidskas, de voorkeur verdient. „It would seem, on the whole, to be fairer that the taxpayers and not a special class of traders... should provide these funds” (The Economics of Welfare; Londen 1952, blz. 313).

¹⁶⁾ Prof. Berkenkopf omschrijft „Gemeinwirtschaftliche” vervoersprestaties dan ook als: „nicht individuell kostenorientierte Leistungen” (in „Der Verkehr in der Marktwirtschaft”, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft 1954 blz. 87).

¹⁷⁾ Opgemerkt zou kunnen worden dat de in de praktijk ook door particuliere vervoerders (b.v. rederijen) toegepaste differentiële tarieven tot resultaat hebben dat de overschotten op sommige transporten de tekorten op andere dekken, en derhalve een „Gemeinwirtschaftlich” karakter zouden hebben. Hier berust echter differentiële tarief-toepassing op bedrijfspolitieke overwegingen, (in casu: de toepassing van waardetarieven) terwijl „Gemeinwirtschaftliche” vervoersprijsen hun grondslag vinden in overheidspolitiek welke buiten het terrein van de vervoerseconomie ligt; m.a.w. vervoer beneden kostprijs vindt hier plaats op aanwijzing van de overheid, niet op grond van waardeclassificatie.

Hiermede zijn wij beland bij het derde, door ons gesignaleerde contrast in de vervoerseconomische prijsopvattingen, nl. kostprijs-tarieven versus waardetarieven.

Lange tijd heeft de opvatting geheerst, in het bijzonder in de oudere spoorwegliteratuur, dat de juiste kostprijs van de individuele vervoersprestatie niet was vast te stellen, hetgeen dan als rechtvaardigingsgrond voor het toepassen van andere tariefsystemen, bijvoorbeeld het waardetarief, werd beschouwd. Op dit standpunt stond nog in 1933 Prof. F. de Vries:

„Vraagt men naar de totale kosten van een afzonderlijk transport, dan moet het antwoord derhalve luiden, dat deze niet te achterhalen zijn. Daaruit volgt tevens onmiddellijk, dat men „de vrachtprijzen, die voor een afzonderlijk vervoer in rekening „moeten worden gebracht, niet op de kosten ervan kan laten „steunen”.¹⁸⁾

In latere jaren heeft, mede onder invloed van gewijzigde inzichten in de bedrijfseconomie, deze mening zich niet geheel kunnen handhaven. In het eerste deel van dit artikel toonden wij aan dat een exacte kostprijsberekening per vervoersprestatie mogelijk is, behalve in het stukgoedvervoer.

Het bedrijfseconomische argument tegen de toepassing van kostprijs-tarieven heeft dus aan kracht ingeboet en geldt in feite alleen nog voor het stukgoedvervoer, in welk geval echter door benaderings- en ervaringscijfers toch wel een tarief kan worden opgebouwd dat geacht kan worden op de kostprijs der vervoersprestatie te steunen.

De waardetarieven gaan van een geheel ander beginsel uit, nl. van de „vervoerswaarde” van het goed. Deze vervoerswaarde hangt niet — zoals dikwijls wordt gemeend — af van de waarde van het goed in de afzendplaats, doch van het waardeverschil in afzend- en bestemmingsplaats, met andere woorden, van de marktverhoudingen voor het goed in die beide plaatsen. Het kan dus zeer wel voorkomen dat een op zichzelf kostbaar goed op een bepaald traject slechts een geringe vervoerswaarde heeft, of juist omgekeerd. In het laatste geval denke men bv. aan de zeer hoge vracht welke kolen onder bepaalde omstandigheden bleken te kunnen „dragen” in het vervoer van de U.S.A. naar Europa.

¹⁸⁾ „Beginnelsen van verkeerseconomie”, (De Ingenieur, 1933 blz. T 101).

Het is inmiddels volstrekt niet zo — en ook hier blijkt vaak misvatting te bestaan — dat bij vrije vrachtprijsvorming de vervoersprijs automatisch op de vervoerswaarde terecht moet komen. Deze prijzen komen in dat geval tot stand op basis van de vraag- en aanbodverhoudingen op de vervoersmarkt; de vervoerswaarde, welke afhangt van de vraag- en aanbodverhoudingen voor het vervoerde goed, vormt de bovenste grens waartoe de vervoersprijs zal kunnen gaan. Ligt deze boven de vervoerswaarde dan is het vervoer economisch niet rationeel meer.

Toepassing van waardetarieven op basis der vervoerswaarde vindt in de praktijk weinig plaats, reeds om de eenvoudige reden dat de vervoersondernemer onmogelijk voor ieder te vervoeren goed, op ieder tijdstip, de marktverhoudingen in afzend- en bestemmingsplaats kan vaststellen. Waar in de praktijk waardetarieven worden genoteerd, worden deze gebaseerd op de waarde van het goed in de afzendplaats. Deze tarieven zouden daarom als „onechte” waardetarieven kunnen worden aangeduid.

Inderdaad blijkt in vele gevallen de vervoerswaarde recht evenredig te variëren met de waarde van het goed in de afzendplaats, doch dit hoeft, zoals reeds vermeld, niet altijd zo te zijn. Hierdoor kan de in de praktijk van het vervoer zo bekende situatie ontstaan dat de hoogte van de vracht, gebaseerd op de waardeclassificatie in de afzendplaats, zodanig is dat het betreffende product door een te hoge aanbiedingsprijs niet kan concurreren op de afzetmarkt.

In dergelijke gevallen wordt vaak een beroep op de vervoerder gedaan om een vracht vast te stellen welke de afzetmarkt voor het product toegankelijk maakt, m.a.w. om de vracht aan te passen aan de vervoerswaarde van het goed op dat moment en op het betreffende traject.

Door uit te gaan van de stelling dat de vrachten zich onder elke omstandigheid moeten richten naar de vervoerswaarde wordt in feite het vervoer ondergeschikt gemaakt aan andere takken van economische activiteit. De vervoersprijs vormt één der zelfstandige kostenfactoren bij de totstandkoming van het product tot de plaats van aflevering. Het is onjuist te verlangen dat deze kostenfactor steeds zodanig is dat de afzetmarkt in ieder geval voor het product bereikbaar is. Kan het betreffende product op die markt niet concurreren, dan wordt dit evenzeer veroorzaakt door de overige kostenfactoren en niet door het vervoer alleen. In dergelijke gevallen moet de conclusie dan ook luiden dat er voor het product

geen afzetmarkt aanwezig is en niet, dat de vervoersprijs het mededingen op die markt onmogelijk maakt. Of, in andere woorden gesteld, de vervoersprijs kan niet als sluitpost op de c.i.f. calculatie worden beschouwd. (Vgl. de brochure: „Zeevrachten en Goederenprijzen” van de Kon. Nederl. Reedersvereniging).

Door de jaren heen is een levendige discussie tussen de sociaal-economen gevoerd (men denke bv. aan de polemieken tussen Taussig en Pigou) pro- en contra de kostprijs- en waardetarieven. Voorstanders van het waardestelsel voeren aan dat indien alle goederen op kostprijsbasis, dus tegen eenzelfde tarief per ton-kilometer, zouden moeten worden vervoerd, de vervoersprijzen voor laagwaardige goederensoorten, welke bij waardetarieven veelal beneden de integrale kostprijs liggen, zouden stijgen. Dit zou tot gevolg hebben dat vele van deze goederen de verhoogde vracht niet kunnen dragen en dus niet meer voor vervoer in aanmerking komen. De hoogwaardige goederen zullen in dat geval dan toch weer een groter aandeel in de vaste kosten voor hun rekening moeten nemen m.a.w. de kostprijsstarieven voor die goederen zouden een stijging vertonen, welke de aanvankelijke voordelen daarvan weer verloren doet gaan.¹⁹⁾

Het valt op dat een theoretisch gefundeerde weerlegging van het waardestelsel in feite nog niet heeft plaats gevonden en ofschoon de laatste tijd een verschuiving van de opinie ten gunste van het kostprijsstelsel valt waar te nemen, is het laatste woord in deze kwestie stellig nog niet gezegd. „Tot een algemeen aanvaarde conclusie hebben deze discussies echter nog niet geleid”, is het oordeel van Prof. de Vries in een beschouwing over de differentiële vervoerstarieven.²⁰⁾ Ook in Duitse vervoers-theoretische kringen blijkt men deze mening te zijn toegedaan, getuige een recente uitspraak van Predöhl over deze materie:

„Selbst die alte Kontroverse, ob man die Güter nach den Kosten oder nach dem Wert tarifieren sollte, führt selten auf echt ökonomische Argumente zurück. Vielmehr mischt sich in die Forderung, dass der Wert entscheidend sein sollte, immer wieder die Vorstellung dass damit der Gerechtigkeit oder

¹⁹⁾ In deze zin bv. Prof. Mr. F. de Vries: „Beginnels van verkeerseeconomie” (De Ingenieur, 1933, blz. T 101-102).

²⁰⁾ „Dupuit's theorie der differentiële vrachttarieven” (De Economist, 1944/45 blz. 17).

„gewissen volkswirtschaftlichen Belangen im Gegensatz zu „privatwirtschaftlichen Genüge getan werde, während die „Forderung dass die Kosten massgebend sein sollten, mit der „Vorstellung verbunden wird dass solche Tarife recht eigentlich der Betriebsökonomie entsprachen. Das eine ist so un- „richtig wie das andere”.²¹⁾

Ook de Zwitserse vervoerseconoom Meyer komt, na beide systemen tegen elkaar te hebben afgewogen, tot de conclusie: „Als gesichert kann die Erkenntnis gelten dass das Werttarifsystem volkswirtschaftlich wertvoll ist”.²²⁾

Dat inmiddels bij dit vraagstuk ook de invloed van het eigen vervoer een rol van betekenis speelt is evident omdat juist goederen welke volgens het waardetarief voor een hoge vracht in aanmerking komen, in de eerste plaats door het eigen vervoer zullen worden aangetrokken. En aangezien de eigen vervoerder in beginsel zich op de zelfkosten van het vervoer zal baseren, dwingt dit de beroepsvervoerders, die hiermede moeten concurreren, eveneens in de richting van kostprijsstarieven.

Waar in de laatste tijd het eigen vervoer, zowel in het „inland transport” als ter zee,²³⁾ in belangrijke mate toeneemt, kan worden verwacht dat deze factor meer en meer zijn invloed zal doen gelden bij de bepaling van het vervoersbeleid.

Het ligt, mede gezien deze ontwikkeling, voor de hand dat in verscheidene recente vervoerseconomische publicaties gezocht wordt naar een synthese van beide tariefsystemen, kostprijsstarieven en waardetarieven. Prof. Meyer bv. wijdt daaraan in zijn zojuist geciteerd boek een lezenswaardig hoofdstuk (blz. 351 e.v.).

Ook het rapport Kapteyn, waarop wij nog nader zullen terugkomen, berust voor een groot gedeelte op een synthese van, of beter gezegd op een poging tot een compromis tussen, de verschillende systemen.

Als laatste opvatting inzake de prijsvorming in het vervoer werd nog genoemd de marginalistische zienswijze, welke de vervoersprijzen gebaseerd wil zien op de marginale kosten.

²¹⁾ Prof. Dr. A. Predöhl: „Verkehrspolitik”, Gottingen 1958 blz. 232.

²²⁾ Dr. H. R. Meyer: „Der Verkehr und seine grundlegende Probleme” Basel 1956, blz 319.

²³⁾ Gewezen kan bv. worden op de groeiende omvang der tonnage welke het eigendom is van grote industriële concerns, of voor lange termijn door deze concerns is gehuurd.

Het betreft hier geenszins een specifieke vervoerseconomische richting, doch toepassing van de marginalistische leerstellingen op de vervoerssector. Consequente doorvoering is dus ook in het vervoer slechts mogelijk, indien afstand wordt gedaan van commerciële bedrijfsvoering in de zin van zelfstandig prijsbeleid, gebaseerd op de marktverhoudingen. Zolang commerciële bedrijfsvoering wordt vooropgesteld, kan de marginalistische methode ook hier voor de ondernemer geen andere betekenis hebben dan als middel ter bepaling van zijn optimale productieomvang.²⁴⁾

Sociaal-economisch bezien beoogt toepassing van de marginalistische prijsleer het verkrijgen van een optimale prijsstructuur in het vervoer, d.w.z. die prijsstructuur welke nodig wordt geacht voor het bereiken van de maatschappelijk optimale verhoudingen. Het is dan ook vooral in verband met de vervoerscoördinatie, waarmee een optimale verdeling van het vervoer over de verkeersdragers wordt nagestreefd, dat aan de marginalistische principes in het vervoer aandacht wordt besteed.²⁵⁾

De extreme marginalisten, dus zij die zich met terzijdestelling van het rentabiliteitsprincipe geheel achter de „Welfare” gedachte scharen, zijn van mening dat de vervoersprijzen gelijk dienen te zijn aan de marginale kosten. Leidt dit tot deficit — hetgeen in het vervoer als „declining cost industry”, waarbij de marginale kosten meestal beneden de gemiddelde kosten liggen, doorgaans het geval zal zijn — dan dient aanvulling uit overheidsmiddelen plaats te vinden.²⁶⁾

Anderen gaan minder ver, in zoverre zij aan de op de marginale kosten gebaseerde vervoersprijzen de functie van basisprijzen toekennen waarop, indien de rentabiliteitseis wordt gesteld, opslagen worden gelegd.

Het valt buiten het kader van dit artikel, nader in te gaan op de

²⁴⁾ „Waar het voor de ondernemer in laatste instantie op aankomt is en „blijft steeds de vergelijking van zijn totale opbrengsten met zijn totale „kosten, de marginale calculatiewijze is voor hem niet anders dan een „hulpmiddel, een rekentechniek, een kunstgreep zo men wil om langs „verkorten weg het punt van den optimalen productieomvang vast te stellen.” (Prof. Dr. J. G. Koopmans: „Marginale kosten, marginale opbrengsten en optimale productieomvang”, in „Economische opstellen aangeboden aan Prof. Mr. F. de Vries”; Haarlem, 1942 blz. 166.

²⁵⁾ Men zie hiervoor het artikel van Dr. C. J. Oort: „Optimale vervoersprijzen” in De Economist van juni 1959 en de aldaar vermelde literatuur.

²⁶⁾ Aldus bv. de bekende Hotelling — Lerner thesis.

theoretische merites van de marginalistische leerstellingen met betrekking tot het vervoer. Geconstateerd moge worden dat in Nederlandse vervoerskringen deze richting tot dusver weinig ahang heeft gevonden. Zij is ook moeilijk verenigbaar met de hoofdregel van de Nederlandse vervoerspolitiek welke rentabiliteit en commerciële bedrijfsvoering voorop stelt.²⁷⁾

Als praktisch bezwaar tegen het marginalistische prijssysteem in het vervoer wordt dikwijls gewezen op de zeer moeilijke administratieve doorvoering, een bezwaar dat ook in kringen welke deze richting vertegenwoordigen, zelf wordt gevoeld. Een indruk van deze moeilijkheden kan worden verkregen uit de volgende passage uit het zojuist vermelde artikel van Dr. Oort:

„Een werkelijk bevredigende oplossing kan alleen worden verkregen door terug te gaan tot de fundamentele principes van een optimale prijsvorming in het algemeen. Zoals reeds werd betoogd schrijven deze voor, dat het deficit, hetwelk bij marginale tarifiering zou worden geleden, zó moet worden verdeeld over de verschillende soorten vervoersprestaties, dat een minimum distorsie wordt veroorzaakt van het Paretiaanse optimum. De uitwerking van dit criterium is bijzonder gecompliceerd en vormt momenteel nog het onderwerp van theoretische studie, welke o.i. nog niet zo ver gevorderd is dat een sluitend geheel van onmiddellijk toepasbare regels is te geven.”²⁸⁾

De vraag welke hierbij opkomt en welke door de vervoers-economie nader zou kunnen worden onderzocht is, of inderdaad het verschil tussen vervoersprijzen op basis van de marginale kosten en vervoersprijzen op basis van de gemiddelde kosten van zodanige importantie is voor het bereiken van het maatschappelijk

²⁷⁾ Ook commerciële bedrijfsvoering kan zeer wel impliceren dat op een bepaald moment marginaal gecalculeerd moet worden, doch zulks vloeit dan voort uit marktpolitieke noodzaak, niet uit sociaal-economische principes.

²⁸⁾ Ook in buitenlandse vervoerskringen wordt sterk de nadruk gelegd op dit aspect van marginalistische prijstoepassing in het vervoer. Zo schrijft bv. Prof. Daniel Marx in zijn standaardwerk „International Shipping Cartels” (Princeton 1953): „These economists have, it seems to me, left the domain of pure economic theory and have ventured into the realm of political economy without paying heed to that important signpost which reads: „administrative feasibility”. (blz. 307).

optimum, dat daardoor de zeer gecompliceerde en kostbare administratieve verwerking van het marginalistische systeem wordt gerechtvaardigd.

Toetsing van de vervoerspolitieke opvattingen.

Gaan wij thans na hoe de opvatting in Nederlandse vervoerskringen ten aanzien van de prijsvorming is, dan blijkt het kostprijsbeginsel centraal te worden gesteld, waarbij een zekere waarde-invloed wordt toegelaten.

Zeer duidelijk spreekt in deze richting de verladersorganisatie E.V.O. zich uit, wanneer zij in haar brochure: „Standpunt van de Nederlandse Zeescheepvaart-verladers inzake de scheepvaartconferenties” op blz. 11 zegt:

„De verladers zijn van oordeel dat het kostprijsprincipe bij de opbouw van tarieven een juiste basis vormt, hoewel de afzetmogelijkheden van de goederen een bijkomende invloed op de hoogte van de te betalen vracht mag (lees: „mogen”) uitoefenen. Uitgaande van de exploitatie van het vervoerbedrijf dient de vrachtprijsstelling te worden bepaald door factoren welke maatgevend zijn voor de vervoersprestatie, zoals wicht, maat, afstand, handlings”.

Ook de Sociaal Economische Raad heeft zich over deze materie uitgelaten en wel in het „Advies inzake de coördinatie van het vervoer” van de Commissie Vrijhandelsgebied. Op pagina 27 (gestencilde uitgave) wordt gesteld:

„Dit uitgangspunt impliceert, naar het oordeel der Commissie, dat in beginsel elke onderneming zijn eigen vrachtprijzen moet kunnen vaststellen, daarbij uitgaande van de eigen kostprijzen voor de verschillende vervoersdiensten, van de marktpositie van de onderneming en van die van de gebruikers der diensten.”

