1/153

VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

VIJFDE JAARGANG - 1964 - No. 4

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

VERKEER

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

NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Drs. L. van Die - Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. A. Greebe - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. C. G. van Leeuwen - Drs. H. J. Noortman - Drs. S. Sterk - Prof. Ir. J. Volmuller - België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Dr. A. de Waele, Gent - Redactie-secretaris: Drs. H. H. Horsting.

Het tijdschrift verschijnt viermaal 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.

Mr. W. Alexander,
De E.E.G.-mededingingsregels en het vervoer (zie bijlage *)

Prof. Dr. F. Hartog,
Mogelijkheden tot toepassing van de beginselen der markteconomie in de vervoersector 217
Summary; sommaire 231

Dr. W. Meyer,
Diskussionsbeitrag zu einem wirtschaftspolitischen Problem erster Ordnung 233
Summary; sommaire 243

Dr. J. H. Spiegelenberg,
Sociale politiek voor het vervoer in de E.E.G. 245
Summary; sommaire 255

Boekbesprekingen 256

Aanwinsten bibliotheek 264

Ontvangen publicaties 268

*) Ook afzonderlijk verkrijgbaar bij het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut.

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 Vervoerswetenschappelijk Instituut, Kon. Emmaplein 6, Rotterdam-2. Tel. (010) 12 38 99.

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.

VERKEER

Tijdschrift gewijd aan vraagstukken van verkeer en vervoer

COMMISSIE VAN REDACTIE
EIND 1964:

Prof. Dr. H. C. Kuiler (voorzitter) - Drs. F. L. F. Aarens - Drs. L. van Die - Mr. A. M. van Dusseldorp - Mr. A. Greebe - Mr. G. W. van Hasselt - Drs. H. H. Horsting - Dr. J. B. van der Kamp - Drs. Ph. Leenman - Drs. C. G. van Leeuwen - Drs. H. J. Noortman - Drs. S. Sterk - Prof. Ir. J. Volmuller - België: Prof. R. Jacobs, Antwerpen - Dr. A. de Waele, Gent - Redactie-secretaris: Drs. H. H. Horsting

VIJFDE JAARGANG

1964

Uitgegeven door de
STICHTING NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
Koningin Emmaplein 6, Rotterdam-2

INHOUD

ARTIKELEN

pag.

Alexander, Mr. W.: De E.E.G.-mededingingsregels en het vervoer (opgenomen in bijlage *) van no. 4/1964) ..... —

Bos, Drs. H. C.: Planning van het transportwezen in ontwikkelingslanden 153

Guibert, Roger: La nécessaire révision des tarifs ferroviaires dans une économie concurrentielle et la réforme française du 1er octobre 1962 85

Hartog, Prof. Dr. F.: Mogelijkheden tot toepassing van de beginselen der markteconomie in de vervoersector 217

Hasselt, Mr. G. W.: Enkele opmerkingen over het passagiersvervoer door de lucht over korte afstanden 41

Horsting, Drs. H. H.: Notering van zeevrachten 134

Kamp, Dr. J. B. v. d.: Spoorwegen en ruimtelijke ontwikkeling 1

Kempeneers, A.: De Belgische binnenvaartvloot 122

Meyer, Dr. W.: Die Infrastruktur des Verkehrs 233

Oort, Prof. Dr. C. J.: Prijsdifferentiatie en kostentoerekening in het vervoerwezen 22

Snijders, Ir. N. en Drs. H. de Roo: Verschuivingen in het gebruik van verkeerstechnieken in het goederenvervoer 169

Spiegelenberg, Dr. J. H.: Sociale politiek voor het vervoer in de E.E.G. 245

AANTEKENINGEN

Dusseldorp, Mr. A. M.: Een nieuwe fase in de samenwerking tussen verladers en scheepvaartconferences 145

Dusseldorp, Mr. A. M.: Franse hervormingsplannen voor de zeehavens en het binnenlands vervoer 195

Horsting, Drs. H. H.: Enige aspecten van de ontwikkeling van de wereldvloot 66

Horsting, Drs. H. H.: Schelde-Rijnverbinding 143

Kogel, Drs. C. G. de: Financiering van de wegenbouw 59

Polak, Drs. J. B.: Rentabiliteitsberekeningen van wegen 63

KRONIEK

Spoorwegen : Deutsche Bundesbahn moderniseert 55

Zeevaart : Zeevaart in 1963 57

Zeevaart : Amerikaanse scheepvaartwetgeving 188

Wegvervoer : Nederlands beroepsgoederenvervoer 190

---

*) Ook afzonderlijk verkrijgbaar.

STATISTISCHE KANTTEKENING pag.

Horsting, Drs. H. H.: Enige aspecten van de ontwikkeling van de wereldvloot 66
Horsting, Drs. H. H.: Het vervoer van aardolieprodukten in 1961 198

BOEKBESPREKINGEN

Arnim, von: Die Preisdifferenzierung im Eisenbahngüterverkehr; ihre theoretische und wirtschaftspolitische Begründung (Prof. Dr. C. J. Oort) 81
Hamm: Preise als Verkehrspolitisches Ordnungsinstrument (Dr. A. de Waele) 83
May: Schiene und Strasse als konkurrierende Verkehrsträger für Stückguttransporte (Dr. J. B. van der Kamp) 147
Baratz: The economics of the Postal Service (in the U.S.A.) (Drs. F. Beukers) 210
Jodeau: Short-haul passenger transport on routes involving a sea crossing (Mr. G. W. van Hasselt) 211
Verkehrshaus der Schweiz: Die Bedeutung der Kostenrechnung für die Verkehrspolitik (Drs. H. Plasse) 213
Peschel: Die Koordinierung von Schiene und Strasse im Binnengüterverkehr Belgiens, Frankreichs und der Niederlande — unter Berücksichtigung der europäischen Integration (Dr. J. B. van der Kamp) 256
Chanrion: Une victoire européenne, La Moselle (Dr. J. Walter) 257
Voigt: Theorie der regionalen Verkehrsplanung (Drs. J. van der Leeden) 258
Gaffron: Antwerpen und sein Hinterland (Prof. R. Jacobs) 260
Suhren: Der Strukturwandel in der Welttankerflotte und seine Ursachen (Mr. A. M. van Dusseldorp) 261
Course: The Merchant Navy — a social history (Mr. A. M. van Dusseldorp) 262
Klaus: Der Güterkraftverkehr als Objekt nationalstaatlicher Politik in den Ländern der EWG — unter besonderer Berücksichtigung der Tarifgestaltung (H. Christe) 262

DIVERSEN

Ontvangen publikaties 84, 268
Verschenen publikaties 149
Belangrijkste aanwinsten van de bibliotheek 150, 215, 264

MOGELIJKHEDEN TOT TOEPASSING VAN DE BEGINSELEN DER MARKTECONOMIE IN DE VERVOERSECTOR [1])

Prof. Dr. F. Hartog

Inleiding

Sprekende over de toepassing van de beginselen der markteconomie in de vervoersector, moet men kennelijk een economisch subject in gedachten nemen dat geconfronteerd wordt met het probleem of, en zo ja hoe, deze beginselen moeten worden toegepast. Dit subject is de staat, of, in meer algemene zin, een of ander overheidsorgaan.

Het is niet noodzakelijk dat in de vervoersector de beginselen van de markteconomie als leidraad worden gevolgd. De mogelijkheid bestaat, andere doeleinden na te streven. In dat geval is het duidelijk dat de overheid tussenbeide moet komen in het marktmechanisme. Waarom is er ook vervoerpolitiek nodig als de markteconomie als leidraad wordt aanvaard? Zal in zulk een situatie niet-inmenging niet automatisch tot de gewenste uitkomst leiden? Dit is de eerste vraag die zich aan ons voordoet. Daar in sommige gevallen deze vraag in negatieve zin moet worden beantwoord, rijst als volgende probleem, in grote trekken aan te geven door wat soort maatregelen de beginselen der markteconomie kunnen worden toegepast. Dit komt neer op een vergelijking van verschillende instrumenten van vervoerpolitiek in situaties waar een keus moet worden gedaan.

Dit alles blijkt ten dele verschillend te zijn voor afzonderlijke vervoertakken, hoewel, naast de regeling van deze vervoertakken op zichzelf, er als additioneel probleem de coördinatie van spoorweg-, weg- en watervervoer bestaat. De aandacht zal beperkt worden tot deze vervoertakken, daar zee- en luchtvervoer tot op zekere hoogte speciale gevallen zijn met eigen problemen.

Verticaal gezien is het vervoer te land en over de binnenwateren een bedrijfskolom van twee stadia: het scheppen van infrastructurele

[1]) Dit is de weergave van een inleiding, gehouden op het Internationale Symposium over theorie en praktijk in de vervoerseconomie te Straatsburg van 5—9 oktober 1964. In dit artikel is een deel van de discussie verwerkt, voor zover deze aanleiding gaf tot een nadere bepaling van standpunt.

faciliteiten en het gebruik van deze faciliteiten. In één geval (spoorwegen) bevinden beide stadia zich in één hand. Bij het weg- en watervervoer is het eerste stadium gewoonlijk in overheidshanden. De infrastructurele faciliteiten worden a.h.w. door de overheid geleverd aan de gebruikers.

Het behandelen van de problemen van de maatstaven voor infrastructurele investeringen, de berekening van de kosten van de infrastructuur en de toerekening van deze kosten aan de verschillende gebruikers zou zoveel tegelijk overhoop halen, dat in beginsel wordt volstaan met een bespreking van het tweede stadium. Het eerste zal slechts in het betoog worden betrokken voor zover de beginselen van de markteconomie in het geding zijn.

Belangrijk is vooral de vraag, welke aspecten van de markteconomie als maatstaf in aanmerking komen. Hieraan zal de meeste aandacht worden besteed, omdat het trekken van algemene conclusies voor de verschillende vervoertakken daarna geen groot probleem meer is.

Volledige mededinging en welvaartseconomie

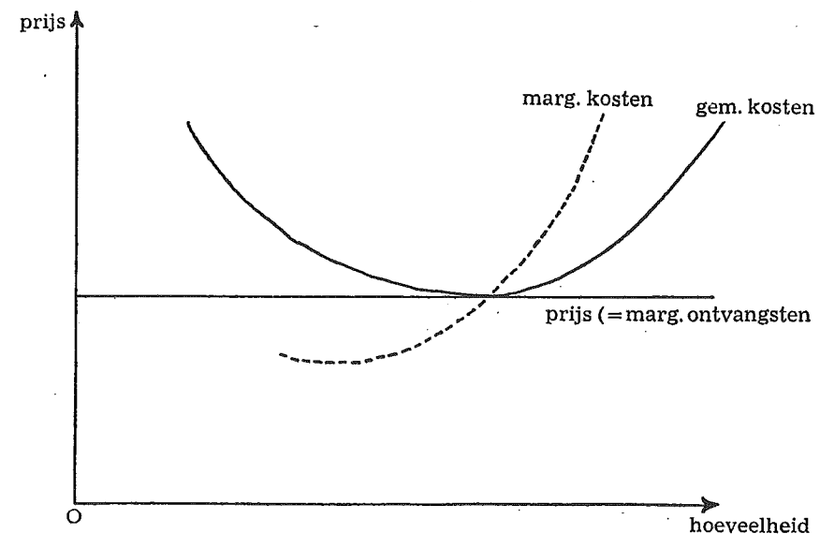
Voor zover de markteconomie als model voor de vervoerpolitiek wordt gehanteerd, zullen de betrokken autoriteiten in het algemeen in gedachten hebben het evenwicht van de marktvorm volledige mededinging. Dit evenwichtspunt bezit namelijk enkele kenmerken die het behalve tot een evenwicht ook tot een optimum maken. De evenwichtsvoorwaarde bij winstmaximering is gelijkheid van marginale kosten en marginale ontvangsten. Dit is dus tevens bij een gegeven kostenfunctie het optimum voor de gemeenschap als geheel. Het laatste komt tot uiting in drie gelijkheden, die alle zijn verwezenlijkt in hetzelfde punt.

In de eerste plaats vindt de produktie die overeenkomt met het evenwichtspunt bij volledige mededinging plaats tegen de laagste gemiddelde kosten, omdat op dit punt de gemiddelde kosten gelijk zijn aan de marginale kosten.

De tweede gelijkheid slaat op de marginale kosten en de prijs. Dit is de voorwaarde voor nutsmaximering, en hiermee komen we op het gebied van de welvaartseconomie. Ook dit is verwezenlijkt in het evenwichtspunt bij volledige mededinging, omdat de prijs gegeven is, zodat de marginale ontvangsten daaraan gelijk zijn. Deze zijn op het punt van winstmaximering, zoals reeds werd gesteld, gelijk aan de marginale kosten.

De gelijkheid van prijs en marginale kosten is van groot belang, omdat zij nutsmaximering inhoudt. De marginale kosten worden hierbij beschouwd als een maatstaf voor de marginale "disutility" van de produktie. Zij geven aan wat aan de produktiefactoren moet worden betaald voor hun bereidheid om de desbetreffende hoeveelheid goederen te produceren. Anderzijds kan de prijs beschouwd worden als een maatstaf voor het marginale nut, omdat zij aangeeft wat de consumenten willen betalen als deze hoeveelheid ten verkoop wordt aangeboden. Aldus blijkt, op dezelfde manier als gelijkheid van marginale kosten en marginale ontvangsten de voorwaarde is voor winstmaximering, gelijkheid tussen marginale "disutility" en marginale nuttigheid de voorwaarde te zijn voor nutsmaximering.