In deze citaten worden dus als richtlijnen voor de vervoersprijzen genoemd: de kostprijzen der vervoersprestaties en de marktverhoudingen. Wat deze laatste betreft noemt de E.V.O. uitsluitend de bijkomende invloed van vraag- en aanbodverhoudingen op de afzetmarkt voor het vervoerde goed, dus een tendens naar

waarde-tarieven. De invloed van de verhoudingen op de vervoersmarkt zelf wordt derhalve niet erkend.

De Commissie Vrijhandelsgebied neemt wat dit betreft een ruimer standpunt in door zowel de invloed „van de marktpositie van de onderneming” als „die van de gebruikers der diensten” te erkennen. Geheel duidelijk is de desbetreffende passage overigens niet. Deze kan bedoelen: de positie van vervoerders en verladers ter vervoersmarkt, doch kan ook aldus gelezen worden dat zowel de marktverhoudingen in het vervoer als die ter afzetmarkt van het goed een rol bij de prijsvorming mogen spelen.

De hier geciteerde richtlijnen voor de prijspolitiek in het vervoer roepen enige vragen op.

In de eerste plaats kan men zich afvragen of het rationeel is, een combinatie voor te staan van kostprijs- en waarde-tarieven. Immers, de betekenis van het waardestelsel ligt juist daarin, dat de laagwaardige goederen beneden de gemiddelde kostprijs kunnen worden vervoerd door het surplus dat op de hoogwaardige goederen wordt behaald. Stelt men zich in op kostprijs-vrachten, dan heeft het toekennen van waarde-invloeden noch voor laagwaardige noch voor hoogwaardige goederen zin.

Anders zou het worden, indien men in plaats van het kostprijs-principe zou bedoelen het kostendekkingsprincipe. De geciteerde formuleringen zouden er dan op neerkomen dat het waarde-principe als grondslag der vervoerstarieven wordt erkend, mits deze tarieven zodanig zijn opgebouwd dat algehele kostendekking — hetgeen dus niet behoeft in te houden volledige kostendekking per vervoersprestatie — wordt verkregen.

In de tweede plaats laat zich de vraag stellen, of de bedoelde richtlijnen wel consequent geacht kunnen worden, indien men ze in verband brengt met de reeds eerder besproken hoofdstelling van de Nederlandse vervoerspolitiek, nl. dat het vervoer een zelfstandige, door commerciële beginselen geleide tak van economische activiteit is. Immers, het voeren van een eigen prijsbeleid is een der eerste voorwaarden voor het bestaan van een zelfstandige en commerciële bedrijfsvoering. Schrijft men de ondernemer voor, dat zijn prijzen moeten berusten op de kostprijzen, met als subsidiaire factor de afzetmogelijkheid van het vervoerde goed, dan maakt men, zoals wij reeds eerder opmerkten, het vervoer juist ondergeschikt aan andere economische activiteiten. Van een eigen prijs-

politiek door de ondernemer, en dus van een commerciële bedrijfsvoering, kan dan nauwelijks meer worden gesproken.

Bedoelt men met de geciteerde stellingen slechts te zeggen dat de „Gemeinwirtschaftliche” gedachte wordt verworpen, dan ligt dit in feite reeds besloten in de regel, dat het vervoer commercieel geleid moet worden. Natuurlijk zal, zoals in iedere economische sektor, ook in het vervoer de commercieel denkende ondernemer zijn prijsbeleid baseren op kostprijsfactoren ener- en marktverhoudingen (in de vervoersmarkt) anderzijds. Echter zal, evenzeer als overal elders, ook de commercieel handelende vervoerder de vrijheid moeten hebben om kostprijsfactoren buiten beschouwing te laten indien overwegingen van bedrijfsbeleid hem daartoe nopen. Naast de hoofdstelling, dat het vervoer zelfstandig en commercieel geleid behoort te zijn, is het geven van nadere bindende prijsvormingsrichtlijnen o.i. principieel niet consequent.

De boven signaleerde inconsequentie wordt ook aangetroffen in het in 1957 door de K.S.G. gepubliceerde „Verslag namens de Commissie voor het vervoer namens de coördinatie van het Europese vervoer”, beter bekend als het „Rapport Kapteyn”.

Indien aan dit rapport — althans voorzover het de daarin neergelegde kosten- en prijsopvattingen betreft — hier in het kort enige aandacht wordt gewijd, is dit vooral omdat genoemd document het uitgangspunt beoogt te vormen voor het toekomstige Europese vervoersbeleid.

Gezien de internationale samenstelling van de Commissie van Vervoer en de door haar aangetrokken deskundigen is het niet te verwonderen dat in het rapport de invloed is terug te vinden van de vervoersdoctrines welke in de verschillende Europese landen gelden. Met name is dit het geval met de Nederlandse en de Franse visies, resp. gebaseerd op het commerciële standpunt en op het marginale prijzenstelsel. Het streven van het rapport, een synthese te vormen van deze doctrines heeft, naar onze mening, niet verder kunnen leiden dan tot een compromis, waardoor afbreuk wordt gedaan aan een strikt logische opbouw van een eventuele Europese vervoerscoördinatie.

Het is, in dit verband, te betreuren dat het rapport in vele gevallen haar stellingen niet vergezeld doet gaan van een nadere theoretische beredenering, zodat het niet steeds mogelijk is de motieven welke de commissie tot haar conclusies hebben geleid, te beoordelen.

Over twee hoofdpunten spreekt het rapport zich duidelijk uit: zowel de „Gemeinwirtschaftliche” gedachte als het waardestelsel worden uitdrukkelijk verworpen. Wat dit laatste betreft merkt het rapport op blz. 41 op dat de ad valorem tarieven „zonder meer” in strijd zijn met het beginsel van de coördinatie van het vervoer op basis van de kostprijs. Ook hier mist men node de nadere economische motivering, met name die welke zou moeten aantonen waarom het ad valorem stelsel in principe niet geschikt wordt geacht als basis voor de verlangde vervoerscoördinatie. Dit temeer waar in paragraaf 2 van de Inleiding wordt toegegeven dat het uitgangspunt van dit tariefstelsel juist was, doch in het begin van deze eeuw, toepassing van uitzonderingstarieven e.d. een „buitengewoon gecompliceerde situatie op tariefgebied” had doen ontstaan (blz. 17). Dit laatste kan stellig niet worden ontkend, doch de ont-aarding van een systeem kan op zichzelf geen argument zijn tegen het systeem als zodanig.

Het kostprijsbeginsel wordt, als basis voor de coördinatie, centraal gesteld doch daarnaast worden — „bien étonnés de se trouver ensemble” — duidelijke verwijzingen gedaan zowel naar de markteconomie in het vervoer als naar de „welfare” gedachte.

Het aanvaarden van de marktverhoudingen als element van de prijsvorming in het vervoer blijkt uit de mededeling op blz. 23, dat de vrachtprijzen mede tot stand moeten komen door „vrije concurrentie”, alsmede uit die op blz. 34, volgens welke er geen bezwaar tegen bestaat dat het gedeelte der vaste kosten dat door de tarieven wordt gedekt „varieert volgens de vervoersmarkt”, terwijl op blz. 39 nog eens wordt herhaald dat de tarieven en vrachtprijzen zullen worden „afgestemd op de marktverhoudingen”.

Op blz. 31 wordt de idee der vrije concurrentie echter weer aanmerkelijk teruggedrongen door de constatering dat het de taak is van de overheid, „ongezonde concurrentie” banden aan te leggen.

Wat nu precies onder „ongezonde concurrentie” in het vervoer wordt verstaan — deze uitdrukking treft men ook in de Nederlandse vervoersliteratuur vaak aan — wordt helaas niet verder uitgewerkt. Indien het beginsel der vrije concurrentie in het vervoer wordt gevolgd, kan dat, zoals in het voorgaande werd aangetoond, op zuiver economische gronden leiden tot prijzen welke ver beneden de gemiddelde kostprijs liggen, in het bijzonder in het geregelde vervoer. Het bestaan van abnormaal lage vervoersprijzen

behoeft dan ook lang niet in alle gevallen te wijzen op ongezonde concurrentie; deze situatie kan als een logische consequentie van vrije mededinging in het vervoer worden beschouwd. Het komt ons voor dat men in vervoerskringen te gemakkelijk zijn toevlucht neemt tot dit begrip doordat men enerzijds geen afstand wil doen van de idee der vrije concurrentie, doch anderzijds uit de praktijk weet dat dit gemakkelijk kan leiden tot prijzen die beneden het niveau van algehele kostendekking liggen.

Verwijzing naar de „welfare” gedachte kan men o.a. aantreffen op blz. 30, waar de noodzaak wordt gesteld van het samenvallen van de vrije keuze van de gebruiker met „het door het algemeen belang vereiste economische optimum”. Wordt inderdaad het maatschappelijk optimum — en dus niet de winstmaximalisatie per onderneming — nagestreefd, dan zou het consequent zijn geweest de marginale kosten als basis voor de vervoersprijzen te aanvaarden. In plaats daarvan kiest het rapport de variabele kosten als basis, een inconsequentie waarop Dr. Oort in zijn eerder vermeld artikel reeds heeft gewezen.²⁹⁾

Dat volgens het rapport het kostprijsbeginsel de grondslag voor de prijsvorming moet zijn, blijkt reeds uit de titel van hoofdstuk 2, doch ook op tal van andere plaatsen wordt daar steeds weer aan gerefereerd. Ook wat dit beginsel betreft valt het echter moeilijk een vaste lijn te ontdekken. Immers, in sommige gevallen wordt de indruk gewekt dat onder de kostprijs van de vervoersprestatie wordt verstaan de integrale kostprijs, zoals bijvoorbeeld op blz. 33: „Het is een absolute vereiste dat de vervoersprijs wordt gebaseerd op een kostprijs waarin alle met het vervoer samenhangende kosten zonder uitzondering zijn vervat”. Ook de stelling op blz. 34 dat de kostprijzen een weergave moeten zijn „van alle zo nauwkeurig en uniform mogelijk vastgestelde kostenbestanddelen” en die op blz. 37 dat alle gebruikers in de kosten van de reservecapaciteit moeten delen, wijzen in de richting van de integrale kostprijsopvatting.

Vreemd doet het daarom aan, op blz. 34 te lezen dat het niet nodig is „dat de kostprijs van iedere vervoersprestatie gelijk is aan

²⁹⁾ Dr. Oort verbaast zich erover dat de Franse medewerker aan het rapport, Ir. Hutter, als marginalist bij uitstek, deze begripsverwarring heeft laten passeren. In bijlage A, waar Hutter zelf aan het woord is, komt deze inconsequentie echter evenzeer voor, waar gesproken wordt van: „de marginale kosten waaronder de vaste uitgaven niet zijn begrepen”.

de concrete kosten daarvan"³⁰⁾ terwijl aan het kostprijsbeginsel nog verdere afbreuk wordt gedaan door de stelling dat er geen bezwaar tegen is als de tarieven slechts een gedeelte van de vaste uitgaven dekken, mits het tarief minstens gelijk is aan de variabele kosten der vervoersprestaties (blz. 34). Uit het gestelde op dezelfde blz., dat globaal evenwicht tussen de vervoersprijzen en de volledige kostprijs op het niveau van de onderneming noodzakelijk is, zou zijn af te leiden dat de samenstellers van het rapport niet zozeer het kostprijsprincipe dan wel het kostendekkingsprincipe voor ogen heeft gestaan, waarbij de vervoersprijzen de invloed mogen ondergaan van de situatie ter vervoersmarkt („is er geen bezwaar tegen als de tarieven een gedeelte van de vaste uitgaven dekken, dat dan varieert volgens de vervoersmarkt”, blz. 34 vijfde al.).

Vraagt men, welk systeem nu feitelijk wordt aanbevolen als grondslag voor de coördinatie van het Europese vervoer, dan zou dit als volgt uit het rapport kunnen worden gedestilleerd: vervoerstarieven welke enerzijds zijn gebaseerd op de kostprijs (uitgaande van de variabele kosten), anderzijds mede tot stand komen door vrije concurrentie, waardoor zij worden afgestemd op de marktverhoudingen, en tenslotte zodanig dat zij leiden tot het maatschappelijk optimum.

Deze stellingen komen dus tot op zekere hoogte overeen met die van de Nederlandse vervoerspolitiek, met dien verstande dat de laatste de nadruk niet zozeer leggen op het maatschappelijk optimum, doch meer op de commerciële bedrijfsvoering.

Onze bezwaren tegen het systeem Kapteyn lopen derhalve ook ten dele parallel met die welke wij reeds tegen de Nederlandse vervoersstellingen hebben ingebracht.

De economische structuur van het vervoer is principieel zodanig dat een combinatie van het vrije-markt-principe en het kostprijsbeginsel (resp. kostendekkingsbeginsel) op langere termijn niet te verwezenlijken is. De redenen daarvoor hebben wij in de voorgaande paragrafen uiteengezet. Kostprijsvrachten, resp. vrachten

³⁰⁾ Dat deze zeer onorthodoxe stelling in strijd is met de definities welke de bedrijfseconomie aan het begrip kostprijs geeft, behoeft hier geen nadere toelichting. Overigens moge worden opgemerkt dat ook in de Nederlandse vervoersliteratuur het begrip kostprijs niet altijd even exact wordt gehanteerd en met name daar wordt gebruikt waar bv. totale kostendekking wordt bedoeld.

welke tot algehele kostendekking leiden, zijn, in het bijzonder in het geregelde vervoer, slechts bereikbaar indien aan de aanbodzijde een zodanige concentratie plaatsvindt dat het begrip vrije mededinging niet meer van toepassing kan worden geacht.³¹⁾ Een samengaan van het kostprijs- (resp. kostendekkings) principe met de „welfare” gedachte, welke het maatschappelijke optimum vooropstelt, is slechts mogelijk indien onder kostprijs wordt verstaan de marginale basisprijs, ontleend aan de marginale kosten, doch dit beginsel wordt in het rapport, gelijk wij zagen, niet gevolgd.

Het vrije-marktbeginsel en het „welfare” principe, tenslotte, zijn evenmin verenigbaar omdat de prijzen, welke als resultaat van de vrije werking van vraag en aanbod tot stand komen, geenszins behoeven samen te vallen met de, voor het maatschappelijk optimum vereiste, marginale prijsstructuur.

Onze conclusie in deze uiteraard zeer globale bespreking van de prijspolitieke opvattingen in het rapport Kapteyn, moet dan ook zijn dat het voorgestelde systeem niet zonder meer aanvaardbaar kan worden geacht als basis voor een gemeenschappelijke Europese vervoerspolitiek. Wil men inderdaad komen tot een theoretisch en praktisch verantwoorde, en voor alle betrokken partijen — vervoersondernemers, verladers en overheid — aanvaardbare oplossing, dan zal naar onze mening nog veel studie en overleg nodig zijn.

Het is met name in ons land van het grootste belang dat — gelijk door Mr. G. H. Dijkmans van Gunst in zijn prae-advies voor het Binnenscheepvaartcongres 1958 gesteld — intensieve bestudering van deze vraagstukken ter hand wordt genomen, waarbij men niet schroomt ook reeds officieel aanvaarde leerstellingen, welke soms worden geponeerd zonder nadere bewijsvoering en een enkele keer zelfs lijken voort te vloeien uit opportunistische overwegingen welke gelding niet blijvend behoeft te zijn, aan een kritisch onderzoek te onderwerpen.

³¹⁾ De commissie Vrijhandelszone van de S.E.R. die in het bijzonder de formule uit het rapport Kapteyn „vervoersprijzen op basis van de kostprijs en afgestemd op de marktverhoudingen” tot de hare maakt, lijkt zich op dit punt ook niet geheel gerust te voelen, waar zij op blz. 23 van haar advies schrijft, er zich bewust van te zijn „dat het gevaar groot is dat slechts de marktverhoudingen de prijzen zullen bepalen en dat het uitgangspunt van de kostprijs op de achtergrond zal geraken, indien de toepassing van de beginselen uitsluitend aan de ondernemingen wordt overgelaten”.

SUMMARY

The author investigates the character of supply and demand in transport in view of the principles developed in his first article (in the foregoing number). The conclusion is arrived at that, apart from a few exceptions, supply and demand are inelastic in irregular as well as regular transport.

With regard to the market-structure it is pointed out that submarkets do not spring up automatically according to the kind of goods to be carried, but as a result of a technical limitation and/or a local limitation of the conveyance, so on the one hand because through its technical design the conveyance is specifically adapted to carrying a special kind of goods (e.g. a tanker), on the other hand through the limitation by which the conveyance is bound to a certain route (regular transport).

In the markets for irregular transport a great number of buyers often faces a great number of sellers, so that none of them can individually exercise an appreciable influence on pricing. Also in view of the homogeneity of the transport performance the criteria for the existence of free competition are for the most part complied with in these markets. As an example of this the general carrying-trade at sea is mentioned.

In regular transport every route forms a sub-market, in which usually a limited number of sellers faces a great number of buyers (oligopoly).

In view of the structural surplus capacity, particularly in regular transport, mutual competition on the side of supply will increase the tendency towards discontinuity of price and this fact, together with a consideration of the fixed cost and the inelasticity of the demand, must in the long run lead to a price-level that makes a profitable exploitation impossible. Only market-regulation, either by means of regulation of capacity, by limiting the entry to the market, or direct interference with the prices, or a combination of these measures, can improve this. In this the primary cause of the phenomena of concentration, especially in regular transport, is to be found. In fact advocates of absolutely free competition in regular transport are not numerous. Those who give utterance to this view, really mean to say: no interference by the government, but a right to bring about the necessary regulation on an entrepreneurial level.

Apart from free pricing, the other pricing-systems, viz. the tariffs based on cost-price, value of service and those based on marginal cost, are also investigated. After this the Dutch transport-political views are compared with the ideas concerning cost and pricing in transport developed in this article, after which in conclusion follows an examination of the views on cost and prices in the „report Kapteyn”.

Some inconsistencies in this report concerning the use of the ideas of cost-price, variable cost and marginal cost are referred to. As a basis for European transport the report recommends transport tariffs which on the one hand are based on the cost-price of the transport performance and on the other hand are tuned to the market-situation and besides comply with the criteria for the attainment of the social optimum. According to the author the economic structure of transport is such, however, that a going together of the cost-price principle, the free market principle and the welfare-idea cannot be realized. Also on this ground the report is not considered to be acceptable as a basis for a common European transport-policy.