De derde gelijkheid die van belang is wanneer de prijsvorming wordt bezien uit het oogpunt van de gemeenschap als geheel, heeft betrekking op gemiddelde kosten en prijs. Zijn deze gelijk, dan worden de kosten precies gedekt door de prijs zonder dat er winst wordt gemaakt, zodat de consumenten het artikel geleverd krijgen tegen de laagste prijs die op de lange duur mogelijk is. Ook deze gelijkheid wordt verwezenlijkt in hetzelfde evenwichtspunt, omdat op dit punt de gemiddelde kosten gelijk zijn aan de marginale kosten, terwijl de prijs over de hele curve gelijk is aan de marginale ontvangsten.



Figuur 1. Evenwicht van de afzonderlijke onderneming bij volledige mededinging

Samenvattend hebben we de volgende vier gelijkheden, als voorwaarden voor de corresponderende evenwichten of optima.

Evenwicht of optimum	Vereiste gelijkheid
Maximale winst	Marginale kosten = marginale ontvangsten
Minimale kosten	Marginale kosten = gemiddelde kosten
Maximaal nut	Marginale kosten = prijs
Dekking van totale kosten	Gemiddelde kosten = prijs

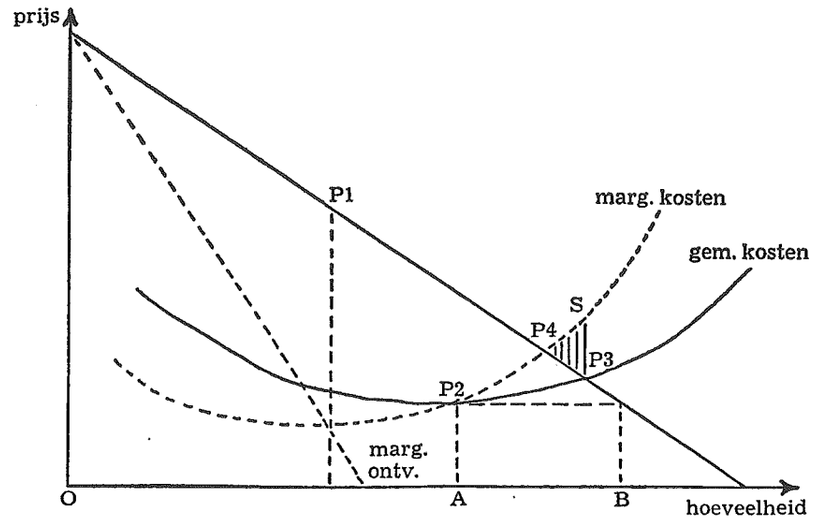
Op het evenwichtspunt bij volledige mededinging wordt aan al deze voorwaarden tegelijk voldaan, omdat op dit punt:

marginale kosten = gemiddelde kosten = prijs = marginale ontvangsten. Dit wordt, wellicht ten overvloede, geïllustreerd in figuur 1, waar P dit punt weergeeft.

In alle andere gevallen, dus buiten de evenwichtspositie bij volledige mededinging en bij alle andere marktvormen, bestaat er geen waarborg dat de belangen van de gemeenschap het beste gediend worden met het vrije spel van het prijsmechanisme, en in het algemeen zal dit zelfs niet het geval zijn. Dan rijst dus het probleem of de overheid in één of andere vorm de markteconomie moet corrigeren, ten einde de uitkomsten dichter bij de belangen van de gemeenschap als geheel te brengen. Speciaal in het geval van andere marktvormen is er de vraag welke van de hiervóór genoemde evenwichts- of optimumpunten als doelstelling van de politiek zal worden gekozen. Het is duidelijk dat dit doorgaans niet het punt van maximale winst zal zijn, want het probleem is juist dat dit in monopoloïde situaties tot een voor de gemeenschap nadelig resultaat leidt. Bovendien zou overheidsinterventie geen zin hebben als winstmaximering tot doel zou worden gekozen, want dit wordt vanzelf reeds bereikt. Deze negatieve constatering is echter nog niet voldoende. Na eliminering van het punt van maximale winst blijven er nog drie andere maatstaven over: minimale kosten, maximaal nut en dekking van de totale kosten. Dit probleem doet zich hier voor, omdat de drie corresponderende punten in geval van monopoloïde marktvormen niet langer samenvallen. Daarom is het niet voldoende, als doel van de vervoerpolitiek te stellen het verwezenlijken van de situatie die zou hebben gegolden bij volledige mededinging. Deze situatie wordt gekenmerkt door drie uiteenlopende gelijkheden, waarvan de belangrijkste als uitgangspunt moet worden gekozen. Het uiteenvallen van de optima wordt veroorzaakt doordat de markt hier als bepalende factor mee gaat spelen. Er is niet langer een gegeven prijs, waartegen

een afzonderlijke onderneming zijn hele produktie kan afzetten, doch er zijn verschillende afzetmogelijkheden bij verschillende prijzen, zoals tot uitdrukking komt in een dalende prijsafzetcurve.

Een en ander is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2. Evenwicht en optima bij monopoloïde marktvormen

In deze figuur is P1 de prijs die correspondeert met winstmaximering en die gevonden wordt door bepaling van het snijpunt van marginale kosten en marginale ontvangsten. Deze prijs wil men niet. Een andere mogelijkheid is vaststelling op het peil van de laagste gemiddelde kosten. Zo komt men op P2. Dit blijkt echter geen mogelijkheid te zijn, doch een onmogelijkheid, want op dit punt is de aangeboden hoeveelheid OA en de gevraagde hoeveelheid OB. Bij deze prijs is dus geen evenwicht mogelijk. Nog een andere prijs zou kunnen zijn P3, waar zij gelijk is aan de gemiddelde kosten, zodat voldaan wordt aan de regel van kostendekking. Er is dan echter een stuk produktie dat niet de moeite waard is, omdat de consumenten er minder voor over hebben dan de producenten er voor opofferen. Dit verlies aan nut is het gearceerde oppervlak P4SP3. Willen we dit verlies voor de gemeenschap wegwerken, dan komen we uit in P4, waar de prijs gelijk is aan de marginale kosten. Deze marginale kostenregel blijkt dus van de drie optima bij volledige mededinging

het meest maatgevend te zijn, zodat het verwezenlijken van de situatie die bij volledige mededinging bereikt zou zijn, bij nader inzien neerkomt op het toepassen van de normen van de welvaartseconomie.

Maar hiermee zijn we er nog niet, althans niet in alle gevallen. In figuur 2 wordt bij gelijkheid van prijs en marginale kosten winst gemaakt, omdat de marginale kosten daar boven de gemiddelde kosten liggen. Het is echter ook mogelijk dat de grootte van de markt, zoals deze tot uitdrukking komt in de prijsafzetcurve, niet toestaat dat de capaciteit in deze omvang wordt benut. Wanneer de prijsafzetcurve de marginale kostencurve snijdt links van het minimumpunt der gemiddelde kosten, liggen de gemiddelde kosten bij toepassing van de marginale kostenregel hoger dan de prijs, zodat verlies wordt geleden. Op het eerste gezicht zou men dan concluderen dat de capaciteit te groot is, zodat zij moet worden ingekrompen, doch dat kan niet altijd wegens ondeelbaarheden. In een zodanig geval is er een situatie die zonder meer niet permanent kan zijn. Verlies betekent immers dat de kosten niet volledig worden terugverdiend, zodat het produktieapparaat geleidelijk teniet gaat. In zulke omstandigheden kan de produktie alleen gehandhaafd worden door de verliezen te dekken met additionele middelen. Maar heeft het zin, deze beschikbaar te stellen als er verlies is? Betekent dit niet dat de produktie niet de moeite waard is, omdat meer wordt opgeofferd dan gecreëerd? Om hierover nadere informaties te verkrijgen moet worden nagegaan of de intramarginale consumenten bereid zijn, een opslag te betalen op de prijs die correspondeert met het nut voor de marginale consument. Dit komt neer op het mobiliseren van het consumentensurplus, of een deel daarvan, door middel van een politiek van prijsdifferentiatie. In het algemeen kan deze methode alleen worden toegepast in gevallen waar de markt kan worden gesplitst in een aantal deelmarkten, met een uiteenlopende elasticiteit van de vraag. Deze voorwaarde is gewoonlijk vervuld op het gebied van het goederenvervoer, waar elke goederensoort in beginsel tot een afzonderlijke markt kan worden gerekend.

Op deze wijze kan het dilemma tussen de marginale kostenregel en het dekken van de totale kosten, dat zich in het algemeen voordoet bij een toestand van een onderbezet produktie-apparaat, in beginsel worden opgelost. De eerstgenoemde regel is de voorwaarde voor een optimale aanwending van het bestaande apparaat, terwijl de tweede een antwoord geeft op de vraag, of het apparaat moet worden uitgebreid, alleen maar in stand gehouden of geleidelijk moet worden

opgebruikt. Van hier uit kan dus ook licht worden geworpen op vraagstukken van de infrastructuur.

Opgemerkt zij dat het dekken van de totale kosten zonder toepassing van de marginale kostenregel weinig zin heeft. Dit geeft geen maatstaf voor de optimale omvang van de produktie, en wanneer — zoals zich bij de spoorwegen gemakkelijk kan voordoen — de kostendekking wordt bereikt door verliezen op de éne lijn te compenseren met winsten op de andere lijn, wordt zelfs geen investeringsmaatstaf gevonden.

Verder is er nog één tegenwerping mogelijk vanuit de visie van de welvaartseconomie. Wanneer men zich daarop beroept, zoals is geschied met betrekking tot de marginale kostenregel, moet men zich ook onderwerpen aan de overige inzichten van de welvaartseconomie, omdat deze alle door dezelfde gedachtengang zijn ingegeven. Nadere bezinning leert dan dat het niet is toegestaan, de vervoersector los van de rest van het economische proces te bezien. De regels van de welvaartseconomie moeten voor alle sectoren tegelijk worden toegepast. Geschiedt dit niet, dan is het lang niet zeker en zelfs onwaarschijnlijk, dat toepassing op een afzonderlijke sector, waar zij wél kunnen worden doorgevoerd, de naastbeste oplossing biedt. Met name is er het verschijnsel, dat de industrie sterk gekenmerkt wordt door monopoloïde marktvormen. Dit betekent dat de prijs van industriële eindprodukten in het algemeen boven de marginale kosten zal liggen, zodat de industriële produktie beneden het optimum ligt. De produktiefactoren zijn daardoor te goedkoop in verhouding tot de prijzen der eindprodukten, en zou men in de vervoersector afgaan op deze te lage kosten, dan zou bij marginale prijszetting de prijs te laag worden vastgesteld. De marginale kosten geven in zulk een situatie dus een geflatteerd beeld van de "disutility" der betrokken produktiefactoren.

Wat moeten wij aan met deze tegenwerping? Er is een tweeledig antwoord mogelijk. In de eerste plaats kan worden gewezen op het feit, dat bij de toepassing van de marginale kostenregel op het vervoer de optimale benutting van het bestaande apparaat in het algemeen veel meer op de voorgrond staat dan de optimale allocatie van de complementaire produktiefactoren, omdat deze laatste dikwijls van relatief geringe betekenis zijn in vergelijking met de infrastructuur. In zulk een geval kan de optimale benutting van het bestaande apparaat in hoofdzaak geïsoleerd worden nagestreefd, zodat men zich bij toepassing van de marginale kostenregel weinig

behoeft te storen aan scheeftrekkingen die elders in het economische proces optreden. Dit is anders voor beslissingen ten aanzien van wijzigingen in het apparaat zelf, dus voor investeringen in de infrastructuur. Daarbij gaat het er vooral om, te komen tot een optimale allocatie van kapitaal over de verschillende sectoren van de volkshuishouding en dus rekening te houden met het feit, dat in de meeste andere bedrijfstakken een te restrictieve politiek wordt gevoerd. Daardoor lijken voor een afzonderlijke sector als het vervoer de kosten lager dan zij in werkelijkheid zijn, zodat er bij de allocatie van produktieve hulpmiddelen gemakkelijk teveel wordt geïnvesteerd. Het is echter de vraag of ook dit in de praktijk niet meevalt. Voor het berekenen van de geldopbrengst van investeringsgoederen bij het bestaan van een onderbezet produktieapparaat moet het consumentensurplus geheel of gedeeltelijk worden zichtbaar gemaakt door prijsdifferentiatie. Het gaat hier immers om niet-marginale beslissingen, waarbij een uniforme prijs alleen een maatstaf is voor het nut van de marginale eenheid. Men zal er echter nooit in slagen, de prijsdifferentiatie zo perfect te doen zijn dat alle consumentensurplus wordt gemobiliseerd. Wil men aan de veilige kant blijven dan is het zaak, af te gaan op het „geopenbaarde" consumentensurplus, waarbij er altijd nog een reserve is aan onzichtbaar surplus. Anders gezegd: niet alleen de kosten worden onderschat, maar ook het nut. Dit is een factor die een automatisch tegenwicht vormt tegen een scheeftrekking die elders optreedt. Natuurlijk behoeven beide factoren elkaar niet precies te compenseren. Zij tenderen echter in de juiste richting en dat is in ieder geval een zekere geruststelling.

Voorlopig kan dus worden geconcludeerd dat, als de overheid de beginselen van de markteconomie tracht toe te passen op het vervoer, zij gewoonlijk ten dele zal worden geïnspireerd door een element van de marktvorm volledige mededinging, namelijk de gelijkheid van prijs en marginale kosten, en ten dele door een element van monopoloïde marktvormen, namelijk de prijsdifferentiatie op basis van de uiteenlopende vraagelasticiteit.