VERVOERSECONOMISCHE ASPECTEN VAN DE WEST-EUROPESE INTEGRATIE

(II)

S. Sterk, ec. drs.

Prijsdifferentiaties in het vervoer

Eén van de conclusies van ons eerste artikel over bovengenoemd onderwerp¹⁾ was, dat de uitwerking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid in belangrijke mate betrekking heeft op het concurrentieregime binnen de gemeenschappelijke vervoermarkt. Daarbij werd met name aandacht gevraagd voor de dynamische aspecten van dit vraagstuk, welke onzes inziens in de tot dusverre gepubliceerde rapporten onvoldoende tot uitdrukking waren gekomen, ondanks het feit, dat zo vele malen tribuut wordt betaald aan „de dynamiek” van het vervoer. Wanneer wij dan ook thans een bepaald onderdeel van het mededingingsregime bespreken, zal het zeker noodzakelijk zijn de economische groei daarbij niet te verwaarlozen.

De keuze van het onderwerp, namelijk vervoerprijsdifferentiaties, is geïnspireerd door de omstandigheid, dat gedurende de laatste jaren in het kader van de E.G.K.S. hierover vele debatten zijn gevoerd, welke uiteindelijk hebben geleid tot een procedure voor het Hof, dat onlangs een uitspraak heeft gedaan, terwijl kortgeleden ook een ontwerp-reglement van de Commissie van de E.E.G. eerst na uitvoerige besprekingen is aanvaard.

Ook in ander verband echter is dit probleem aan de orde gesteld. Afgezien van de oudere spoorwegliteratuur, is enige jaren geleden door het Inland Transport Committee van de Economische Commissie voor Europa (E.C.E.) een studie gemaakt over „différentiations tarifaires” in de spoorwegsector, terwijl tenslotte hier te lande de Vereniging voor Staathuishoudkunde één van haar jaarvergaderingen heeft gewijd aan prijsdifferentiaties in het algemeen (dus

¹⁾ Zie „Verkeer”, 1960 no. 1

niet beperkt tot het vervoer), waarbij zowel in één der prae-adviezen, als tijdens de debatten ook de spoorwegen ter sprake zijn gebracht.

Bij de discussies in E.G.K.S.- en E.E.G.-verband is in zoverre de probleemstelling verruimd, dat niet uitsluitend de spoorwegen, maar ook het wegvervoer en de binnenscheepvaart in de beschouwingen zijn betrokken. Niettemin zijn ook in die milieu's de onderhandelingen beperkt tot prijsdifferentiaties in het goederenvervoer; een onderzoek naar eventuele prijsdifferentiaties in het personenvervoer is tot dusverre niet ingesteld, mede door het feit, dat de desbetreffende verdragsteksten hetzij uitsluitend, hetzij in eerste instantie betrekking hebben op het goederenvervoer.

Wij komen op de besprekingen binnen de beide gemeenschappen nog terug. Het bovenstaande zij echter voldoende om te illustreren, dat het onderwerp der vervoerprijsdifferentiaties politiek en wetenschappelijk actueel is en de belangstelling van velen boeit.

Alvorens te trachten de diverse aspecten van het vraagstuk te behandelen, zij — ter vermindering van misverstand — aangetekend, dat naar onze mening met zin van vervoerprijsdifferentiatie alleen kan worden gesproken in het kader van het **beroepsvervoer**. In het „eigen vervoer” is namelijk in het algemeen geen sprake van een zelfstandige vervoermarkt. De vervoerprijsvorming is in het geval van eigen vervoer meestal volledig versmolten met de prijsvorming der betrokken goederen, zodat een principiële scheiding tussen beide niet of nauwelijks kan worden gemaakt.

Met deze inleidende notities moge worden volstaan. De punten die wij in verband met het onderwerp willen releveren, zouden wij als volgt willen omschrijven:

- I. Definities van het begrip prijsdifferentiatie.
- II. Conditieën waaronder en motieven waarom de diverse vormen van prijsdifferentiatie worden toegepast.
- III. Effecten van vervoerprijsdifferentiaties op:
 - a. functionele en geografische arbeidsverdeling in de goederensector;
 - b. economische groei;
 - c. de arbeidsverdeling binnen de bedrijfstak vervoer.
- IV. Instrumenten ter bestrijding van eventuele „schadelijke” vervoerprijsdifferentiaties.

V. Bepalingen van E.G.K.S.- en E.E.G.-verdrag inzake vervoerprijsdifferentiaties en de voorgestelde oplossingen. Helaas kan daarbij een wat vermoeiende casuïstiek niet geheel worden vermeden.

I. Mogelijke definities

Overzien wij de literatuur, dan blijkt, dat aan het begrip prijsdifferentiatie (ook wel genoemd prijsdiscriminatie respectievelijk differentiële prijzen) verschillende betekenissen worden gehecht.

- a. De meest ruime betekenis verkrijgt het door omschrijving als het niet in rekening brengen van uniforme prijzen per eenheid produkt door een onderneming aan alle afnemers. Als zodanig is deze omschrijving gehanteerd door het bovengenoemde Inland Transport Committee, dat het volgende opmerkt: „Un „système tarifaire comporte des différentiations quand les „prix de transport ne sont pas les mêmes pour toutes les unités „de transport (ton - kilomètre).”
- b. In de verdragen van E.G.K.S. en E.E.G. daarentegen zijn definities gegeven, welke een beperking inhouden. Niet alle prijsverschillen voor een eenheid produkt worden als prijsdifferentiaties beschouwd, maar slechts die, welke geen verband houden met eventuele **kostenverschillen**. In die betekenis wordt prijsdifferentiatie ook gezien in de economische handboeken en monografieën, waar veelal prijsdifferentiatie wordt geïllustreerd met behulp van de analyse van de prijsstrategie van een monopolist. Ter verduidelijking noemen wij de definitie door Dr. F. J. de Jong²⁾ gegeven: „Het in rekening brengen op hetzelfde tijdstip van verschillende prijzen voor dezelfde waar aan verschillende kopers, terwijl dit prijsverschil niet gelijk is aan het verschil in kosten, waartegen deze waar aan de onderscheiden kopers kan worden geleverd.”
- c. Onzes inziens terecht heeft De Jong hier het tijdselement ingevoegd, namelijk **op hetzelfde tijdstip**. Aan het begrip prijsdifferentiatie kan namelijk nog een geheel andere inhoud worden gegeven, namelijk het in rekening brengen van verschillende

²⁾ In zijn prae-advies voor de Vereniging voor Staathuishoudkunde 1958, pag. 10.

prijzen op **onderscheiden** tijdstippen. In dit verband wordt dan wel gedacht aan het prijsverschil toegepast bij electriciteitsbedrijven voor dag- en nachttarief en aan prijzen, die seizoenvariatiën vertonen, zoals die van hotel- en pensionbedrijven. Uit deze voorbeelden blijkt, dat hier van een geheel andere vorm van prijsdifferentiatie sprake is dan in de eerste twee gevallen.

- d. De drie zojuist vermelde opvattingen hebben alle gemeen, dat uitgangspunt vormt het marktgedrag van de **individuele** onderneming. Een vierde opvatting van prijsdifferentiaties daarentegen is gebaseerd op de omstandigheid, dat ieder der ondernemingen in een bepaalde markt opererend, zijn goederen tegen verschillende prijs aanbiedt. In deze opvatting is het derhalve mogelijk, dat elke onderneming individueel geen **prijsdifferentiatie** (in de boven aangegeven tweede betekenis) toepast, maar wel, dat onderneming A aan al zijn afnemers andere prijzen in rekening brengt dan onderneming B aan zijn koperskring.

II. Conditie en motieven voor prijsdifferentiatie

Het is onzes inziens noodzakelijk deze vier verschijnselen van prijsdifferentiatie duidelijk te onderscheiden, omdat namelijk hun ontstaansoorzaken geheel verschillend zijn, zoals hieronder zal worden aangetoond.

Het meest kenmerkende verschil tussen de onder I a enerzijds en I b anderzijds gegeven omschrijving is, dat in geval a ook prijsverschillen ten gevolge van kostenverschillen prijsdifferentiaties worden genoemd. De vraag rijst nu: zijn dergelijke prijsverschillen denkbaar, en zo ja, kunnen zij onder alle marktvormen voorkomen? Het antwoord kan onzes inziens zonder meer bevestigend luiden, ook onder de marktvorm der volledige mededinging. Ten aanzien van de goederenmarkt wordt dit zonder meer duidelijk, indien men van het geval uitgaat, dat de verkopers van een goed in één plaats zijn geconcentreerd en de kopers niet. Indien franco-huis wordt geleverd, berekent de individuele verkoper verschillende franco-prijzen al naar gelang de afstand die het goed van fabriek naar huis moet afleggen.³⁾

³⁾ Een interessante uitwerking daarvan wordt gegeven door Claude Ponsard, *Economie et Espace*, Parijs 1954, pag. 20 t/m 26.

Hoe is de situatie in het vervoer? Allereerst zij in dit verband opgemerkt, dat wij ons gaarne aansluiten bij het onderscheid door Mr. Van Dusseldorp⁴⁾ gemaakt tussen verkeersprestaties en daarmee verbonden kosten enerzijds en vervoersprestaties en daarmee samenhangende kosten anderzijds.

Overzien wij nu de prijsstructuur van vervoerondernemingen, dan zien wij per ton-km (wicht-km) één of meer der navolgende differentiaties:

- verschillende prijzen bij verschillen in afstand;
- idem bij verschillen in zendingsgrootte;
- idem in verband met aard of bezetting der routes;
- idem naar gelang de aard van de goederen.

Hoewel wij geenszins willen stellen, dat deze prijsverschillen uitsluitend zijn te verklaren uit verschillen in kosten, lijkt het niettemin van belang op de invloed van kostenverschillen te wijzen. Zij impliceren namelijk, dat ook in geval van long-run equilibrium bij volledige mededinging op de vervoermarkten geen uniforme prijzen per ton-km tot stand zouden komen, maar gedifferentieerde prijzen per onderneming. De veelzins verbreide opvatting, dat gedifferentieerde ton-km-prijzen het kenmerk zouden zijn van een monopolistische prijsstrategie, waarbij dan met name aan spoorwegondernemingen wordt gedacht, moet op die gronden als ongegrond worden afgewezen.⁵⁾ Trachten wij dit aannemelijk te maken.

De eerstgenoemde differentiatie is terug te voeren op twee oorzaken:

1. De kosten verbonden aan de verkeersprestatie zijn niet alleen afhankelijk van de af te leggen afstand en de capaciteit van het vervoermiddel, maar ook van de tijd gedurende welke de vervoermiddelen ter beschikking staan voor laden en lossen der goederen. Deze is onafhankelijk van de afstand, waardoor de kosten per ton-km niet gelijk zijn voor elke afstand. Dit is niet in strijd met de opvatting door Van Dusseldorp kenbaar gemaakt, dat het laden en lossen der goederen een bijkomende prestatie is. Maar de ter beschikking stelling van vervoermid-

⁴⁾ Zie „Verkeer”, 1960 no. 29, pag. 77 en volgende.

⁵⁾ Reeds Pigou heeft een uniform tarief per ton-km als maatstaf voor volledige mededinging met veel reserves omringd. (*The Economics of Welfare*, Londen 1946, pag. 299 en volgende).

delen, teneinde gelegenheid te geven goederen te laden en te lossen, is een activiteit die in onlosmakelijk verband staat met de vervoerprestatie en bovendien door de vervoerder zelf moet worden bewerkstelligd. Dit onderdeel der vervoerprestatie kan hij niet door andere ondernemingen laten verrichten.

2. In diverse gevallen kan bij vervoer op langere afstand de kruissnelheid hoger zijn en kan diensgevolge de tijd benodigd voor de verkeersprestatie minder dan proportioneel met de afstand toenemen.

De tweede vorm van prijsverschillen in ton-km i.v.m. zending-grootte hangt samen met de omstandigheid, dat de kosten van een vervoermiddel per ton veelal minder dan evenredig stijgen met de capaciteit. In het vorige nummer van dit tijdschrift is op het gebied van de luchtvaart een duidelijk voorbeeld gegeven.⁶⁾ De tendens naar grotere tankschepen wijst in dezelfde richting, terwijl ook in de binnenscheepvaart en het wegvervoer hetzelfde verschijnsel kan worden geconstateerd.

Aangezien de derde vorm voor zichzelf spreekt, gaan wij onmiddellijk over tot de behandeling van het laatst genoemde element van vrachtprijsdifferentiatie. Ook hier spelen een aantal kostenfactoren een rol. Dit geldt zonder meer indien van gespecialiseerde vervoermiddelen in verband met de aard van de goederen gebruik moet worden gemaakt (bijvoorbeeld bederfelijke waren, gevaarlijke goederen, vloeibare of gasvormige stoffen).

Maar zelfs indien van „algemene” vervoermiddelen gebruik wordt gemaakt kunnen de kosten per ton-km vervoerprestatie verschillen in verband met de aard van de goederen.⁷⁾ Niet alleen de laad- en lostijden benodigd voor één ton kunnen in verband met de aard der goederen zeer verschillend zijn, maar ook de maat/wicht-verhouding (volumineuze goederen bijvoorbeeld tegenover „zware” goederen) veroorzaken prijsverschillen. Aangezien n.l. de vervoerprijzen niet worden uitgedrukt per ton-km verkeersprestatie, maar per ton-km vervoerprestatie, brengt de „vertaling” van de kosten van verkeersprestatie in eenheden vervoerprestatie een prijsdifferentiatie te weeg, in verband met het feit, dat de ton-

⁶⁾ I. A. Aler. Enkele aspecten van de indienststelling van grote straalvliegtuigen in de burgerluchtvaart, Verkeer, 1960 no. 2, pag. 104.

⁷⁾ Vergelijk Cooley: Freight transportation for profit, 1946.

km (c.q. wichtkilometer) vervoerprestatie geen uniforme eenheid is.⁸⁾

Gegeven het bovenstaande, kan derhalve geconstateerd worden, dat prijsdifferentiatie in de meest ruime zin (zie I sub a) bij alle marktvormen kan ontstaan. Zij zijn het gevolg van de produktie-structuur van het vervoer.

Gaan wij thans over tot de behandeling van de oorzaken van prijsdifferentiaties onder I b omschreven.

Zoals reeds werd opgemerkt, is in de economische literatuur deze vorm van prijsdifferentiatie veelal behandeld onder het hoofd: monopolistische prijsstrategie. Er wordt — overigens terecht — op gewezen, dat onder bepaalde condities de monopolist in staat is door middel van prijsdifferentiatie zijn winst te vergroten. Zulk een prijsstrategie is succesvol indien de diverse markten waarop de monopolist aanbiedt dusdanig „gescheiden” zijn, dat — met een variant op de Wet van Gresham — “low priced goods do not drive out high priced goods”. Hij zal er bovendien alleen toe overgaan, indien de “conditions of demand” op de diverse markten verschillend zijn.

Het behoeft weinig verwondering te wekken, dat diverse oudere auteurs met enige voorliefde spoorwegondernemingen ten tonele voerden als illustratie van een dergelijke prijsstrategie. In diverse landen hadden immers de spoorwegen een overheersende positie in de vervoermarkt. Bovendien zijn de vervoermarkten min of meer gescheiden, en zijn de „conditions of demand” niet uniform.⁹⁾ Indien het kolenvervoer laag geprijsd wordt en het graanvervoer bijvoorbeeld hoog, dan zijn er van de zijde van de vragers weinig repercussies te verwachten. Het kolenvervoer verdringt het graanvervoer niet onder die omstandigheden.

Is een dergelijke politiek nu alleen mogelijk onder de marktvorm van het monopolie? Indien dit juist zou zijn, zou men zich terecht kunnen afvragen, waarom in de Europese verdragen deze soort prijsdifferentiaties onder curatele is gesteld. In het moderne vervoerwezen heerst immers een vrij levendige mededinging, zowel tussen vervoerondernemingen met dezelfde als tussen onderne-

⁸⁾ Deze conclusie is overigens onafhankelijk van de omstandigheid, of kostenverbijzondering optreedt of niet.

⁹⁾ Onder andere doordat de vraag naar vervoer een afgeleide is van de vraag- en aanbod curven der goederen, welke per goed verschillend zijn.

mingen met verschillende vervoertechniek. Niettemin blijft ver-
voerprijsdifferentiatie mogelijk voor iedere onderneming die op
meerdere vervoermarkten opereert. Het is immers mogelijk, dat
een ondernemer in vervoermarkt A in vergelijking met zijn mede-
dingers gunstige kosten heeft en zich alignerend aan de prijzen van
zijn concurrenten een hogere bruto-winst opslag heeft dan in
vervoermarkt B, waar hij met een lagere bruto-winst marge ge-
noegen moet nemen, zonder dat noodzakelijkerwijze op de laatste
markt verlies wordt geleden.

Deze „passieve” prijsstrategie, min of meer uitgaand van de
gedachte dat men „de lokale prijzen respecteert”, kan in beginsel
door iedere vervoeronderneming worden gevoerd, met name indien
de **omvang** der vervoermarkten tengevolge van economische groei
toeneemt. De motieven die in dit kader een rol spelen, zijn niet
alleen het verlangen naar een ondernemingsgroei, evenredig aan
de groei van de „totale” markt, maar ook de wens tot stabilisatie
van eigen positie door vermindering van al te sterke specialisatie,
terwijl men tenslotte agressieve prijsconcurrentie wenst te ver-
mijden in verband met long-term overwegingen.

Daarnaast kan prijsdifferentiatie ontstaan, indien een vervoer-
onderneming in markt A zijn prijzen tengevolge van lagere prijs-
aanbiedingen van mededingers moet herzien, terwijl dit in markt
B niet noodzakelijk is. Het klassieke voorbeeld in Nederland zijn
de zogenaamde „concurrentietarieven” der Nederlandse Spoor-
wegen.¹⁰⁾ Behoud van marktaandeel en het voorkomen van ver-
liezen vormen hier het motief. Met name zal deze prijsstrategie
worden gevoerd, indien het dreigende verlies groter is dan toename
van vervoer in andere sectoren.

Daarenboven kan prijsdifferentiatie ook ontstaan, indien aan
de vraagzijde in bepaalde vervoermarkten overheersende posities
bestaan, terwijl het aanbod verspreid is over relatief veel aanbie-
ders. Waar deze druk in andere markten niet bestaat, zullen de
vervoerprijzen de tendentie hebben daar hoger te zijn.