Thans zal een en ander voor zover nodig worden toegespitst op de betrokken vervoertakken.

Spoorwegen

Het geval van verliezen bij toepassing van de marginale kostenregel als gevolg van ondeelbaarheden doet zich in het bijzonder voor bij de spoorwegen. Hier heeft men dus een duidelijk geval waarin

door tariefdifferentiatie een verzoening tot stand moet komen tussen de marginale kostenregel en het beginsel van kostendekking.

Men zou zich een situatie in kunnen denken waar de optimale tariefstructuur wordt voorgeschreven door de Minister van Verkeer. In zulk een geval zal het echter zeer moeilijk zijn, een soepele tariefpolitiek te voeren, gegeven het feit dat het peil van de marginale kosten door zijn afhankelijkheid van de bezettingsgraad sterk in de tijd pleegt te fluctueren, terwijl bovendien ten behoeve van tariefdifferentiatie dikwijls geval voor geval wordt onderhandeld met afzonderlijke afnemers. Het beste is dus, dit aan de spoorwegen zelf over te laten, met als algemene regel dat men in rekening moet brengen wat de verladers kunnen dragen ("charging what the traffic can bear"). In deze gedachtengang kunnen de optimale tariefstructuur en tariefpolitiek ook in ernstige mate worden belemmerd door het voorschrijven van een tariefmarge, met een onder- en een bovengrens, tenzij deze marge zo wijd is dat zij in feite niet effectief is.

Het spreekt vanzelf dat in sommige opzichten een zekere uniformiteit van tarieven aanvaard moet worden. Dit geldt met name voor het personenvervoer. Juist met het oog daarop moet echter vermeden worden dat de optimale differentiatie gehinderd wordt op punten waar dat niet nodig is.

Merkwaardig is dat de tariefdifferentiatie die veelal bij het personenvervoer wordt toegepast, verkeerd is uit het oogpunt van de marginale kosten en dus uit het oogpunt van de optimale aanwending van de apparatuur. Tijdens de spitsuren wordt namelijk veel met abonnementen gereisd. Dit zou precies andersom moeten zijn, omdat de marginale kosten dan hoog zijn. Men zou dan degenen die niet aan de spitsuren gebonden zijn naar de relatief stille uren verdrijven, zodat met een apparaat van geringer omvang kan worden volstaan en een betere gemiddelde bezettingsgraad zou worden bereikt. Voor het uitwijken naar eigen vervoer en het verplaatsen van de moeilijkheden naar het wegvervoer tijdens de spitsuren behoeft weinig of niet te worden gevreesd, omdat de prikkel daartoe alleen van karakter verandert: nu zijn het de overvolle openbare vervoermiddelen die tot het uitwijken naar eigen vervoer leiden en dan zijn het de hogere tarieven in de spitsuren. Wat dit betreft zal er dus vermoedelijk niet zo veel veranderen.

Een maatregel die de vrijheid van de spoorwegen eveneens onnodig beperkt is de verplichting tot het publiceren van tarieven voor goederenvervoer. Het optimale tariefsysteem is te soepel om in een

tarieflijst te kunnen worden gevangen en het resultaat zou zonder twijfel zijn een te grote mate van geforceerde uniformiteit. In het bijzonder het splitsen van de markt voor vervoerdiensten in verschillende compartimenten, hetgeen een voorwaarde is voor tariefdifferentiatie, wordt op deze wijze ten dele onmogelijk gemaakt, omdat de éne verlader zich nu gaat beroepen op rabat dat verleend is aan de andere verlader in niet geheel gelijke omstandigheden. Men wil deze transparantie van de markt bereiken ter bevordering van de concurrentie, maar vergeet dat er hier een samenstel van concurrentie- én monopolie-elementen nodig is om het optimum te bereiken. Curieus is ook dat geforceerde uniformiteit van spoorwegtarieven en publicatieplicht dikwijls verdedigd worden met argumenten die gebaseerd zijn op kostenoverwegingen. Dit schijnt aan deze politiek een economische basis te geven. Maar het is niettemin onjuist. Kostenoverwegingen spelen slechts een ondergeschikte rol in een rationeel tariefstelsel. De marginale kosten kunnen niet los van de bezettingsgraad worden berekend en de optimale toeslagen („péages") hangen van de vraag in plaats van de kosten af.
De algemene conclusie is dus dat de spoorwegen er het beste van maken wanneer zij zich — in ieder geval bij het goederenvervoer — gedragen als een monopolist die door prijsdifferentiatie zijn winst tracht te maximeren, ongehinderd door voorgeschreven tarieven, tariefmarges of verplichte tariefpublicatie. Het doel van de monopolist is in grote trekken winstmaximering. Het doel van de tariefpolitiek van de spoorwegen is minimalisering van verlies. Dit komt algebraïsch op hetzelfde neer. De concurrentie-elementen in het vervoer als geheel zijn in het algemeen een waarborg dat het monopolistische gedrag van de spoorwegen niet tot een uitbuiting van de verladers leidt. En zou dit in bepaalde gevallen toch gebeuren, dan moet het niet moeilijk zijn, op een openbare onderneming de anti-monopolie-wetgeving toe te passen. Het is niet logisch, een margetarief met een bovengrens te hebben voor een sector met een doorgaans relatief zwakke monopoliepositie, terwijl voor andere sectoren, met eveneens essentiële goederen en veel sterkere monopolistische positie, maximumprijzen ontbreken. Als de spoorwegen speciale trekken vertonen, wijzen deze dus juist in de richting van een zwakke in plaats van een sterke marktpositie.

Sprekende over speciale kenmerken is er een tweede belangrijk punt ten aanzien van de financiering van de spoorwegkosten. Tot nu toe hebben we stilzwijgend aangenomen dat zij bezien en behandeld

worden vanuit economisch gezichtspunt, zij het dat het belang van de gemeenschap als geheel hier in het geding is. De gemeenschap heeft echter andere collectieve belangen naast een optimaal gebruik van de spoorwegen en er zijn met name ook collectieve doeleinden met betrekking tot de nivellering van de inkomensverdeling. Het feit dat de spoorwegen in handen van de overheid zijn, schept de mogelijkheid dat deze andere doeleinden mede worden verwezenlijkt door een bepaalde spoorwegpolitiek. Zo is het zeer wel mogelijk dat bepaalde lijnen die economisch gezien niet rendabel zijn, toch uit defensie-oogpunt in exploitatie worden gehouden. Ook kunnen bepaalde tarieven excessief laag worden gesteld ten bate van de ontwikkeling van achtergebleven streken of ten behoeve van lage inkomensklassen. In al deze gevallen worden verliezen opgeroepen, en bijgevolg wordt de tucht van de markt over de gedragingen van de spoorwegen opgeheven of in ieder geval verzwakt.