Het zal naar wij hopen uit deze voorbeelden duidelijk zijn, dat
wij, ondanks het bestaan van prijsdifferentiaties, toch in een geheel
ander economisch klimaat verkeren dan dat van de „differentië-

¹⁰⁾ Terzijde zij opgemerkt, dat de term „concurrentietarief” weinig gelukkig
is. In de huidige situatie is iedere prijs van hetzij spoorwegonderneming,
wegvervoeronderneming of binnenscheepvaartonderneming een „con-
currerende” prijs.

rende” monopolist uit de leerboeken. Heeft de laatste het in
zoverre gemakkelijk, dat prijsdifferentiatie zijn winst vergroot, de
vervoerondernemingen in de huidige volkshuishoudingen hebben
het minder gemakkelijk. Hun prijsdifferentiatie heeft veelal een
defensief karakter gericht op handhaving van de continuïteit van
hun onderneming en leidt niet zozeer tot winstvergroting, als wel
tot winst-handhaving, respectievelijk het voorkomen van onder-
bezettingsverliezen. Uiteraard impliceert dit niet, dat nimmer
prijsdifferentiatie volgens het klassieke recept wordt toegepast,
maar de mogelijkheden daartoe zijn beperkt voor de individuele
onderneming. De bovengrens immers voor de diverse vervoer-
prijzen wordt wat het goederenvervoer betreft in ieder geval ge-
vormd door de kosten, waartegen afnemers zelf (dus door middel
van eigen vervoer) transport kunnen bewerkstelligen. Bovendien
zijn in diverse landen door de overheid maximumprijzen vast-
gesteld, zodat ook daardoor een grens naar boven is verkregen.
Hoewel de **benedengrens** wordt gevormd door de marginale kosten-
curven van de onderneming, zal in vele gevallen deze grens niet
worden bereikt, althans niet op langere termijn. Een vervoer-
onderneming, die lokaal beperkte „agressieve prijspolitiek” voert,
zal immers weldra bemerken, dat zijn mededingers volgen.

Tot nu toe zijn wij uitgegaan van de situatie, dat de vervoer-
ondernemers prijsdifferentiatie toepassen ter realisatie van de
doelstellingen van hun beleid. Prijsdifferentiaties kunnen echter
ook ontstaan tengevolge van de omstandigheid, dat de overheid
het ondernemersbeleid door haar beslissingen beïnvloedt. Voorbeelden
van daaruit voortvloeiende prijsdifferentiaties zijn met name te
vinden bij spoorwegondernemingen en zijn bijvoorbeeld: lage prij-
zen voor exportgoederen, hoge prijzen voor importgoederen, lage
prijzen voor bepaalde trajecten, bepaalde industrieën of bedrijfs-
takken, of voor gehele vervoeren, het niet toepassen van kwantum-
kortingen op internationale vervoeren en dergelijke.

Het zal sommige lezers wellicht zijn opgevallen, dat in het
bovenstaande prijsdifferentiaties niet zijn verklaard uit de drang
om de „druk der hoge vaste kosten” te verminderen. Dit parade-
paard der vervoer-economisten heeft inmiddels een respectabele
leeftijd bereikt en verdient naar onze mening in vrede te rusten. De
gedachte van dit dier ziet er ongeveer als volgt uit: Bij het meren-
deel der vervoerondernemingen (met name de spoorwegen) is een
groot deel der kosten afhankelijk van de omvang van het vervoer.

Het is daarom mogelijk additioneel vervoer te bewerkstelligen, waarvan de marginale kosten aanzienlijk lager liggen dan de gemiddelde totale kosten. Zolang voor dit additionele vervoer een prijs kan worden berekend die hoger ligt dan de toegevoegde kosten, is het zinvol dit vervoer te bewerkstelligen en kunnen bovendien de prijzen van reeds aangetrokken vervoeren wat worden verlaagd.

Onze bezwaren tegen deze theorie betreffen haar min of meer statisch karakter. In de eerste plaats wordt verwaarloosd, dat vaste kosten slechts binnen bepaalde grenzen vast zijn, zodat het onderscheid tussen vaste en variabele kosten relatief is. De sprongsgewijze variatie der vaste kosten en de invloed daarvan op het prijsbeleid is derhalve geheel buiten beschouwing gebleven.

In de tweede plaats verwaarloost deze theorie, dat voor de concurrentiekracht op langere termijn (het bezit waarvan essentieel is voor prijsdifferentiatie) niet bepalend is de beweging langs **kostencurven**, maar beweging van kostencurven in neerwaartse richting. De geschiedenis van het vervoerwezen bewijst dit. Binnenscheepvaartondernemingen hebben in de 19e eeuw terrein verloren aan de spoorwegen, de laatste in de 20e eeuw aan wegvervoerondernemingen, zeescheepvaart aan luchtvaart, zeilschip aan stoomschip, tankers aan pijpleidingen, enz.

In de derde plaats is deze theorie, ook als korte-termijn-beschouwing niet geslaagd te noemen, wijl prijsdifferentiatie ook mogelijk is bij afwezigheid van vaste kosten, mits het beginpunt der vraagcurven boven de curve der marginale kosten begint (rechte curven aannemende). Wij hebben thans echter lang genoeg stilgestaan bij de tweede interpretatie van het begrip prijsdifferentiatie.

Over de differentiatie, genoemd onder I c kunnen wij kort zijn. Kostenoverwegingen zijn hier doorslaggevend, namelijk het zoveel mogelijk „dempen” van de kostbare piek.¹¹⁾

Ook de onder I d genoemde differentiatie zal geen uitvoerige toelichting behoeven. De **differentiatie van de waar** in de vervoermarkt is hier de conditie voor prijsverschillen tussen vervoerondernemingen. Door afnemers toegekende kwaliteitsverschillen spelen daarbij een rol. Van Dusseldorp heeft in zijn reeds eerder vermeld artikel opgemerkt de uitdrukking „kwaliteit van het ver-

¹¹⁾ Vergelijk hierover uitvoerig: Van der Schroeff's „De leer van de kostprijs”.

voer” niet juist te achten. Dit vloeit onzes inziens voort uit het feit, dat Van Dusseldorp terwille van kostencomputaties een technisch gekwalificeerde vervoerprestatie hanteert. Wij hebben er echter bezwaren tegen dit technische criterium toe te passen op het economisch gekwalificeerde begrip waar. De koper van de vervoerprestaties verlangt namelijk niet uitsluitend een technische prestatie van de vervoerder, maar ook een goede zorg voor de behandeling der goederen, een duidelijk geregelde aansprakelijkheid bij schade, frequent transport, tijdige aankomst der vervoerde goederen. In het personenvervoer zijn analoge aanwijzingen te vinden: veiligheid, comfort, snelheid, frequentie, en dergelijke. Wij hebben er geen bezwaar tegen, indien deze elementen terwille van kostenanalyses als bijkomende prestaties worden beschouwd, maar voor de analyse van de prijsvorming is het essentieel niet uit het oog te verliezen, dat in werkelijkheid de levering van vervoerprestaties gepaard gaat met de levering van bijkomende prestaties. Het is juist de politiek van vele vervoerondernemers door de vorming van een eigen „assortiment” daarvan preferenties te scheppen voor hun „waren”.

Voordat wij nu overgaan tot de behandeling van de effecten van prijsdifferentiaties, willen wij het voorgaande als volgt samenvatten.

- a. Meerdere interpretaties van het begrip prijsdifferentiaties zijn mogelijk. In de meest ruime omschrijving wordt ook van prijsdifferentiaties gesproken, indien deze voortvloeien uit verschillen in kosten. Laatstbedoelde prijsdifferentiaties zullen wij technische prijsdifferentiaties noemen.
- b. Prijsdifferentiaties, voortvloeiend uit marktstrategie en mogelijk door het bestaan van gescheiden markten. Wij zouden in dit verband de naam: strategische prijsdifferentiaties willen voorstellen.
- c. Prijsdifferentiaties in de tijd ter demping van pieken in de consumptie. De invoering van de term „volgtijdelijke differentiaties” zouden wij hier willen bepleiten.
- d. Prijsdifferentiaties tussen ondernemingen voortvloeiend uit differentiatie van de waar. Deze vorm willen wij aanduiden als: prijsverscheidenheid.

III. Effecten van prijsdifferentiaties

De inhoud van de beide voorafgaande paragrafen had noodzakelijkerwijs een wat formeel en rubricerend karakter. Wij komen thans echter in het stadium van de materiële problemen, n.l. wat zijn de gevolgen van prijsdifferentiaties. Wil echter worden voorkomen, dat wij in een oeverloze problematiek verzeild raken, dan is beperking geboden. Wij willen dan ook de nadruk leggen op de effecten van strategische prijsdifferentiaties. Daar technische prijsdifferentiaties in hun werking gelijk staan met prijsuniformiteit, voor zover de kosten niet verschillend zijn, is derhalve het probleem: Zijn uniforme vervoerprijzen c.q. technische prijsdifferentiaties te verkiezen boven strategische vervoerprijsdifferentiaties? Het antwoord op deze vraag kan niet zonder meer bevestigend of ontkennend luiden. Een genuanceerde oordeelsvelling blijkt hier noodzakelijk.

Dit moge allereerst worden aangetoond voor de gevolgen van vervoerprijsdifferentiaties in de sector van de goederenvoortbrenging.

In het vorenstaande wezen wij er reeds op, dat een aantal prijsdifferentiaties het gevolg is van het aanpassen der prijzen aan die van mededingers. O.i. hebben deze „concurrentietarieven” geen schadelijke invloeden op de arbeidsverdeling tussen goederenproducenten. Zou de prijsaanpassing achterwege zijn gebleven, dan zouden de desbetreffende goederenondernemingen hun transporten naar de voor hen goedkopere aanbieder hebben overgeheveld en zouden zij op deze wijze toch lagere vervoerkosten hebben verkregen en daarmee een voorsprong op hun mededingers. Vervoerprijsdifferentiaties op deze wijze ontstaan, zijn op grond daarvan als neutraal te beschouwen, t.a.v. hun effecten in de goederensector. Dit geldt niet alleen t.a.v. reeds gevestigde goederenproducenten, maar ook t.a.v. nieuwe vestigingen.

Met betrekking tot de andere vormen van prijsdifferentiaties kan in abstracto inderdaad een ongunstige invloed op de goederensector worden geconstrueerd, waarbij met name gedacht kan worden aan de op pag. 8 genoemde differentiaties, veelal ontstaan tengevolge van overheidsinterventie (differentiatie naar nationaliteit en z.g. „ondersteuningstarieven”).

Niet uit het oog mag echter worden verloren, dat schadelijke effecten alleen dan ontstaan, indien de vervoerprijzen een zo belang-

rijke invloed hebben op de prijzen der goederen, dat de disposities der vragers naar vervoerdiensten daardoor in belangrijke mate worden beïnvloed. Inderdaad wordt in het kader van de klassieke vestigingsplaatstheorieën aan de vervoerprijzen een overheersende betekenis toegekend. Wij betwijfelen overigens, of dit juist is. De ervaring wijst immers uit, dat de keus van de vestigingsplaats niet uitsluitend en niet in eerste instantie door de op een moment bestaande stand en structuur der vervoerprijzen wordt bepaald. Dit geldt vanzelfsprekend voor extractieve bedrijven, voorts voor kleinhandels- en ambachtbedrijven, die krachtens hun aard zijn gericht op verzorging van een locale afnemersmarkt en zich daar vestigen en overige dienstenverlenende ondernemingen. Maar ook t.a.v. ondernemingen, die een grotere vrijheid hebben in hun vestigingsplaats, gelden andere overwegingen, zoals beschikbaar arbeidspotentieel, kwantitatief en kwalitatief, aanwezigheid van adequate watervoorziening i.v.m. industrieel gebruik, kwaliteit der verbindingen, aanwezigheid van geschikte industrieterreinen en goedkope energiebronnen, e.d. Een aanwijzing voor het feit, dat vervoerprijzen niet de alles beheersende factor zijn, vormt b.v. hier te lande het achterblijven van de noordelijke provincies in de economische ontwikkeling, terwijl de situatie in Zuid-Italië eveneens een voorbeeld is. Het ontstaan van dergelijke „probleemgebieden” is het gevolg van een complex van economisch-institutionele factoren, waarvan het vervoer slechts een onderdeel vormt.

Echter ook wat reeds gevestigde huishoudingen betreft is in vele gevallen de invloed van vervoerprijzen niet zo groot als men geneigd is te denken. Recente onderzoeken van de Union Internationale des Chemins de Fer, alsmede enige duitse publicaties nopen te dien aanzien tot voorzichtigheid.

Op grond van het bovenstaande, achten wij vervoerprijsdifferentiaties uit een oogpunt van functionering van de goederenmarkt niet van uitzonderlijk veel betekenis. Het wil ons daarom voorkomen, dat het organiseren van „ketterjachten op vervoerprijsdifferentiaties” (al of niet in Europees verband) om redenen van arbeidsverdeling binnen de goederensector geen aanbeveling verdient. Het beleid ter zake zal veeleer pragmatisch van instelling moeten zijn en zich dienen te beperken tot de behandeling van die gevallen, waarin

- a. de omvang der vervoerkosten in de totale produktiekosten van het goed, alsmede
- b. de omvang der vervoerprijsdifferentiaties zelf van relevante invloed zijn op het afzetpatroon en -volume van de desbetreffende ondernemingen.

Overigens willen wij in dit verband niet nalaten erop te wijzen, dat, zelfs al zouden prijsdifferentiaties bepaalde distorsies teweegbrengen in de optimale arbeidsverdeling, het zeer wel mogelijk is, dat uit een oogpunt van economische politiek deze distorsies zelfs gewenst worden geacht. Als voorbeeld daarvan willen wij wijzen op de toepassing van zogenaamde ondersteuningstarieven voor relatief achtergebleven gebieden. In zekere zin acht men de resultaten van de optimale arbeidsverdeling in ruimtelijke zin dan niet acceptabel en wenst men door corrigerende maatregelen een verbetering in de situatie aan te brengen.¹²⁾

Gaan wij thans over tot het schetsen van de gevolgen van vervoerprijsdifferentiaties voor de economische groei. Te dien aanzien zij het volgende gesteld: In het systeem van de economische orde, dat wij in de westelijke landen kennen, is het de bedoeling, dat de economische vooruitgang in eerste instantie wordt gerealiseerd door de individuele huishoudingen, waarbij de Overheid, waar nodig, corrigerend en stimulerend optreedt. Wil men een dergelijk systeem realiseren, dan is het uiteraard noodzakelijk deze huishoudingen een zekere speelruimte in hun gedrag te geven, ook op prijsengebied.

Het kan noodzakelijk zijn deze vrijheid van handelen direct of indirect te beperken ter wille van het bereiken van een evenwichtige economische groei. Zo is het denkbaar, dat vervoerprijsdifferentiaties leiden tot een stijging van het peil der vervoerprijzen, hetgeen met name in een periode van sterke expansie, waarbij „full employment” snel wordt bereikt, door de Overheid ongewenst wordt geacht. Zulk een situatie is denkbaar, is zij echter ook waarschijnlijk? Wij wezen er reeds op, dat in vele landen de Overheid maximum-vervoerprijzen heeft vastgesteld. Prijsdifferentiaties op commerciële gronden ondernomen, hebben onder deze omstandigheden verder tot gevolg, dat het niveau der vervoerprijzen daalt

¹²⁾ Dit houdt niet in, dat wij ondersteuningstarieven als een juist instrument van economische politiek beschouwen.

dan stijgt, hetgeen bevorderlijk kan zijn voor de economische groei. Helaas is ook hier enige reserve geboden. Voorzover b.v. door de Overheid de totstandkoming van ondersteuningstarieven is gestimuleerd, ontstaan voor de betrokken vervoerondernemingen verliesgevende vervoeren. Dit verlies kan op twee wijzen worden gedekt, n.l. door een compensatie uit de Overheidskas, resp. door compensatie via verhoging van prijzen van andere vervoeren.¹³⁾ Indien de laatste compensatiemethode wordt gevolgd, kan hieruit een verhoging van het prijspeil voortvloeien, welke in de getroffen bedrijfstakken een tragere expansie tengevolge kan hebben. Behoudens deze belangrijke uitzondering, achten wij vervoerprijsdifferentiaties, welke het gevolg zijn van de mededinging in de vervoermarkten, geen belemmering, maar veeleer stimulans voor een economische groei.

In de bovenstaande aantekeningen is volledig buiten beschouwing gebleven de beoordeling van vervoerprijsdifferentiaties vanuit het gezichtspunt van de mededinging binnen de bedrijfstak vervoer zelf. Het wil ons voorkomen, dat zij alleen dan als schadelijk moeten worden beoordeeld, wanneer zij een bedreiging vormen voor de rentabiliteit van goed geleide en levensvatbare ondernemingen. Een dergelijke situatie kan zich manifesteren bij structurele of conjuncturele overcapaciteit, maar zal zich geenszins altijd voordoen.

Ook vanuit dit gezichtspunt gezien vormen echter vervoerprijsdifferentiaties, voortvloeiend uit directe of indirecte overheidsinterventie, min of meer een uitzondering. De ervaring wijst immers uit, dat dergelijke maatregelen, in het bijzonder in de spoorwagsector, worden toegepast. Juist door deze eenzijdige toepassing wordt niet alleen het winstpotentieel van deze ondernemingen bedreigd, maar kan ook de arbeidsverdeling binnen de bedrijfstak vervoer ernstig worden geschaad. Het wil ons, gezien deze repercuussie, voorkomen, dat de hantering van vervoerprijzen als instrument in de sociaal-economische politiek weinig doelmatig is. Er is te minder reden om dogmatisch aan dit historisch gegeven instrument vast te houden, nu het arsenaal van middelen, waarover de Overheid beschikt ter realisatie van haar doeleinden, uitgebreid en gedifferentieerd is.

¹³⁾ Dit laatste is overigens aan grenzen gebonden. Zie te dien aanzien: J. Dartigolles, *La tarification des Chemins de Fer*. Parijs 1953.

IV. Maatregelen ter bestrijding van schadelijke prijsdifferentiaties

De voorgaande beschouwingen geven, naar wij hopen, enig idee omtrent de gecompliceerdheid van de problematiek, waardoor apodictische uitspraken onmogelijk worden. Dientengevolge zullen ook maatregelen tegen prijsdifferentiaties ondernomen genuanceerd moeten zijn. Daaruit volgt, dat iedere wetgeving op dit gebied verre van eenvoudig is. Zelfs, indien een wetgever het noodzakelijk zou achten alle strategische vervoerprijsdifferentiaties zonder meer te verbieden, dient de wetgever op een of andere wijze aan te geven, dat technische en volgtijdelijke differentiaties, alsmede prijsverscheidenheid, onder dit verbod vallen. Praktisch komt dit neer op een wetgeving, die inhoudt, dat alle prijsdifferentiaties zijn verboden behoudens uitzonderingen, m.a.w. een vorm van verbodswetgeving. Echter komen de moeilijkheden eerst dan recht. Bij de controle op de naleving van dergelijke verbodsregels is het onvermijdelijk om gesignaleerde gevallen te beoordelen, ten einde na te gaan, of en in hoeverre van verboden prijsdifferentiaties sprake is. Niet alleen op grond van de in § III genoemde argumenten zouden wij een dergelijke verbodswetgeving te ingrijpend vinden, maar ook omdat zij praktisch onhanteerbaar is. Willen de desbetreffende wetsbepalingen niet zinledig worden, dan is een effectieve controle een noodzakelijk complement. Gezien het grote aantal vervoerondernemingen is dit nauwelijks mogelijk, tenzij een omvangrijk controleapparaat in het leven wordt geroepen.

Ogenschijnlijk zijn deze moeilijkheden grotendeels verdwenen, indien door de Overheid de vervoerprijzen worden vastgesteld. Daarbij zijn twee varianten denkbaar, nl. „vaste tarieven” en „marge-tarieven”, waarbij zowel de boven- als de benedengrens wordt aangegeven.

Een systeem van vaste tarieven gaat o.i. te ver. In feite komt zulk een maatregel erop neer, dat terwille van de eliminatie van vervoerprijsdifferentiaties iedere vorm van prijsconcurrentie wordt uitgeschakeld en eventuele efficiency-verbeteringen in de voortbrenging van vervoerdiensten in de prijzen met grote vertragingen tot uitdrukking komen. Een dergelijke „oplossing” houdt in feite in, dat met het badwater ook het kind wordt weggegooid. Voorts dient nog opgemerkt te worden, dat een systeem van vaste tarieven in feite **nieuwe differentiaties** in het leven roept. Allereerst zijn de

kosten van iedere vervoeronderneming niet uniform. Bovendien heeft elk vervoer naar een bepaalde afnemer karakteristieken, die afwijkend zijn van het vervoer naar een andere afnemer en daardoor ook andere kosten. Bij een zekere vrijheid van prijsvorming zal de vervoerondernemer uit een oogpunt van marktstrategie trachten zijn prijzen zo genuanceerd mogelijk te houden. Dit geldt niet alleen voor kleine, maar ook voor grote ondernemingen. De laatste hebben weliswaar een officiële prijzenlijst, maar trachten daarnaast door het afsluiten van speciale contracten met daarmede corresponderende prijzen de „grofheid” van hun gepubliceerde prijschalen te doorbreken. Het is praktisch onmogelijk in door de Overheid vastgestelde en bindend voorgeschreven prijsvoorschriften met de vormenrijkdom van het vervoer op zo ver gaande wijze rekening te houden.

De prijsvorming ondergaat daardoor een „verschraling”, welke tot nieuwe prijsdifferentiaties leidt.

Gezien tegen deze achtergrond vormt een systeem van margetarieven een meer aanvaardbare oplossing. Tenzij de marges echter zeer ruim zijn, waarbij aan marges van 30% en meer van de bovengrens moet worden gedacht, vormt ook dit systeem een rem op de prijsconcurrentie. Bij ruime marges ontstaat echter tevens de mogelijkheid schadelijk geachte strategische prijsdifferentiaties te doen ontstaan.

Onze conclusie is derhalve, dat dergelijke maatregelen of het gestelde doel niet bereiken, dan wel neveneffecten sorteren, welke ernstiger zijn dan de te bestrijden kwalen. Daarmede willen wij niet poneren, dat op het gebied der vervoerprijsdifferentiaties niets kan worden ondernomen. Wel zouden wij willen bepleiten, dat ook in deze materie, zoals in vele gevallen van economisch beleid, met een partiële oplossing genoeg wordt genomen en wel om de navolgende redenen:

1. Strategische prijsdifferentiaties, welke het gevolg zijn van de mededinging in de vervoermarkt zijn acceptabel te achten (zie § III) en kunnen daarom buiten verbodsbepalingen vallen. Daarmede is een groot aantal differentiaties „buiten spel” geplaatst.
2. Vervoerondernemingen binnen vervoermarkten opererend, welke gezien het aantal aanbieders de mogelijkheid en omvang van strategische prijsdifferentiaties belangrijk beperken, respec-

tievelijk, waar het niveau van de vervoerprijzen laag is, kunnen eveneens buiten beschouwing blijven. Onder deze omstandigheden zullen immers eventueel voorkomende strategische prijsdifferentiaties van geringe betekenis zijn. Het lokale goederen- en personenvervoer, alsmede het interlocale goederenvervoer over de weg en gezien de korte afstanden ook streekvervoerbedrijven in het personenvervoer, zouden vanuit dit gezichtspunt kunnen worden verwaarloosd.

De resterende gevallen, waarbij wel schadelijke prijsdifferentiaties kunnen ontstaan en die in beginsel voor kritisch onderzoek in aanmerking komen, zijn tot twee categorieën terug te brengen:

- a. vervoerondernemingen of combinaties van ondernemingen, die een overheersende positie in bepaalde vervoermarkten innemen;
- b. ondernemingen of vervoersectoren, waarin de Overheid door middel van prijsvoorschriften schadelijke prijsdifferentiaties kan veroorzaken.

Deze gevallen zijn beperkt in aantal. In de landen van de Gemeenschap zijn dit sommige spoorwegondernemingen en de binnenscheepvaart, welke laatste in categorie b. valt.

Bij een dergelijke benadering is het tevens mogelijk de controle op prijsdifferentiaties te realiseren door middel van prijsinformatie aan de controlerende instanties. Een dergelijke procedure opent tevens de mogelijkheid tot genuanceerde oordeelvelling te maken en, waar nodig, door rechtstreekse opheffing strategische prijsdifferentiaties te elimineren.

V. Bepalingen in E.G.K.S. en E.E.G.-verdrag

Het is ongetwijfeld interessant na te gaan, hoe in de Europese verdragen het probleem der vervoerprijsdifferentiaties is benaderd.

In het E.G.K.S.-verdrag zijn in art. 70 te dien aanzien voorschriften gegeven, terwijl in het E.E.G.-verdrag bepalingen worden aangetroffen in art. 79 en art. 80.

Onderstaand volgt de tekst van de artikelen, voor zover relevant.

art. 70 E.G.K.S.-verdrag:

„Erkend wordt, dat de instelling van de gemeenschappelijke markt noopt tot het toepassen van zodanige vervoertarieven voor kolen en staal, dat aan verbruikers, die in overeenkomstige omstandigheden verkeren, overeenkomstige tarieven worden berekend”.

„Met betrekking tot het vervoer tussen de deelnemende Staten zijn met name verboden discriminaties in vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden, van welke aard dan ook, welke zijn gebaseerd op het land van oorsprong of bestemming van de producten”.

„De schalen, vrachtprijzen en tariefbepalingen, van welke aard dan ook, welke van toepassing zijn op het vervoer van kolen binnen ieder land afzonderlijk en tussen de landen van de Gemeenschap worden openbaar gemaakt of ter kennis gebracht van de Hoge Autoriteit”.

art. 79, lid 1 E.E.G.-verdrag:

„Uiterlijk vóór het einde van de tweede etappe dienen in het verkeer binnen de Gemeenschap de discriminaties te zijn opgeheven, welke daarin bestaan, dat een vervoerondernemer voor dezelfde verbindingen verschillende vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden voor gelijke goederen toepast naar gelang van het land van herkomst of bestemming van de vervoerde waarden.

art. 80, lid 1 E.E.G.-verdrag:

„Met ingang van de tweede etappe is het aan een Lid-Staat, behoudens machtiging van de Commissie, verboden voor het vervoer binnen de Gemeenschap de toepassing van prijzen en voorwaarden op te leggen, welke enig element van steun of bescherming in het belang van een of meer ondernemingen of bepaalde industrieën inhouden.

Bij vergelijking van de teksten valt het volgende op:

1. In beide verdragen is getracht te omschrijven, dat technische prijsdifferentiaties niet verboden zijn.
2. In beide verdragen zijn differentiaties op grond van nationaliteit benaderd vanuit het aspect van de arbeidsverdeling in de goederenmarkt.
3. In beide verdragen zijn „ondersteuningstarieven” onder controle gesteld. Krachtens het E.G.K.S.-verdrag echter worden zij uitsluitend beoordeeld in hun effecten op de goederenmarkt, in het E.E.G.-verdrag worden eveneens genoemd de gevolgen voor de mededinging binnen de vervoersector.
4. In het E.G.K.S.-verdrag is een ruime en vrij vage omschrijving gegeven van verboden prijsdifferentiaties, zodat wel is gesteld, dat niet alleen strategische prijsdifferentiaties, maar ook prijsverscheidenheid onverenigbaar is met het verdrag. In het E.E.G.-verdrag is daarom duidelijk vastgelegd, dat uitsluitend strategische prijsdifferentiaties op grond van nationaliteit zijn verboden door de zinsnede „dat één vervoerondernemer” differentiatie toepast.

5. In beide verdragen is meer een principe aangeduid dan een oplossing geboden, welk principe slechts gedeeltelijk het karakter van een verbodswetgeving heeft.

Welke zijn nu de belangrijkste problemen, die bij de toepassing van deze bepalingen aan de orde zijn gekomen? Binnen het bestek van dit artikel kunnen wij slechts kort de hoofdzaken omschrijven. Wat de E.G.K.S. betreft, gaf de opheffing van differentiaties naar nationaliteit in de sector der spoorwegen weinig problemen. In hoofdzaak kwamen zij voor bij de Duitse en Franse spoorwegen in die vorm, dat bepaalde gereduceerde prijzen alleen voor nationaal vervoer van toepassing waren. Tevens heeft de Hoge Autoriteit (H.A.) in dezelfde sector een aantal ondersteuningstarieven onverenigbaar verklaard met het verdrag, dat in beginsel het verstrekken van subsidies verbiedt. Daarenboven zijn concurrentietarieven door de H.A. niet als discriminaties in de zin van het verdrag beschouwd.

De activiteiten van de H.A. hebben zich echter niet beperkt tot de spoorwegsector. De autoriteiten meenden in de binnenscheepvaart discriminaties te moeten constateren. Het feit n.l., dat in alle landen der Gemeenschap, behalve Italië, de prijsvorming voor het nationale vervoer per binnenschip door de regeringen werd gereguleerd, terwijl de prijsvorming in de internationale binnenscheepvaart geheel vrij was, zou volgens de H.A. tot discriminaties in de zin van het verdrag leiden. Het zou daardoor mogelijk zijn, dat op vergelijkbare trajecten in het binnenlandse vervoer enerzijds en in het internationale vervoer anderzijds geheel verschillende vervoerprijzen tot stand komen. De lijnvaart vormde te dien aanzien een duidelijk voorbeeld. Op de nationale trajecten zijn de prijzen veelal stabiel dan op de internationale trajecten.

Niet alleen vormt dit een goed voorbeeld van extensieve verdragsinterpretatie, maar ook van een verruiming van het algemene begrip prijsdifferentiaties. In de voorafgaande paragrafen hebben wij, in het voetspoor van de prijsentheorie, prijsdifferentiaties beschouwd als een vorm van prijsstrategie van de ondernemer, als een bewust ondernemershandelen derhalve. In de opvatting van de H.A. ontstaan prijsdifferentiaties echter ook, indien tengevolge van door de Overheid geschapen structuurverschillen tussen de deelmarkten de prijzen een heterogeen patroon vormen.

Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat tegen

deze opvatting verzet rees. Hoogstens waren de regeringen bereid om te erkennen, dat er „dispariteiten” waren in de prijsvorming op de binnenscheepvaartmarkten. Tot opheffing daarvan waren zij dus krachtens het verdrag niet verplicht, maar de regeringen waren bereid om te onderhandelen in hoeverre „harmonisatie” van prijzen mogelijk was. Daarmede waren echter netelige problemen aan de orde gesteld. Geen der regeringen was bereid om de prijsregelingen in het binnenlandse vervoer per schip op te heffen. Nederland was daarentegen niet bereid om in de prijsvorming in de Rijnvaartmarkt te interveniëren o.a., omdat zulks met zich zou brengen één of andere vorm van vrachtverdeling, hetgeen niet ten gunste werd geacht van de Nederlandse Rijnvaart.

Uiteindelijk werd een overeenkomst aanvaard, waarbij indien nodig, de binnenlandse gereguleerde vrachten zouden worden aangepast aan de representatieve internationale vrachten.

Tot concrete toepassing van deze „Rijnvaart-overeenkomst” is het echter, voor zover ons bekend, niet gekomen.

Vormde de binnenscheepvaart dus reeds een probleem, waarbij principiële en controverciële vraagstukken van nationaal vervoerbeleid aan de orde werden gesteld, dit gold nog temeer het wegvervoer. Op dit gebied wenste de H.A. twee doeleinden te bereiken:

- a. Controle op mogelijke discriminaties in het wegvervoer (art. 70).
- b. De producenten van kolen en staal de gelegenheid te geven zich aan de franco-prijzen van andere producenten aan te passen (art. 60).

ad a. Blijkens het boven weergegeven lid 3 van art. 79 hebben de leden-staten twee mogelijkheden om de H.A. in staat te stellen deze controle uit te oefenen: de prijzen worden gepubliceerd of ter kennis gebracht van de H.A.

De praktische moeilijkheid was nu, dat behalve in het geval, dat er vaste, door de Overheid voorgeschreven, tarieven zijn (zoals in de Bondsrepubliek), ter kennis brengen van de H.A. betekent, dat de desbetreffende diensten met vele documenten worden overladen. Diverse regeringen waren dan ook van mening, dat de meest praktische oplossing zou zijn het van overheidswege verplicht voorschrijven van vervoerprijzen, welke zonodig „margetarieven” zouden kunnen zijn. Een tweede stroming achtte het tevens mogelijk, dat wegvervoerondernemingen hun prijzen vooraf zouden publiceren, hetgeen inhoudt, dat zij overgaan tot openbare tarieven,

welke gedurende een zekere tijd vast zijn. Een derde stroming tenslotte achtte ter kennis brengen van de H.A. voldoende en was bereid een oplossing te zoeken voor de bovenomschreven praktische moeilijkheden.

De tendens om de oplossing te zoeken in de vorm van door de Overheid vastgestelde prijzen werd versterkt, doordat diverse regeringen uit oogpunt van nationale vervoerpolitiek overheids-tarieven voor het wegvervoer wilden bevorderen. Het E.G.K.S.-verdrag zou aldus een schone gelegenheid bieden de invoering daarvan te bevorderen.

ad. b. Gedurende de besprekingen over het wegvervoer werd in toenemende mate dit punt naar voren gebracht. Krachtens art. 60 van het verdrag is franco-prijsontersbieding in de kolen- en staal-sector niet toegestaan. Wel mag b.v. een staalproducent, die ergens wil leveren, zijn franco-prijs gelijk stellen aan die van zijn concurrenten. Wil dit systeem goed werken, dan zouden naar de mening van diverse regeringen **alle** vervoerprijzen **vooraf** moeten worden gepubliceerd. Daaruit werd geconcludeerd, dat de keuzemogelijkheid, die in art. 70 lid 3 aan de regeringen was gegeven, in feite door art. 60 werd beperkt.

De zojuist geschetste gedachtegang is in feite ook door de H.A. aanvaard. Op 18 februari 1959 gaf de H.A. een beschikking uit, waarbij de regeringen der leden-staten verplicht werden wegvervoerprijzen voortaan te doen publiceren.

Deze beschikking was in feite van verdere betekenis dan voor het wegvervoer alleen. Zou zij n.l. worden aanvaard, dan zou zulks ook voor de spoorwegen en de binnenscheepvaart algehele publicatie van prijzen impliceren. Met name voor Nederland, zou dit een vrij belangrijke wijziging in de vervoerpolitiek met zich brengen. Het sluiten van speciale vervoercontracten, waarbij de prijzen niet gepubliceerd worden, is n.l. een essentieel onderdeel van de commerciële vrijheid, welke vervoerondernemingen en goederenproducenten hier te lande hebben en welke ernstig zou worden belemmerd.

Gezien deze achtergrond is het begrijpelijk, dat de Nederlandse regering een beroep bij het Hof van de Gemeenschappen heeft aangetekend tegen deze beschikking. Het Hof heeft inmiddels uitspraak gedaan en een beschouwing hierover van de hand van mej. mr. Gerben is opgenomen in dit nummer van „Verkeer”.

Voor ons overzicht is het voldoende vast te stellen, dat het Hof de keuzemogelijkheid van art. 70 heeft gehandhaafd en dat bovendien voorafgaande publicatie ten behoeve van de uitvoering van art. 60 niet noodzakelijk wordt geacht.

Ook in E.E.G.-milieu tenslotte is getracht in verband met de uitvoering van art. 79 van het E.E.G.-verdrag publicatie van vervoerprijzen verplicht te stellen. In het aanvaarde reglement echter komt deze bepaling niet voor. Wel zijn vervoerondernemingen verplicht voor ieder vervoer binnen de Gemeenschap een vervoer-document op te maken, waarin o.a. vervoerprijzen moeten worden vermeld. Overigens geldt deze verplichting alléén voor vervoeren boven vijf ton of over afstanden beneden 100 km binnen een lid-staat en beneden 30 km tussen lid-staten.

Voldoende moge uit dit overzicht blijken, dat de Gemeenschappen niet de zelfbeperkingen hebben opgebracht, die wij in de voorafgaande paragraaf op grond van praktisch-economische argumenten hebben bepleit. Daarom zouden wij dit artikel willen besluiten met de conclusie, waartoe drs. P. L. Justman Jacob is gekomen: „Systematische toepassing van het non-discriminatiebeginsel impliceert al spoedig ingreep in het prijsvormings- en marktmechanisme en duurzame controle op de juiste naleving van de non-discriminatie-voorschriften. Het zal duidelijk zijn, dat het opleggen van een non-discriminatieregeling, die verder gaat dan het bijkans vanzelfsprekende verbod van discriminatie naar nationaliteit, alleen zinvol kan zijn, als daar werkelijk grote belangen mee gemoeid zijn.”¹⁴⁾

RESUME

Le problème des différentiations des prix de transport.

Comme suite à l'article précédent relatif aux problèmes de la politique de transport dans le cadre de l'intégration européenne, l'auteur analyse les problèmes fondamentaux que posent les prix de transport différenciés pour une politique commune. L'auteur estime nécessaire de distinguer 4 formes de différentiation.

- a. différentiations techniques c. à d. ceux résultant de coûts de transport différents;
- b. différentiations stratégiques;
- c. différentiations dans le temps, appliquées p. ex. par l'industrie hôtelière;

¹⁴⁾ Prae-advies Vereniging van Staatshuishoudkunde 1958, pag. 79.

d. diversité des prix déroulant du fait que tous les entrepreneurs de transport n'appliquent pas les mêmes prix.

Les motifs et la politique commerciale des entrepreneurs sont différents selon le cas.

L'effet des différenciations stratégiques est analysé du point de vue du secteur de la production des marchandises et du point de vue de la concurrence au sein du marché de transports.