Over dit onderwerp vallen drie opmerkingen te maken.

In de eerste plaats lijkt het van belang, kritisch na te gaan of deze speciale verplichtingen, in het bijzonder ten aanzien van de defensiebehoeften, nog wel van groot belang zijn. De mogelijkheid bestaat dat sommige, die oorspronkelijk van betekenis waren, in de loop van de tijd hun urgentie hebben verloren en dus beter kunnen worden afgeschaft.

Een tweede vraag is of de buiten-economische lasten op de spoorwegen, die men ondanks het hier bedoelde kritische onderzoek toch in stand wenst te houden, niet kunnen worden opgeheven door de geldende doeleinden met behulp van andere instrumenten na te streven. Dit geldt met name voor de financiële steun aan bepaalde streken of inkomensklassen. Wanneer zij bereikt worden door vervalsing van spoorwegtarieven, lijdt de gemeenschap verliezen die misschien vermeden kunnen worden bij meer rechtstreekse vormen van steunverlening.

In de derde plaats kan men zich afvragen of voor de bijzondere lasten die er dan ten slotte nog voor de spoorwegen overblijven, niet een systeem van specifieke financiering kan worden gekozen, in die zin dat de autoriteiten die geïnteresseerd zijn in de verschillende collectieve diensten die de spoorwegen verrichten de kosten daarvan afzonderlijk dekken. Door deze methode van specifieke subsidies kan worden voorkomen dat de verschillende soorten verliezen verdrinken in één pot, met de onmogelijkheid om de buiten-economische verliezen te scheiden van de tekorten die voortvloeien uit de gewone

exploitatie. Zulk een stelsel van specifieke subsidies kan worden beschouwd als een nabootsing van het marktmechanisme, omdat de betrokken betalingen een beloning vormen voor bepaalde collectieve diensten, op dezelfde wijze als de gewone tarieven de kosten van de individuele vervoerdiensten dekken. Het blijft echter waar dat deze oplossing op twee na de beste is en dus alleen geldt als de beste (afschaffing van speciale verplichtingen) en de naastbeste (het gebruik van meer rechtstreekse instrumenten) niet in aanmerking komen.

Wegvervoer en binnenvaart

Deze beide vervoertakken kunnen voor ons doel worden samengenomen, omdat zij belangrijke gemeenschappelijke kenmerken bezitten.

In het algemeen zijn er hier veel kleine ondernemingen, zodat het probleem van de ondeelbaarheden en monopolistische prijsvorming een veel geringere rol speelt. De marktvorm staat veel dichter bij volledige mededinging. Toch is het niet bij voorbaat zeker dat de uitkomst van de spontane marktkrachten algemeen aanvaardbaar is. Ongebruikte en onderbezette capaciteit en verliessituaties kunnen in deze vervoertakken ook gemakkelijk optreden, omdat het lang niet zeker is dat het evenwichtspunt wordt bereikt. Dit is vooral te wijten aan de hoge kapitaalintensiteit, tezamen met de sterke dagelijkse en jaarlijkse schommelingen in de vraag en, speciaal in de sector van het wegvervoer, het bestaan van verschillende functionele deelmarkten, met het gevaar voor penetratie vanuit andere deelmarkten in slappe perioden.

De eerste vraag die zich hier voordoet is of deze onevenwichtigheden moeten worden bestreden. In de meeste landen wordt deze vraag bevestigend beantwoord. Dan is het tweede punt hoe dit moet geschieden. In het algemeen worden er twee methoden gebruikt: regelingen van de capaciteit of van de tarieven, dan wel een combinatie van beide.

Het instrument dat het meest aangewezen lijkt om een meer evenwichtige tariefvorming te verkrijgen, is regeling van de capaciteit en afbakening van de verschillende deelmarkten. Hiermede tast men het kwaad immers in de wortel aan. Wanneer op deze wijze het ontstaan van overtollige capaciteit wordt voorkomen, zal de concurrentie tussen de verschillende ondernemingen er wel voor zorgen dat er een redelijk peil en een redelijke structuur van de tarieven ontstaat. Hierop bestaat echter één uitzondering. Concessies voor geregeld

passagiersvervoer langs de weg zullen voor één traject of rayon in het algemeen slechts worden verstrekt aan één ondernemer, ten einde overcapaciteit te voorkomen. Dit schept een wettelijk monopolie, zodat ook de dienstregelingen en tarieven in het algemeen aan goedkeuring moeten worden onderworpen.

Voor het overige valt moeilijk in te zien waarom naast een concessiestelsel ook nog tariefregulering noodzakelijk zou zijn. Wanneer de oorzaak van de onevenwichtigheden weggenomen is, behoeft men niet ook nog de symptomen te bestrijden. En een gevecht tegen symptomen zonder de onderliggende storingen weg te nemen zou de zaak in het algemeen verergeren.

Het spreekt vanzelf dat het concessiestelsel niet zonder gevaren is. Het zou misbruikt kunnen worden ter bescherming van de spoorwegen en haar dochterbedrijven die in het wegvervoer opereren. Deze verleiding is vooral groot als de spoorwegen met verlies werken als gevolg van de concurrentie door andere vervoertakken. Toch wordt het belang van de gemeenschap het beste gediend als het vervoer op de goedkoopste wijze plaatsvindt, hetgeen betekent dat het moet worden overgelaten aan hem die de concurrentiestrijd wint. De taak van het concessiestelsel is, het marktmechanisme te ondersteunen, niet om het te vervalsen. De beste manier om stilzwijgende bescherming van de spoorwegen te vermijden is waarschijnlijk het binden van de concessieverlening aan objectieve normen, uitvoering door onafhankelijke organen en ruime mogelijkheden van beroep voor de betrokken ondernemingen.

Er is één element in de wederzijdse verhouding tussen spoorwegen en andere takken van vervoer dat nog enige nadere toelichting behoeft. Dit is het verschijnsel dat de spoorwegen hun eigen infrastructuur moeten bekostigen, terwijl het weg- en binnenlands watervervoer kunnen profiteren van de door de staat en regionale autoriteiten beschikbaar gestelde infrastructuur. Door middel van discriminerende belastingheffing op het wegvervoer en in geringe mate op de binnenvaart kan dit in beginsel worden rechtgetrokken. Dit is opnieuw een nabootsing van het prijsmechanisme, daar de desbetreffende belastingen gezien kunnen worden als prijzen die in rekening worden gebracht voor het gebruik van de infrastructuur. Welke belastingen hiervoor moeten worden gekozen is een vraag die weer kan worden bezien vanuit de marginale kostenregel. Wanneer de wegen en andere infrastructurele constructies onderbezet zijn, zijn de marginale kosten die het gebruik er van meebrengt uiterst

laag. Daarom zouden in een dergelijk geval belastingen op benzine en dieselolie, die een marginaal karakter hebben, het gebruik van de infrastructuur teveel beperken en dus tot een lage bezettingsgraad leiden. In zulk een situatie komen "lump-sum"-belastingen veel meer in aanmerking. Als zodanig kunnen worden genoemd de motorrijtuigenbelasting en het weggeld. Wanneer daarentegen de infrastructuur zo intensief wordt gebruikt dat er regelmatig verkeerscongesties optreden, zijn de marginale kosten hoog. De nadruk zou dan veeleer moeten liggen bij marginale belastingen, i.c. op benzine en dieselolie.