L'auteur constate que sauf dans le cas des „tarifs de soutien”, les différenciations en question ne causent pas de distorsions importantes.

A son avis il s'en suit que le contrôle sur l'application de telles différenciations peut se limiter à deux cas, à savoir:

- si une entreprise de transport abuse une position dominante;
- si le gouvernement intervient dans la formation des prix de transport afin de protéger l'économie nationale ou certaines industries.

Enfin l'auteur confronte les développements dans le cadre de la C.E.C.A. aux idées exposées ci-dessus et constate que d'un point de vue pratique, l'intervention de la Haute Autorité n'a pas été très heureuse.

ENIGE BESCHOUWINGEN OVER DE ONTWIKKELING VAN DE VERKEERSTECHNIEK GEDURENDE DE LAATSTE TWINTIG JAAR ¹⁾

Prof. Ir. T. H. van Wisselingh

In dit laatste college wil ik trachten iets mede te delen over de ontwikkeling van de wegen- en verkeerstechniek gedurende de periode, waarin ik het onderwijs in dit vak aan de T.H. heb verzorgd, d.i. ongeveer gedurende de laatste 20 jaar. In verband met de korte mij ter beschikking staande tijd zal het niet mogelijk zijn een volledig overzicht van die ontwikkeling te geven en zal ik mij moeten beperken tot het aanstippen van de vooruitgang op verschillende onderdelen en slechts op enkele punten iets dieper kunnen ingaan.

De oorzaak dat gedurende deze periode aan de wegen- en verkeerstechniek in vele landen zoveel aandacht is besteed is in de eerste plaats gelegen in de omstandigheid, dat de algemene verkeersbehoefte in zo sterke mate is gestegen, terwijl voorts een sterke verschuiving heeft plaats gevonden van andere verkeersmiddelen naar het wegverkeer. Om dit te verduidelijken geef ik U enige cijfers van het goederenvervoer door auto, spoor en schip in Nederland in de jaren 1926 en 1951, uitgedrukt in miljoenen tonnen.

	totaal	over de weg	per spoor	per schip
1926	63	14 = 22,3%	20 = 31,7%	29 = 46%
1951	214,8	151,4 = 70,5%	22,6 = 10,5%	40,8 = 19% ²⁾

De verschuiving van vervoer van andere verkeersmiddelen naar de auto is uiteraard een gevolg van de grotere voordelen welke het vervoer per auto oplevert.

¹⁾ Afscheidscollege aan de Technische Hogeschool te Delft, gegeven op 5 juli 1960.

²⁾ Exclusief zeevaart en internationale binnenvaart, inclusief het eigen vervoer over de weg (Wegen, 's-Gravenhage, april 1954). Sindsdien is het aandeel van het wegvervoer verder gestegen: recente betrouwbare cijfers over de totale omvang van dit vervoer zijn echter niet beschikbaar.

Voor het personenverkeer zijn deze voordelen voornamelijk gelegen in tijdsbesparing, voor het vrachtverkeer mede in de mogelijkheid per auto vrachten te vervoeren, zonder dat onderweg behoefte te worden overgeladen.

Deze oorzaken hebben ertoe geleid, dat het wegverkeer in zeer sterke mate is toegenomen. Het aantal motorrijtuigen groeide in Nederland tussen 1939 en 1959 van rond 221.000 tot bijna 777.000, het aantal personenauto's van rond 100.000 tot 450.000, het aantal vrachtauto's van 42.000 tot bijna 142.000, het aantal bussen van 4500 tot 8200, het aantal motorrijwielen van ± 66.000 tot 176.400.

Deze geweldige toename van het wegverkeer heeft op verschillende gebied geleid tot grote moeilijkheden en daar het einde van de snelle groei van het wegverkeer nog niet in zicht is, zullen in de naaste toekomst nog grotere moeilijkheden optreden.

Deze moeilijkheden zijn in de eerste plaats, dat wegen en stadsstraten onvoldoende verkeersruimte bieden om het verkeersvolume voldoende vlot te verwerken. Daarbij komt dat het aantal verkeersongevallen in sterke mate is gaan toenemen. Het aantal dodelijke ongevallen is thans jaarlijks ongeveer even groot als het aantal mensen dat als gevolg van de watersnood in 1953 is omgekomen.

Wat de wegen buiten de bebouwde kommen betreft is men er in Nederland n.m.m. redelijk in geslaagd de moeilijkheden het hoofd te bieden, hetgeen allerm minst wil zeggen, dat we er thans zijn. Het wegennet is gedurende de laatste 20 jaar in belangrijke mate uitgebreid en verbeterd, maar door de te verwachten voortgaande toename van het wegverkeer zullen in de naaste toekomst nog vele kostbare verdere verbeteringen en uitbreidingen noodzakelijk zijn.

De gedurende de laatste 20 jaar aangebrachte verbeteringen hebben niet alleen ten doel gehad de beschikbare verkeersruimte te vergroten, maar veel aandacht is besteed aan een juiste vormgeving van tracé en van aansluitingen en kruisingen.

Vóór de oorlog werd er vaak mede volstaan om op punten waar veel ongevallen voorkwamen waarschuwborden te plaatsen, er daarbij van uitgaande, dat alle weggebruikers de borden zouden zien, dus zijn gewaarschuwd. Wanneer iemand dan een ongeval veroorzaakte, was dit zijn eigen schuld. Hierbij werd vergeten, dat bij een ongeval gewoonlijk meer weggebruikers zijn betrokken, zodat ook „onschuldigen” het slachtoffer kunnen worden en voorts,

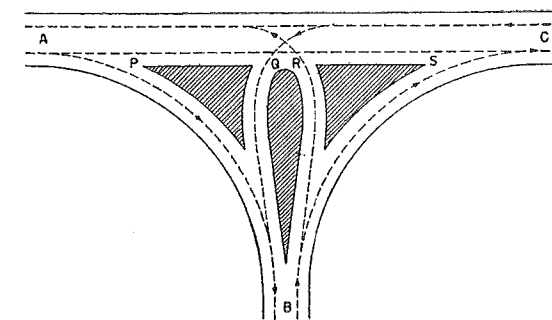
dat een automobilist op moeilijke punten speciaal zijn aandacht op de weg richt en daardoor vaak een waarschuwbord niet opmerkt.

Tegenwoordig zal de wegontwerper zich veel meer verdiepen in de psychologie van de weggebruiker en zich afvragen hoe de gemiddelde automobilist op een bepaalde situatie zal reageren.

Voor al op de punten waar de meeste ongevallen voorkomen, d.z. kruisingen en aansluitingen, zal een zodanige situatie moeten worden geschapen, dat de automobilist uit de omgeving van het punt kan afleiden, welke gedragslijn hij moet volgen.

De vormgeving van kruispunten moet daarom zodanig zijn, dat ten eerste het punt op afstand duidelijk waarneembaar is, en ten tweede de plaatselijke situatie overzichtelijk en begrijpelijk is. Hierbij moet worden bedacht dat een autobestuurder de plaatselijke situatie zeer verkort ziet. Een kruispunt dat op de tekening overzichtelijk en begrijpelijk schijnt, is dit voor een naar het kruispunt toerijdende automobilist lang niet altijd.

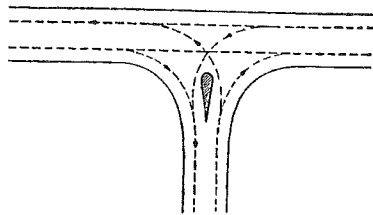
Zo was bijvoorbeeld de aansluiting van de weg naar Leiden op Rijksweg nr. 4, nabij de Haagsche Schouw, indertijd uitgevoerd als in onderstaande figuur.



Op de tekening lijkt deze oplossing logisch. Wanneer men deze beziet, zal er niet aan worden getwijfeld, hoe het verkeer uit de verschillende richtingen moet rijden. Toch bleek zij evenwel aanleiding te geven tot verwarring en een groot aantal ongevallen. Een uit de richting C komende automobilist, die links af wil slaan, ziet n.l. vier openingen, S, R, Q en P dicht naast elkaar en zal dan in twijfel verkeren, welke voor zijn rijrichting is bestemd. Toen ik zelf destijds, voor het eerst ter plaatse, komende uit de richting C

links af wilde slaan, koos ik opening P, als zijnde de meest rechtse, met als gevolg dat ik genoodzaakt was over de berm te rijden. Enige weken later reed ik dezelfde route, doch als passagier, gezeten naast een ervaren automobilist. Daar ik benieuwd was naar diens reactie, waarschuwde ik hem niet. Hij maakte dezelfde fout als ik, zag hem echter iets eerder in, zodat hij inplaats van over de berm, over de verkeersgeleider tussen P en Q reed.

Tegenwoordig kiest men in een dergelijke situatie de veel eenvoudiger en duidelijker oplossing als hieronder aangegeven, waarbij de weggebruiker een dusdanig beeld van de plaatselijke situatie krijgt, dat hij ook zonder dat dit door borden is aangegeven, aanvoelt welke richting hij moet kiezen.



De vloedheid en ook de veiligheid van het verkeer worden in sterke mate vergroot door de aanleg van autosnelwegen, dat wil zeggen wegen voor alleen motorisch verkeer met gescheiden rijbanen voor de beide richtingen, alleen ongelijkvloerse kruisingen en zonder linksafslaand verkeer.

De eerste autosnelweg in Nederland werd in 1938 opengesteld tussen Amsterdam en Sassenheim. Thans zijn er reeds vele.

Het aantal ongevallen is hier veel lager dan op de oude wegen, n.l. ± 7 per 10 miljoen verreden km, tegen 25 à 60 (op wegen met veel overstekend verkeer soms nog meer) op wegen met een rijbaan voor tweerichtingsverkeer en gelijkvloerse kruisingen.

Tot nu toe werden in Nederland slechts autosnelwegen aangelegd met gescheiden rijbanen van ieder twee rijstroken; onlangs is tussen Ypenburg en Rotterdam de eerste autosnelweg met 2 x 3 rijstroken in gebruik genomen. Als het verkeer blijft toenemen in de mate als tot nu toe, zullen omstreeks 1980 onze drukste wegen nog bredere rijbanen moeten hebben. Wellicht is het beter dan nieuwe verbindingen tussen onze grote steden aan te leggen, die op andere punten dan de bestaande de steden binnenkomen, teneinde

verkeersconcentraties bij de toegangen tot de steden zoveel mogelijk te beperken.

Zei ik zojuist, dat men er in Nederland tot nu toe redelijk in was geslaagd de moeilijkheden op de buitenwegen het hoofd te bieden, binnen de steden en speciaal binnen de grote steden is dit geenszins het geval. Het gebrek aan verkeersruimte wordt hier vooral in de binnensteden zo groot, dat steeds meer opstoppingen voorkomen. Dit is niet alleen zo in Nederland, maar nog sterker in vele buitenlandse steden. Indien het verkeer blijft toenemen zoals wordt verwacht zal het verkeer spoedig althans op de spitsuren in de stadskernen geheel vastlopen.

Deze ontwikkeling is reeds lang geleden voorzien en in verschillende steden heeft men zich beraamd op middelen om de voorziene moeilijkheden het hoofd te bieden.

Deze middelen kunnen in drie groepen worden verdeeld. Een eerste groep omvat die maatregelen, welke beogen een vergroting van de beschikbare verkeersruimte in de binnensteden. Zij bestaan o.m. voor het rijdende verkeer in het verbreden van straten, het maken van doorbraken, het dempen van grachten en het maken van nieuwe verbindingen op hoger of lager niveau dan de bestaande straten.

In het algemeen zijn de hiervoor nodige werken zeer kostbaar, terwijl in vele gevallen hiertegen ernstige bezwaren bestaan als gevolg van aantasting van stadsschoon (b.v. Amsterdam, Utrecht, Alkmaar). Voor het stilstaande verkeer bestaan de maatregelen in hoofdzaak in het scheppen van parkeergelegenheid op plaatsen waar zich veel parkerende auto's concentreren. Deze parkeergelegenheid kan bij gebrek aan ruimte worden gevonden in het bouwen van parkeergarages (ondergronds of torengarages).

De tweede groep maatregelen beoogt een efficiënter gebruik van de aanwezige verkeersruimte. Dit kan o.a. worden bereikt door: scheiding van verkeersstromen, b.v. straten met eenrichtingverkeer, of scheiding van verkeerssoorten, b.v. afzonderlijke wegen voor personen- en vrachtauto's en voor wielrijders, of door betere signalering, b.v. de z.g. groene golf (d.w.z. een zodanige afstelling van de verkeerslichten dat een auto die in een straat op de eerste kruising groen licht aantreft, alle volgende kruisingen zonder stoppen kan passeren, indien hij met de normale snelheid doorrijdt).

Ook kan men, door de aanvangs- en sluitingsuren van grote

bedrijven en kantoren te laten verspringen, bereiken dat de morgen- en middagspits meer wordt gespreid.

Een efficiënter gebruik van de parkeerruimte kan b.v. worden bereikt door het plaatsen van parkeermeters.

De derde groep maatregelen is gericht op het beperken van het aantal auto's in de binnenstad.

De meest verstrekkende maatregel is het sluiten van gehele stadsdelen voor motorisch verkeer. Deze maatregel verdient geen aanbeveling, omdat deze aanleiding geeft tot een sterke waardevermindering van de panden in de betrokken stadsdelen, hetgeen weer tot verpaupering van die stadsdelen leidt.

Een minder ingrijpende maatregel is, bepaalde straten of stadsdelen alleen gedurende de uren van het drukste verkeer voor het gehele of voor een gedeelte van het motorische verkeer (b.v. voor vrachtverkeer) te sluiten.

Ook laad- en losverboden op bepaalde uren kunnen tot een vlottere afwikkeling van het verkeer leiden, terwijl men door het aanleggen van ringwegen of rondwegen het doorgaande verkeer uit de binnenstad kan weren.

In verschillende buitenlandse steden zijn weer andere methoden om tot vermindering van het verkeer in de binnenstad te komen, toegepast.

Zo tracht men b.v. in Cincinnati (Ohio) het verkeer in de binnenstad te beperken door de daar aanwezige parkeerplaatsen geleidelijk naar de buitenwijken te verplaatsen. In Hamburg tracht men dit te bereiken door in de binnenstad hoge, in de buitenwijken lage parkeergelden te heffen.

Ik heb heel in het kort een aantal maatregelen genoemd, welke tot een betere regeling, eventueel tot vermindering van het verkeer in de steden kunnen leiden. Het is niet mogelijk te zeggen welke maatregel in het algemeen het meest doeltreffend zal zijn. Voor iedere stad zal dit anders liggen, afhankelijk van de bouw en van de verkeersstromen, welke in die stad optreden.

Teneinde te kunnen beoordelen of in een bepaalde stad een bepaalde maatregel of een combinatie van maatregelen succes zal hebben, is het noodzakelijk eerst een deugdelijke analyse te maken van de in die stad optredende verkeersstromen en een prognose van de toekomstige stromen.

Bij het zoeken naar een oplossing moet men er zich van bewust zijn dat het vraagstuk niet is, op welke wijze men zoveel mogelijk

auto's in de binnenstad kan verwerken, maar op welke wijze men zoveel mogelijk personen en goederen in een redelijke tijd kan verplaatsen.

Uit publikaties van vele buitenlandse onderzoekers (b.v. Leibbrand (Zürich), Langevin (Parijs), Bartholomew (St. Louis) en andere Amerikaanse stedenbouwers, is duidelijk gebleken, dat de verschillende verkeersmiddelen per vervoerde persoon zeer verschillende oppervlakten van de aanwezige verkeersruimte in beslag nemen.

Zo komt b.v. Leibbrand tot de conclusie, dat in een volbelaste straat van het zich bewegende verkeer een voetganger $0,75 \text{ m}^2$ een openbaar vervoermiddel (bus, tram of trolley) per persoon $\pm 2 \text{ m}^2$, een fietser $6,75 \text{ m}^2$, een motorrijwiel 18 m^2 en een personenauto 30 m^2 per persoon in beslag neemt.

Vele Amerikaanse onderzoekers komen tot overeenkomstige cijfers, waaruit de conclusie kan worden getrokken dat verplaatsing van het particuliere vervoer naar het openbare vervoer tot belangrijke verbetering kan leiden.

Nu is het een ongelukkig verschijnsel dat is gebleken, dat het verkeer zich juist in tegengestelde zin ontwikkelt.

Vogens schattingen van Leibbrand was van het stadsverkeer in 1900 85% openbaar en 15% privé, in 1952 68% openbaar en 32% privé. Volgens een recent artikel van Ir. Van Gils in het tijdschrift *Wegen*³⁾ bedroeg in 1948 het in Nederland afgelegde aantal reizigers-km 18,1 miljard, waarvan 13,9 miljard werd verzorgd door openbare vervoermiddelen en 4,2 miljard door het privé-verkeer. In 1958 bedroegen deze cijfers achtereenvolgens 40,5 miljard totaal, openbaar 17,2 en privé 23,3 of in procenten uitgedrukt: in 1948 openbaar 77% en privé 23%, in 1958 openbaar 42% en privé 58%, hetgeen dus wijst op een zeer sterke verschuiving van het openbare naar het privé vervoer.

De vraag is nu, op welke wijze een teruggang van het privé naar het openbare vervoer kan worden bevorderd. Naar mijn mening kan dit het best geschieden door in de buitenwijken, liefst zo dicht mogelijk nabij de eigenlijke binnenstad, ruime, gemakkelijk bereikbare parkeerplaatsen aan te leggen, van waaruit openbare verkeersmiddelen frequente en goedkope verbindingen met de belangrijkste punten in de binnenstad onderhouden.

³⁾ Statistiek van het personenvervoer 1958 (*Wegen*, 's-Gravenhage, april 1960, p. 110).

Indien men deze verbindingen frequent en goedkoop wil houden zal wijziging moeten worden gebracht in het tot nu toe in het algemeen in Nederland gevolgde financiële beleid ten aanzien van openbare vervoersondernemingen, dat erop gericht is, dat de baten hiervan de kosten moeten dekken. Ik zie er geen bezwaar in dat een gedeelte van de kosten door de overheid wordt gedragen, omdat een vlot verkeer in de binnenstad mede baten oplevert voor het openbare vervoer en mede tijdsbesparing betekent voor bijna de gehele stadsbevolking. Daarbij komt, dat indien deze maatregel inderdaad leidt tot een belangrijke vermindering van het aantal particuliere auto's in de binnenstad, wellicht kostbare verkeersverbeteringen in de binnenstad achterwege kunnen blijven of naar een later tijdstip kunnen worden verschoven.

Het is zeer noodzakelijk, dat in de naaste toekomst ernstige aandacht wordt besteed aan de vele problemen, welke betrekking hebben op het stadsverkeer. Slaagt men er niet in dit in goede banen te leiden, dan zal dit funeste gevolgen hebben voor onze economische ontwikkeling.

Ik heb getracht U in een kort tijdsbestek een globaal overzicht te geven van de ontwikkeling van de wegenverkeerstechniek gedurende de laatste 20 jaar.

Ik ben lang niet volledig geweest: zo heb ik nog niet gewezen op de belangrijkste wijzigingen, welke op civiel-technisch gebied hebben plaatsgevonden. Door een ver doorgevoerde machinisie is het mogelijk geworden de wegenbouwwerken sneller en efficiënter uit te voeren.

Deze machinisie heeft mede weer geleid tot het ontwikkelen van nieuwe constructiewijzen van verhardingen; ook voorgespannen beton heeft zijn intrede gedaan bij kunstwerken en verhardingen.

Verder zou ik nog kunnen wijzen op nieuwe methoden voor het maken van verkeersprognoses (Angenot, van Lohuizen, Hennink, Van Veen, Vomberg) en op het tevoren maken van rentabiliteitsberekeningen voor belangrijke werken. In mijn inaugurale rede in 1948 gaf ik voor het eerst een methode aan voor het opzetten van rentabiliteitsberekeningen voor nieuwe wegen. Thans worden in vele landen rentabiliteitsberekeningen gemaakt. In „Roads and Road Construction” van maart 1957 komt een artikel voor van Prof. Bendtson, waarin een vergelijking wordt gemaakt tussen de in Amerika gevolgde methode, de in Engeland door het Town Planning Institute toegepaste, en de door mij ontwikkelde methode.

Voorts wil ik nog de aandacht vestigen op de vooruitgang op het gebied van wegbebakening. In begin 1940 verschenen de eerste voorschriften voor een uniforme bebakening van de Rijkswegen in Nederland. In 1956 werden deze voorschriften opnieuw bewerkt en in overeenstemming gebracht met de inmiddels gewijzigde inzichten.

Het zou zeker in het belang van de verkeersveiligheid zijn, indien op internationaal gebied meer gelijkvormigheid in de bebakening van de wegen zou worden bereikt.

Tenslotte wil ik nog op een punt wijzen, waaromtrent de inzichten zich gedurende de laatste 20 jaar sterk hebben gewijzigd, een punt dat mij steeds na aan het hart heeft gelegen, n.l. de aesthetische verzorging van onze wegen.

Voor 1940 werd de aesthetische zijde van het wegvraagstuk hoofdzakelijk gezien als een ideologisch belang, waarvoor men weinig geld wenste te besteden.

In mijn prae-advies voor Het Nederlands Wegencongres in 1953 wees ik er reeds op, dat de aesthetische zijde van het Wegenvraagstuk niet alleen een ideologisch belang is, maar tevens een sociaal en economisch belang.

Het overgrote deel van de ons land bezoekende buitenlanders en ook van onze eigen bevolking ziet van onze landschappen niet veel meer dan van de wegen uit is te zien. Zou bij de aanleg van wegen alleen op de verkeerseisen worden gelet en zou er geen aandacht aan worden besteed in hoeverre de weg gelegenheid biedt om van de schoonheid van het landschap te genieten, dan zou de aantrekkelijkheid van het landschap, zoals dit van de weg uit wordt gezien, in sterke mate verminderen. De doorsneden streek zal dan weinig aantrekkingskracht voor toeristen hebben, hetgeen een economisch nadeel voor de bevolking van de doorsneden streek kan betekenen. Doch niet alleen het trekken van toeristen is een economisch belang. De recreatieve invloed, welke het aanschouwen van de schoonheid der natuur — misschien vaak onbewust — kan uitoefenen op hen, die voor beroepsdoeleinden van de wegen gebruik maken, kan mede als een economisch belang worden beschouwd, omdat hierin een tegenwicht wordt gevonden tegenover de dagelijkse zorgen, hetgeen de arbeidskracht zal verhogen. Het moet daarom als een economisch en sociaal belang worden gezien bij het aanleggen van wegen zoveel mogelijk rekening te houden

met het natuurschoon. Dit moet niet alleen geschieden door het sparen van uit een oogpunt van natuurschoon of natuurwetenschap belangrijke objecten, maar ook door de wegen zodanig te traceren, dat de schoonheid van het landschap onder het oog van de weggebruikers wordt gebracht en door het door middel van in het landschap passende wegbeplantingen scheppen van nieuw natuurschoon.

Om een en ander te bereiken zal het in de eerste plaats nodig zijn, dat de weg, zoals de weggebruiker deze voor zich ziet, het landschap niet op storende wijze doorsnijdt, m.a.w. het wegbeeld moet zich aanpassen aan de horizontale en verticale vormen van het landschap en de structuur hiervan zo min mogelijk verstoren.

Daartegenover staat, dat de weg, in het bijzonder de primaire weg b.v. een autosnelweg, moet worden gezien als een kunstwerk, waarvan uit het uiterlijk aanzien ook het doel ervan moet spreken, hetgeen inhoudt, dat de weggebruiker het verloop van de weg voor zich over geruime afstand moet kunnen overzien en dat het wegbeeld, ook wat zijn breedteindeling betreft past bij het begrip snelheid.

Gaarne zou ik op dit onderwerp dieper zijn ingegaan, doch in verband met de mij toegemeten tijd moet ik dit nalaten en volstaan met te verwijzen naar een door mij geschreven artikel in „Heem-schut” van april 1957⁴⁾ en naar het onlangs door Het Nederlands Wegencongres uitgegeven prachtige fotoboek, samengesteld door Ir. H. B. Bakker, adviseur voor de aestetische verzorging van de Rijkswegen, Ir. A. E. J. Nap, Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat en Ir. G. A. Overdijkink, Inspecteur bij het Staatsbosbeheer, waarin vele voorbeelden van goede en van slechte landschappelijke verzorging van de wegen zijn opgenomen.⁵⁾

SUMMARY

Prof. Van Wisselingh gives a survey of the development of road construction and traffic-engineering during the period, that he taught this subject at the Technical College in Delft.

In many countries during these 20 years a great deal of attention has been paid to road- and traffic technique as a result of the fact that not

⁴⁾ T. H. van Wisselingh, De aesthetische verzorging van onze wegen (Heem-schut, Amsterdam 1954, no. 4).

⁵⁾ H. B. Bakker, A. E. J. Nap, G. A. Overdijkink, De Schoonheid van de weg, 's-Gravenhage 1959.

only the general traffic needs have considerably increased, but also a substantial shifting has occurred from other means of conveyance to road traffic.

As for the roads outside the built-up areas, it may be stated that in The Netherlands the difficulties have been rather successfully coped with, which does not alter the fact that many expensive improvements and extensions of the road system will be necessary.

It has to be pointed out that a change of views on the design of roads has taken place. Nowadays far more than formerly the designer of roads will investigate the psychology of the road-user and wonder how the motorist reacts to a particular situation. This will benefit not only the smoothness, but also the safety of the traffic.

There is a great difference between the number of accidents on our old roads and that on special motorways. On the former this amounts to 25—60 (sometimes more) per 10 million covered kilometres; on the latter ± 7 per 10 million covered kilometres.

Inside the towns the traffic problem is much more serious than on the country-roads, especially in the town-centres the need of traffic space is getting so great, that congestions regularly occur. With the further growth of the traffic the difficulties will steadily increase, which may have serious consequences for the economic development.

In brief some measures which have been taken in home and foreign towns in order to get to a more efficient use of the available traffic space are dealt with and a warning is given against the closing of large quarters of the town to all motor traffic, because this will lead to a considerable depreciation of premises situated in those quarters.

The question to be solved is not how as many vehicles as possible can be dealt with in the centre of the town, but in what way as many persons and goods as possible can be moved in a reasonable space of time. In using public means of transport per transported person much less traffic space is taken up than in using a private means of transport, so that a shifting from private to public transport will exercise a favourable influence. As a means to achieve this the speaker mentions the construction of a circular road round the centre of the town, along which large parking-places are situated. From these parking-places fast and cheap communications with the important points in the centre should be maintained.

Prof. Van Wisselingh does not object to the government bearing part of the working-expenses of these communications, because a smoothly flowing traffic inside the town is important for its whole population and also because, if by this measure shifting from private to public traffic can be realized, there will be a chance that expensive works in the centre may be dropped or put off till a later moment.

Besides the progress in the field of civil engineering is referred to viz. the continued mechanization in carrying out works; the methods for making traffic-prognoses; the desirability to make evaluations of economic benefits for important works; the progress in beaconing the roads and finally attention is paid to the aesthetic shaping of roads.

AANTEKENING

Het EGKS-verdrag en publikatie van tarieven en vrachtprijzen in het vervoer

Met het arrest van 15 juli 1960 heeft het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen uitspraak gedaan in het geschil, dat de Nederlandse Regering aanhangig had gemaakt tegen de Hoge Autoriteit (H.A.) van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal betreffende het voor vervoerondernemingen zo belangrijke vraagstuk van publikatie van tarieven en vrachtprijzen in het vervoer. Het geschil zelf had betrekking op publikatie m.b.t. het wegvervoer. De H.A. wilde namelijk, dat de lidstaten maatregelen zouden treffen om te voldoen aan de verplichting (neergelegd in art. 70 lid 3 EGKS) tot openbaarmaking of ter kennisbrenging van schalen, vrachtprijzen en tariefbepalingen, van welke aard dan ook, welke van toepassing zijn op het vervoer van kolen en staal binnen ieder land afzonderlijk en tussen de landen van de gemeenschap.

In een brief van 12 augustus 1958 aan de Nederlandse Regering gaf de H.A. drie mogelijkheden aan om aan bovengenoemde verplichtingen te voldoen. De Nederlandse Regering koos daarvan de mogelijkheid om de vrachtprijzen en vervoervoorwaarden direct na het sluiten van elke afzonderlijke vervoerovereenkomst aan de H.A. ter kennis te brengen.

In de brief waarin de H.A. van deze keuze op de hoogte werd gesteld, maakte de Nederlandse Regering tevens enige opmerkingen, o.a. dat zij ten aanzien van het wegvervoer geen andere verplichtingen had, dan die, welke ten doel hebben „de H.A. in staat te stellen na te gaan, of discriminaties in de zin van art. 70 lid 1 en 2 al dan niet voorkomen”¹⁾. Voorts werd medegedeeld, dat de regering niet kan erkennen, dat uit art. 60 van het verdrag²⁾ bepaalde verplichtingen betreffende het vervoer voortvloeien.

De H.A. was met het Nederlandse antwoord niet tevreden en kwam, na een ingesteld onderzoek, tot de conclusie, dat de Nederlandse Regering niet voldaan had aan een krachtens het EGKS-verdrag op haar rustende verplichting. De H.A. vaardigde toen op grond van art. 88 lid 1 een beschikking uit ter constatering van het vermeende verzuim en schreef daarbij tegelijk voor, wat de regeringen der lidstaten moesten doen.

Deze beschikking van 19 februari 1958³⁾ werd op 2 april 1959 door de Nederlandse Regering aangevallen, toen haar beroep ex art. 88 lid 2 op de griffie van het Hof te Luxemburg werd ingeschreven.

De eis tot vernietiging van de Nederlandse Regering werd ondersteund door vijf Nederlandse ondernemingen, die op 9 november 1959 een verzoek tot interventie, ex art. 34 van het Protokol betreffende het Statuut van het Hof van Justitie, indienden.

1) Art. 70 lid 1 gebiedt verbruikers in vergelijkbare omstandigheden vergelijkbare prijzen in rekening te brengen.
Art. 70 lid 2 verbiedt discriminaties in vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, gebaseerd op land van oorsprong of bestemming van de producten.

2) Art. 60 geeft voorschriften ten aanzien van de prijzen, die de ondernemingen op de gemeenschappelijke markt voor hun produkten in rekening brengen.

3) Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen van 7 maart 1959, blz. 287 e.v.

Op 15 juli 1960 viel de uitspraak in dit geding. De drie hoofdpunten uit het arrest zijn:

- A. Geeft art. 70 lid 3 aan de H.A. verordenende bevoegdheden? ⁴⁾
- B. Geeft art. 88 lid 1 verordenende bevoegdheden? ⁵⁾
- C. Was er i.c. op voorgeschreven wijze een verzuim geconstateerd?

ad A. Art. 70 lid 3 behoort tot die verdragsartikelen, welke wel direct verbindend zijn voor H.A. en lidstaten, maar die de justitiabelen van de EGKS eerst binden, nadat nadere uitvoeringsmaatregelen zijn getroffen.

a. „De tekst van het verdrag laat zich”, aldus het Hof, „om te beginnen niet uit over een verordenende bevoegdheid van de H.A. De voorschriften van art. 70 lid 3 zeggen niets over de wijze van haar toepassing, noch over de noodzakelijke uitvoeringsmaatregelen en kennen bepaaldelijk aan de H.A. geen verordenende bevoegdheid terzake toe”. Ook vergelijkt het Hof art. 70 lid 3 met art. 60 lid 2 sub a, handelend over de publikatie van prijsschalen en verkoopvoorwaarden van de produkten. In dit laatste artikel wordt de H.A. uitdrukkelijk verordenende bevoegdheid verleend. Waar art. 70 een soortgelijke materie behandelt, „bewijst het ontbreken van elk voorschrift terzake in art. 70, dat de tekst van het verdrag aan de H.A. iedere verordeningsbevoegdheid op het gebied van het vervoer onthoudt”.

b. Het zou echter mogelijk kunnen zijn, dat andere verdragsbepalingen een verordenende bevoegdheid impliceren. Hiervoor beriep de H.A. zich op art. 60 en stelde o.a., dat de in dit artikel neergelegde verplichting voor de producenten om de prijzen van hun produkten openbaar te maken, de verplichting tot openbaarmaking van de vervoertarieven veronderstelt. Onder de woorden „prijzen” en „verkoopvoorwaarden” zouden mede begrepen moeten worden de prijzen van het vervoer.

Het Hof is het hier niet mee eens. Een verkoper kan slechts verplicht worden zijn eigen prijzen te publiceren; niet de prijzen, die de vervoeronderneming hem rekent. Ook zegt het Hof: „dat, voorzover een verkoper verplicht zou zijn de vracht aan de vervoerder te betalen, dit bedrag een element van de door de verkoper vastgestelde koopprijs zou vormen; dat een verkoper niet verplicht is de elementen van zijn kostprijs openbaar te maken”.

c. De tekst van het verdrag onthoudt dus aan de H.A. een verordeningsbevoegdheid. Ook bevatten de verdragsbepalingen niet impliciet een dergelijke bevoegdheid. Nu resteert de mogelijkheid, dat een verordeningsbevoegdheid voortvloeit uit de algemene strekking van het verdrag. Ook deze mogelijkheid wordt door het Hof ontkend. Het zegt: „dat toch, weliswaar ingevolge een algemeen beginsel, het toezicht op de naleving van het discriminatieverbod met toepassing der daaraan verbonden sancties bij de H.A. berust, doch deze aan bedoeld beginsel geen bevoegdheid kan ontleenen tot invoering van een preventieve contrôle — zulks door het voorschrijven van verplichte openbaarmaking van prijs-

4) Voor inhoud art. 70 lid 3 zie pag. 3.

5) Art. 88 lid 1 geeft de H. A. de bevoegdheid bij beschikking de verzuimen van de lidstaten te constateren.

schalen of prijzen — daar zodanige competentie van de H.A. van exceptionele aard is en een afstand van rechten door de lid-staten veronderstelt, welke te dezer zake in het verdrag noch uitdrukkelijk noch impliciet valt te lezen”.

Het Hof concludeert dan ook uit het onder a, b en c vermelde, dat de H.A. niet de bevoegdheid heeft een beschikking ter uitvoering van art. 70 lid 3 te geven.

ad B. De H.A. meende, dat zij van art. 88 gebruik kon maken om art. 70 lid 3 uit te voeren. Het Hof heeft dit in duidelijke bewoordingen van de hand gewezen zoals blijkt uit de navolgende aanhalingen:

„Noch de tekst, noch de strekking van art. 88 machtigen de H.A. om de daarin vervatte bepalingen te bezigen ter uitoefening ener verordenende bevoegdheid naast haar aan het Gemene recht van het Verdrag ontleende en slechts met inachtneming van het in art. 14 bepaalde uit te oefenen bevoegdheden”.

„Art. 88 geeft de H.A. slechts de bevoegdheid om vast te stellen, dat een staat een voor hem uit het verdrag voortvloeiende verplichting heeft verzuimd, met uitsluiting van iedere bevoegdheid tot het geven van voorschriften terzake”.

„De H.A. mag onder geen beding deze bepaling aanwenden met het oog op doeleinden, welke zij niet krachtens het verdrag rechtstreeks bij beschikking mag verwezenlijken”.

ad C. Evenals op de vragen A en B luidt het antwoord op vraag C ontkennend. De H.A. heeft niet op de door art. 88 lid 1 voorgeschreven wijze een verzuim geconstateerd. Bovendien heeft zij in strijd met het verdrag (i.c. art. 88) gehandeld, aangezien zij een verzuim constateerde in de aan te wenden **middelen**, terwijl zij rehtens alleen een verzuim kan vaststellen met betrekking tot de verplichting van de lid-staten het in art. 70 lid 3 gestelde **doel** te verwezenlijken.

* * *

Een andersluidende uitspraak van het Hof zou niet alleen voor Nederlandse wegvervoerondernemingen, doch voor de Nederlandse vervoerondernemingen in het algemeen ingrijpende gevolgen hebben gehad. Hierbij valt ook te denken aan de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, welk in het verband der EEG tot stand moet worden gebracht.

De uitspraak van het Hof, heeft voorkomen, dat aan de Nederlandse vervoerondernemingen een publikatieplicht zou worden opgelegd, waardoor hun commercieel beleid zou verstarren.

Mej. Mr. O. D. GERBERS

TIJDSCHRIFTARTIKELN ¹⁾

VERKEER EN VERVOER ALGEMEEN

De problemen van de vervoerspolitiek in België, P. W. Segers. (Echo's van Verkeerswezen, Brussel, 1960, N. 1, p. 7).

— Tekst van een rede, door de Belgische minister van Verkeerswezen op 18 maart 1960 te Den Haag gehouden. Uiteenzetting van de voorgenomen maatregelen ten aanzien van de spoorwegen, het vervoer over de weg, de binnenvaart en de zeehavens en het luchtverkeer.

Der Verkehr im Rheingebiet, Prof. Dr. M. E. Feuchtinger. (Strasse und Autobahn, Bad Godesberg, 1960, N. 5, p. 231).