Het spreekt vanzelf dat deze overwegingen in het algemeen slechts op een zeer globale wijze tot gelding kunnen worden gebracht. Binnen een land vertonen verschillende streken veelal een uiteenlopende bezetting van de infrastructuur van het vervoer, terwijl de belastingen op het verkeer slechts in geringe mate regionaal kunnen worden gedifferentieerd. Het lijkt gerechtvaardigd, te stellen dat zelfs in de hoog-geïndustrialiseerde en dichtbevolkte landen verkeerscongesties beperkt zijn tot betrekkelijk kleine gebieden, en daar dan nog op enkele uren van de dag. In deze gedachtengang kan men zich afvragen of het wenselijk is, het systeem der verkeersbelastingen in belangrijke mate af te stemmen op een situatie die slechts voor enkele procenten van de infrastructuur opgaat, en of er dus niet teveel nadruk wordt gelegd op de benzine- en dieselaccijns en te weinig op de motorrijtuigenbelasting.

Hoe dit zij, in het daarop volgende stadium van de bedrijfskolom worden deze kosten normaal gesproken weer afgewenteld op de verladers en passagiers, zodat zij daar terecht komen waar zij ook behoren te drukken.

Het blijkt dus mogelijk te zijn dat ook bij de levering van de infrastructuur in zekere mate het marginale principe wordt toegepast. Doet men het niet, terwijl het wel zou kunnen, dan worden bepaalde offers gebracht en in ieder geval worden de verhoudingen versluierd. De economie behoeft weliswaar niet altijd het laatste woord te hebben, doch men moet zich bewust zijn van deze nadelen. Dit laatste geldt ook voor andere punten waar economische en niet-economische overwegingen tegen elkaar indruisen. Er is heel wat voor nodig, wil een slechte economie tevens een goede politiek zijn!

SUMMARY

Possibilities of applying the principles of the market economy in the transport sector

by Prof. Dr. F. Hartog

The questions dealt with by the author are:

a. Would a special transport policy be necessary if the market economy were accepted as the leading principle in the transport sector?

b. What measures would make it possible for the principles of the market economy to be applied to transport?

To answer these questions, the author has compared various instruments of transport policy in situations which call for a choice. The discussion is limited to rail-, road- and water transport on the one hand, and to the use — not the creation — of infrastructural facilities, on the other hand. With free competition and a balanced market, maximum profit for the individual businessmen concurs with maximum benefit to the community. If the market is not balanced, or under other market forms, there is no guarantee of the community's interests being best served by allowing free play to the price mechanism. The problem then arises whether the Government should in any way correct the market economy. Under monopoloid market forms, there are four optima which hardly ever co-incide, i.e. maximal utility minimum costs, maximum profit and coverage of total costs. By means of two graphs, the author shows that it is most recommendable for the Government to choose maximum utility (price = marginal costs) as the aim of their transport policy. It is true that when the average costs exceed the price, application of the rule of marginal costs will result in loss, unless a surcharge is paid by the users.

As to rail transport, the author recommends charging "what the traffic can bear", elimination of charges foreign to the trade, and/or introduction of specific subsidies to cover any remaining non-inherent charges.

In road transport and inland navigation the obvious way to restore the balance is to regulate the capacity and to define the various partial markets.

SOMMAIRE

Les possibilités d'application des principes de l'économie de marché aux transports,

L'auteur traite les questions suivantes: 1° pourquoi faut-il une politique spéciale des transports si l'on adopte, dans ce secteur aussi, le système de l'économie de marché et 2° par quelles mesures pourrait-on appliquer aux transports les principes de l'économie de marché? Ceci signifie une comparaison des divers instruments de la politique des transports dans des situations où, il faut faire un choix. L'auteur se limite au transport ferroviaire, routier et fluvial d'une part et à l'usage — et non pas la création — de facilités infrastructurelles d'autre part. En cas de concurrence totale et avec un marché en équilibre, le bénéfice maximum pour l'entrepreneur et pour la communauté coïncident. Seule la position d'équilibre dans un régime de concurrence totale

est de nature à garantir que les intérêts de la communauté seront le mieux servis par le libre jeu du mécanisme des prix. La question se pose des lors de savoir si les pouvoirs publics doivent corriger d'une façon ou de l'autre l'économie de marché. Dans les cas où le marché revêt un caractère de monopole, il existe trois facteurs optimum, qui, en règle générale, ne vont pas ensemble, à savoir: coût minimum, utilité maximum et couverture du coût total. A l'aide de deux graphiques l'auteur démontre qu'il est recommandable que les pouvoirs publics choisissent l'utilité maximum comme objectif de leur politique des transports (prix = coûts marginaux). Il faut admettre que, dans les cas où le coût moyen excède le prix, l'application du principe du coût marginal conduit à des pertes, à moins que les usagers ne paient un certain supplément.

Pour les transports ferroviaires l'auteur recommande de porter en compte "what the traffic can bear", de supprimer les charges étrangères à l'exploitation et/ou d'introduire des subventions specifiques destinées à couvrir le solde de ces charges.

Pour les transports routier et fluvial, le moyen d'éliminer les déséquilibres consiste à régler la capacité et à délimiter les divers marchés partiels.

CALTEX SERVICE-STATION „DE POSTE"

HERMAN VAN DER VEEN
Goor - Holland
Rijksweg 44 — Tel. (05470) 28 26

MARI voor Accu's
Import - Groothandel - Reparaties
Apeldoorn — Arnhemseweg 64
Telefoon (06760) 1 67 95

DIE INFRASTRUKTUR DES VERKEHRS

Diskussionsbeitrag zu einem wirtschaftspolitischen Problem erster Ordnung

von **Dr. W. Meyer**, Bonn

I. Vorbemerkung

Von vielen Seiten wird immer wieder die Bedeutung hervorgehoben, die alle Entscheidungen auf dem Gebiet der Verkehrsinvestitionen besitzen. Investitionen in die Infrastruktur des Verkehrs beeinflussen in erheblichem Masse direkt die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger und indirekt die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Wirtschaft eines Landes; überall gehören sie zu den Voraussetzungen der wirtschaftlichen Entwicklung schlechthin. Es kommt hinzu, dass sie fast immer beträchtliche finanzielle Mittel in Anspruch nehmen.