— Beschouwing over een gelijknamig rapport van de Duitse „Akademie für Raumforschung und Landesplanung”, dat het vervoerspatroon in dit gebied uitvoerig beschrijft.

Volkswirtschaftliche Bedenken gegen den Ausbau der Lahn, Dr. W. Rockenfelt. (Die Bundesbahn, Darmstadt, 1960, N. 10, p. 497).

— Overzicht van de problemen, welke aan kanalisering van de Lahn verbonden zijn; kritische bespreking van Leibbrand's, op rentabiliteitsberekeningen steunende, gunstig advies hieromtrent.

The Channel Tunnel, M. A. Cameron. (The Journal of The Institute of Transport, Londen, mei 1960, p. 303).

— De geschiedenis van de tunnelplannen, weergave van de voorlopige resultaten van het vanaf 1957 ingestelde onderzoek. Het spoorwegverkeer in de tunnel.

The effect of transportation forms on regional economic growth, B. Chinitz. (Traffic Quarterly, Saugatuck, 1960, N. 2, p. 129).

¹⁾ De in dit overzicht vermelde tijdschriften kunnen worden aangevraagd bij de bibliotheek van het Nederlands Verkeersinstituut.

— Sedert meer dan een eeuw wordt de industriële groei van het Noordoostelijk gedeelte van de Verenigde Staten overtroffen door die van de rest van dit land. Aanvankelijk geschiedde dit door de vorming van concentraties nabij plaatsen met aanwezigheid van grondstoffen of zich ontwikkelende bevolkingscentra doch later ging deze ontwikkeling over in een meer gelijkmatige spreiding. Een verklaring hiervoor blijkt te kunnen worden gevonden in de ontwikkeling van de kosten van de verschillende vormen van transport.

Coördinatievraagstukken

Le service public et la théorie économique dans les transports, A. de Waele. (La Vie Economique et Sociale, Antwerpen, mei 1960, p. 194).

— Korte uiteenzetting van de franse theorie der „péages égaux”; enkele bezwaren tegen de toepassing daarvan aan te voeren.

Über das Problem der Anlastung der Wegekosten, K. F. Samtleben. (Die Bundesbahn, Darmstadt, 1960, N. 9, p. 417).

— Het vraagstuk van de toerekening van de kosten van de weg. Het beginsel van de „Eigenwirtschaftlichkeit” der wegen. Overneming van de kosten van de weg door de staat. De theorie van de egalisering der tarieftoeslagen; bezwaren aan de toepassing daarvan verbonden. Het beginsel dat de vervoerstakken en vervoermiddelen ten volle de kosten van hun weg dienen te dragen, voor de Bondsrepubliek het meest geeignet.

Stedelijk Verkeer

Co-ordinated transport planning for the St. Louis Area, R. G. Smith. (Traffic Quarterly, Saugatuck, april 1960, p. 143).

— Samenvatting van het voor St. Louis voor 1970 en 1980 opgestelde verkeersplan.

Toerisme

Die Entwicklung der Hotelpreise, ein internationaler Vergleich, H. Lissok. (Revue de Tourisme, Bern, 1960, N. 1, p. 2).

— Vergelijkend overzicht van de ontwikkeling van de pensionprijzen in Duitsland, Zwitserland en België.

L'accès touristique à la montagne, P. Defert. (Revue de Tourisme, Bern, 1960, N. 1, p. 9).

— Verkeersgeografisch onderzoek naar de „bereikbaarheid” van het centrale Europese gebergte voor wat betreft kosten en tijdsduur gemoeid met de verschillende vervoersmogelijkheden.

WEGVERKEER

Les divers aspects de l'utilité des investissements de fonds publics, P. Doyen. (Etudes Routières, Genève, 1960, N. 3 e.v., p. 7).

— Beschouwingen over de rentabiliteit van wegen. Afschrijvingstermijnen van weg- en kunstwerken; in rekening te brengen rentepercentages; onderhoudskosten; besparingen voor de weggebruikers; de waarde van tijdwinst.

Ein Beitrag zur Kostenvergleichsrechnung, Dr. Mügge. (Strasse und Autobahn, Bad Godesberg, 1960, N. 6, p. 245).

— Overzicht van de bij onderlinge vergelijking der kosten van wegprojecten in beschouwing te nemen factoren.

Verkeersonderzoek

Theoretical traffic volume and timing studies, G. Sagi. (Traffic Engineering, Washington, mei, 1960, p. 11).

— Wegcapaciteiten bij een enkele en bij periodieke onderbrekingen in de verkeersstroom. Conclusies t.a.v. de afstelling van verkeerslichten.

Traffic forecasting for developing countries, Dr. S. M. Padilla Escabi. (Traffic Engineering, Washington, mei, 1960, p. 22).

— Bij verkeersprognoses voor ontwikkelingslanden is het gewenst, naast het nationale inkomen, tevens de gezinsinkomens in de verschillende inkomensklassen te kennen. Toepassing van deze gedachte bij een verkeersprognose voor Puerto Rico.

A study of spot speeds of isolated vehicles, G. Pellegrini en C. Podesta. (International Road Safety and Traffic Review, Londen, 1960, N. 2 e.v. p. 16).

— Verslag van een onderzoek naar de snelheid van alleenrijdende voertuigen op buitenwegen en de invloed van het dwarsprofiel op deze snelheid.

Wegenplanning, wegbeheer

Verkehrsverflechtungen zwischen Autobahn und Stadt, Prof. Dr. M. E. Feuchtinger. (Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Frankfurt, 1960, N. 2, p. 81).

— Beschrijving van een in Freiburg (Dtsl.) gehouden verkeersonderzoek, in verband met de planning van een autosnelweg langs deze stad en de aansluiting daarvan op het plaatselijke en het regionale wegennet. Wijzigingen op grond van de uitslag van het onderzoek in de plannen aangebracht.

Die erste Bestandsaufnahme der Gemeindestrassen in Westdeutschland, Dr. R. Adamek. (Strasse und Autobahn, Bad Godesberg, 1960, N. 2 en 6).

— Bespreking van de uitslag van de in Duitsland samengestelde statistiek der gemeentelijke straten en wegen.

Wegenbouw

Die Anlage von kanalisiertem Knotenpunkten auf Landstrassen, R. Pucher. (Strasse und Autobahn,

Bad Godesberg, 1960, N. 5, p. 189).

— De in de literatuur geldende normen voor de uitvoering van gelijkvloerse kruisingen, de toepassing van deze kruisingen en de grenzen daarvan, het ontwerpen.

L'Autoroute Sud de Paris, R. Vaucher. (Etudes Routières, Genève, 1960, N. 6, p. 8).

— De uitvoering van de gereedgekomen uitvalsweg vanuit Parijs door het verstedelijkte gebied ten zuiden van deze stad.

Verkeersveiligheid

Typologie der Verkehrsunfälle von Radfahrern, K. Lehmann. (Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Frankfurt, 1960, N. 1 e.v., p. 1).

— Analyse van enkele honderden ongevallen met wielrijders in Freiburg (Dtsl.): betrokken voertuigen en bestuurders, tijdstip van ongeval, verkeerssituatie, ongevalsoorzaak etc.

Traffic accident costs, R. Dunman, B. B. Twombly, J. F. Mc Carthy en J. E. Johnston. (Public Roads, juni 1960, p. 33).

— De economische schade veroorzaakt door verkeersongevallen, per slachtoffer of slachtoffergroep, per voertuig of voertuigsoort, en per wegsoort, blijkens onderzoeken in Massachusetts en Utah.

SPOORWEGEN

Les chemins de fer de l'U.R.S.S. (Revue générale des chemins de fer Parijs, juni 1960, p. 333).

— Rapport van een studiereis van Franse spoorwegdeskundigen in de Sovjet-Unie. Opbouw van het net; materieel en tractie; weg- en seinwezen.

Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und Deutsche Bundesbahn, Dr. K. Bauer. (Die Bundesbahn, Darmstadt, 1960, N. 6, p. 257).

— De Duitse wet op de economische mededinging en de bepa-

lingen daaruit, die voor de Duitse Bondsspoorwegen van betekenis zijn.

Das Rangieren konzentrieren, F. Fakiner. (Die Bundesbahn, Darmstadt, 1960, N. 7, p. 299).

— In het Ruhrgebied is een sterke concentratie ervan de rangeerdienst doorgevoerd. Enkele voorbeelden hiervan en de verkregen resultaten.

Seehäfen und Schienenverkehr, Dr. H. Krüger. (Die Bundesbahn, Darmstadt, maart 1960, p. 249).

— Het tarievenbeleid van de Duitse spoorwegen t.a.v. de zeehavens, en de invloed daarop van de vorming der Europese Gemeenschappen, van de verbetering der waterwegen en van de ontwikkeling van het inter nationale goederenvervoer over de weg.

SCHEEPVAART

Havens

Der schnelle Seehafen, eine Auswirkung neuzeitlicher Umschlagtechnik und Betriebsorganisation, Dr. F. Mühlradt. (Europa Verkehr, Darmstadt, 1960, N. 1, p. 10).

— De betekenis van snelle overslag voor de goede functionering van een zeehaven. Overslag van massaan stukgoederen en de rationalisatie daarvan; de wijze waarop deze in de haven van Hamburg is bereikt.

The operation and administration of ports, B. Nagorski. (The Dock and Harbour Authority, Londen, april 1960, p. 371).

— Vergelijking van verschillende systemen van organisatie van havenexploitatie en van het gebruik van haveninstallaties. De plaats van de „Port Authority”.

„Hinterlands” et „forelands” portuaires, A. de Waele. (La Vie économique et sociale, Antwerpen, mei 1960, p. 199).

— Enkele beschouwingen omtrent de ontwikkeling van de begrippen

„achterland” en „voorland” in de haven-economische literatuur uit de afgelopen jaren.

Zeevaart en kustvaart

Die II Genfer Seerechtskonferenz der Vereinigten Nationen, Dr. W. Müller. (Strom und See, 1960, N. 5, p. 152).

— Het verloop van de Tweede Zeerechtconferentie en de mislukking daarvan. Invloed op het internationale recht.

The future development of merchant ships, R. St. Mc Tier. (Journal of the Institute of Transport, Londen, mei 1960, p. 309).

— De huidige tendenzen in de ontwikkeling van de scheepstypen. De toepassingsmogelijkheden van kernenergie voor de voortstuwing.

Tonnage measurement of ships, (The Dock and Harbour Authority, Londen, april 1960, p. 380, mei p. 7).

— Overzicht van de verschillende internationale regels voor scheepsmeting en bespreking van de mogelijkheid van groter uniformiteit.

Herstelbank: meer samenwerking in kustvaart gewenst. (Coastal Shipping, Groningen, 1960, N. 2, p. 72).

— Beschouwing uit het jaarverslag 1959 van de Herstelbank over de situatie van de Nederlandse kustvaart. Oorzaken van de verliesgevende exploitatie. Het resultaat van de samenwerkingspogingen tussen de reders van verschillende landen: de plannen voor een opleggregeling. Mogelijke betekenis van centralisatie van het Nederlandse acquisitie-apparaat.

Binnenvaart

Der heutige Stand und die mögliche Entwicklung des internationalen Donauverkehrs, Prof. K. Förster. (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf, 1960, N. 2, p. 80).

— De ontwikkeling, vóór en na 1945 van het vervoer op de verschillende gedeelten van de Donau en de mogelijkheden op korte en lange termijn voor een verdere ontwikkeling daarvan, mede in verband met de benutting van de rivier voor waterkracht en met de aansluiting van de Donau op andere stroomsystemen; conclusies t.a.v. de wenselijke verbetering van deze vaarweg en van het régime.

LUCHTVAART

Towards the supersonic airliner, S. W. Greenwood. (Shell Aviation News, mei 1960, p. 7).

— Beschouwing over de problemen die voor supersonische vluchten overwonnen moeten worden. Conclusies die omtrent de meest geschikte constructie van supersonische vliegtuigen verkregen zijn.

Man made obstacles, E. R. Quesada. (Air Transportation, New York, april 1960, p. 22).

— Het luchtvrachtvervoer van de Verenigde Staten zowel binnenlands als internationaal zou aanzienlijk kunnen worden gestimuleerd, indien meer aandacht werd besteed aan de ontwikkeling van uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde vliegtuigen en indien het bedrijfsleven meer interesse aan de dag zou leggen voor de mogelijkheden die het luchtvrachtvervoer voor verlaging van de distributiekosten biedt.

P.T.T.

De automatisering van de brieven-sortering, Ir. A. M. Reitsma. (Het P.T.T.-bedrijf, Den Haag, mei 1960, p. 1).

— De plannen voor de automatisering van de volledige sortering bij de Nederlandse P.T.T. Beschrijving van het systeem, zowel voor de expeditie als voor de bestelling.

188

MAGIRUS-DEUTZ

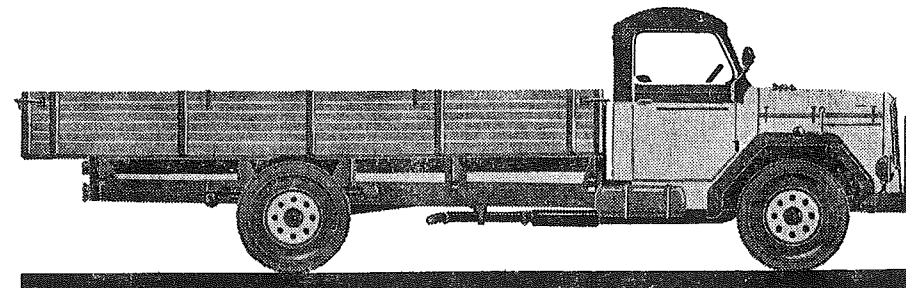
Deze machtige trucks staan hun mannetje. Onvermoeibaar en onverwoestbaar, dank zij hun gezonde hart, de beroemde LUCHTGEKOELDE DEUTZ DIESELMOTOR.



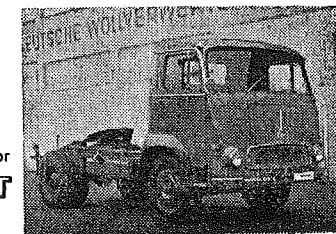
beroemd om zijn prestaties

Gegevens type Mercur 120 HD

- 6-cylinder in V-vorm, 127 pk
- max. koppel 38 mkg
- max. toelaatbaar totaalgewicht 11000 kg
- 6½ ton op kentekenbewijs mogelijk
- hydraulisch bekrachtigde koppeling
- gedeelde stuurstang
- hydraulisch-thermostatische koeling



Ook leverbaar in frontstuur uitvoering (Mercur 120 F) met schokbrekers aan voorzijde en stuurschakeling.



Nadere inlichtingen worden gaarne verstrekt door
N.V. MOTORKRACHT

HOOGVEEN
TEL. 05280 - 2340



UITHOORN

vervoeren en
versproeien van
warme produkten
voor de wegenbouw

+

tankautovervoer
van alle
vloeistoffen

N.V. NEDERLANDSE WEGENSPROEI MAATSCHAPPIJ
UITHOORN TEL. (02975) 16 41

CURSUS „VERVOERSWEZEN”

1960 — 1962

Schriftelijke cursus op het gebied van economie,
recht, wetgeving en organisatie van het vervoer.

Prospectus op aanvraag verkrijgbaar bij het

Nederlands Verkeersinstituut,
Statenplein 2 - 's-Gravenhage

STICHTING VERVOERADRES

Bestaat er een verplicht document voor
eigen vervoer?

Indien er een verplicht vervoerdocu-
ment bestaat (zoals het geval is voor het
beroepsgoederenvervoer langs de weg
op grond van de Wet Autovervoer
Goederen) dan ligt het in de lijn van
het redelijke om dit aan te passen aan
de administratieve behoeften van een
bedrijf, hetgeen ook in feite voor het
beroepsvervoer wel gebeurt. De Wet
Autovervoer Goederen spreekt echter
niet over een verplichting van enig
document voor het eigen vervoer, zodat
hiervoor geen bepaald document wet-
telijk voorgeschreven is. Niettemin zijn
er talloze eigenvervoerders die met
succes het officiële vervoeradres voor
het beroepsvervoer gebruiken, hetgeen
te begrijpen is daar dit document door
de Stichting Vervoeradres zoveel mo-
gelijk werd aangepast aan de admini-
stratieve eisen van het gemiddeld be-
drijf. Bovendien zijn de kosten van dit
document verhoudingsgewijs erg laag.
Vooral nog omdat er een keur van
modellen van vervoeradressen bestaat,
is het voor de eigen vervoerder dikwijls
mogelijk om een document te vinden
uit deze reeks dat aan zijn eisen voldoet.

Profiteert bij de admini-
stratie van uw zendingen in
eigen vervoer ook van het
gemak, dat het voor het
beroepsvervoer voorgeschre-
ven „Vervoeradres” u kan
bieden .

Uit „Bedrijfsvervoer”,
De zendingsadministratie
in het eigen vervoer
(18-12-'59, pagina 1243)

1. De drie delen (met de
stroken mee 6 delen)
van het document kun-
nen door een eenvou-
dige opdruk geschikt
gemaakt worden voor
het gebruik in eigen
vervoer;
2. Bijlevering van losse
inlegvellen voor ver-
schillende doeleinden
kan desgewenst plaats-
vinden;
3. Uw chauffeurs, die ook zendingen bij het beroepsvervoer aanleveren,
zijn aan deze adressen gewend, evenals uw expeditie-afdeling;
4. Door de fabricage van deze documenten in miljoenen exemplaren
tegelijk voor het beroepsvervoer profiteert u van de voordelige aan-
schaffingsprijzen;
5. Onze afdeling Voorlichting staat ook voor u klaar, om u te adviseren
over de voor u meest geschikte uitvoering van deze adressen.

STICHTING „VERVOERADRES” - 'S-GRAVENHAGE
Stationsweg 147 — Telefoon 117313*

Het werk, dat door de Stichting „Vervoeradres” wordt verricht (uitgave Ver-
voeradres, vaststelling vervoercondities, voorlichting verladers, modernisering
vervoerdersadministraties enz.) is het resultaat van een vijftienjarige hechte
samenwerking tussen de Nederlandse verladers- en beroepsvervoerdersorgani-
saties: E.V.O. - N.B.B. - N.O.B. - K.N.V.E.O. - N.K.B. - B.B.N.



**UW PRODUCT
HEEFT PAS WAARDE IN
HANDEN VAN DE KOPER**

*Kies voor het transport
naar de klant de methode
die bij Uw product past*

**DAAROM:
DOE HET NIET ZELF
TRANSPORT IS GEEN KNUTSELWERK
LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN**

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796