Während der letzterwähnte Gesichtspunkt dafür spricht, eine Investitionspolitik nach ökonomischen Prinzipien zu verfolgen, wird aus der grundlegenden Bedeutung der Verkehrs-Infrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung andererseits oft abgeleitet, dass Bau und Unterhaltung von Verkehrswegen eine allgemeine Aufgabe des Staates seien, bei deren Erfüllung ökonomische Kriterien kaum massgebend sein könnten. Diese Auffassung scheint auch die praktische Politik zu beherrschen, denn es ist zu beobachten, dass tatsächlich oft eher politische und sonstige Einflüsse für den Bau von Verkehrswegen entscheidend werden als ökonomische Erwägungen.

Als Folge dieser Einstellung hat die Investitionspolitik jedoch weithin den Zusammenhang mit der allgemeinen Verkehrspolitik verloren. Es ist anerkannt, dass sich die allgemeine Verkehrspolitik auf die Prinzipien des Wettbewerbs und der freien Wahl der Verkehrsnutzer gründen muss, wenn eine Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Verkehrsleistungen garantiert werden soll, die den Bedürfnissen der modernen Gesellschaft, der modernen Wirtschaft und der modernen Technik entspricht. Für die Investitionspolitik scheinen die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger und die freie Wahl der Verkehrsnutzer dagegen nur geringe Bedeu-

tung zu haben, denn es ist in vielen Ländern festzustellen, dass die Infrastrukturen der einzelnen Verkehrsmittel in sehr unterschiedlichem Masse entwickelt worden sind. Gemessen an den Verkehrsbedürfnissen erscheinen manche Infrastrukturen als überdimensioniert, andere wieder als unterentwickelt. Mit Rücksicht auf die Abhängigkeit, die zwischen der Infrastruktur eines Verkehrsmittels, seiner Leistungsfähigkeit und dem Interesse der Verkehrsnutzer an seinen Leistungen besteht, sollte es jedoch keinen Konflikt zwischen den Prinzipien geben, auf die sich die allgemeine Verkehrspolitik einerseits und die Investitionspolitik andererseits gründen. Dies ist neuerdings beispielsweise recht deutlich in einem Bericht der Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über die gemeinsame Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Infrastruktur-Investitionen für den Verkehr ausgesprochen worden, wo es heisst, dass die Tätigkeit der Gemeinschaft auf eben diesem Gebiet „Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik" sein muss. Und ferner: „Sie verfolgt die gleichen Ziele, und die Grundsätze, von denen sie ausgeht, müssen mit denjenigen der gemeinsamen Verkehrspolitik übereinstimmen. Es muss auf die Einheit der Verkehrspolitik hingewiesen werden." [1]) Die nachfolgenden Ausführungen sollen sich mit der Frage befassen, wie eine Investitionspolitik auszurichten ist, welche die „Einheit der Verkehrspolitik" wahrt.

II. Prinzipien einer ökonomischen Investitionspolitik

1. Die Probleme der Investitionspolitik werden heute gewöhnlich unter der Annahme behandelt, dass alle Entscheidungen über Infrastruktur-Investitionen in einem Lande von dessen Regierung getroffen werden und dass alle Finanzmittel für solche Investitionen aus dem Budget der Regierung zur Verfügung gestellt werden. Die Frage lautet dann, wie die im Etat der Regierung verfügbaren Mittel am zweckmässigsten auf die Investitionsprojekte aufgeteilt werden sollten, die jeweils realisiert werden könnten oder realisiert werden müssten. [2])

---

[1]) Bericht der EWG-Kommission über die gemeinsame Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Infrastruktur-Investitionen für den Verkehr, Brüssel, 8. 4. 64. S. 8.
Es sei allerdings nicht verschwiegen, dass die übrigen investitionspolitischen Überlegungen der Kommission nicht unbedingt zu diesen Feststellungen passen.

[2]) Der zitierte Bericht der EWG-Kommission ist hierfür ein Beispiel.

Die Wirklichkeit sieht anders aus. Betrachten wir die Verhältnisse bei den Eisenbahnen, den Strassen, den Binnenwasserstrassen, den Binnenhäfen, den Seehäfen und den Flughäfen, so zeigt sich, dass an der Planung und Finanzierung der Infrastruktur-Investitionen sehr viele Stellen beteiligt sind und dass die Regierung dabei keineswegs immer im Vordergrund steht. In manchen Fällen ist hierauf übrigens zurückzuführen, dass die Infrastruktur den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr entspricht. Trotzdem wäre der Schluss voreilig, dass deshalb eine umfassende Zuständigkeit der Regierung für sämtliche Infrastruktur-Investitionen gefordert werden sollte.

Soweit verschiedene Investitionen einander ergänzen — Beispiele: Binnenwasserstrassen und Binnenhäfen, Fernstrassen und Regionalstrassen —, ist eine koordinierte Planung und Durchführung der Investitionen ohne Zweifel angebracht. Soweit Infrastrukturprojekte konkurrierender Verkehrsmittel zur Rede stehen, bedeutet eine koordinierte Planung aber allzu leicht, dass ein Verkehrsträger zugunsten eines anderen am rechtzeitigen Ausbau seiner Infrastruktur und damit an der Verbesserung seiner Konkurrenzfähigkeit gehindert wird. In der Folgezeit wird dadurch nicht nur die Wahl der Verkehrsnutzer verfälscht, sondern es werden auch die Produktions- und Absatzbedingungen der Wirtschaft selbst verändert.

Ferner ist zu beachten, dass die verschiedenen Verkehrsmittel, die heute zur Verfügung stehen, nicht nur durch den technischen Fortschritt auf dem Gebiet des Transportwesens hervorgebracht worden sind. Sie verdanken ihre Existenz ebenso der Tatsache, dass die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung eine Nachfrage nach sehr unterschiedlichen Verkehrsleistungen entstehen lässt, welche die Verkehrsträger wiederum zu immer stärkerer Spezialisierung ihres Angebotes zwingt. Hierauf stellen sich die Verkehrsnutzer ihrerseits beim Bau eigener Einrichtungen für den Güterumschlag und die Güterlagerung ein. Dadurch entsteht eine Kooperation zwischen einzelnen Verkehrsnutzern und einzelnen Verkehrsträgern, welche die Konkurrenz zwischen letzteren in einem gewissen Masse, wenn auch niemals vollständig, ersetzt, da die Verkehrsdienste des einen Verkehrsträgers nicht mehr ausnahmslos durch die Leistungen eines anderen substituiert werden können.

Diese Gegebenheiten, der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und die zunehmende Spezialisierung des Verkehrsangebots als Ausdruck einer enger werdenden Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Verkehr, werden von jenen, die heute für Bau

und Unterhaltung der Infrastruktur im Verkehr verantwortlich sind, vielfach übersehen; sie sollten aber unbedingt beachtet werden. Angesichts einer wettbewerbsorientierten allgemeinen Verkehrspolitik muss als oberstes Prinzip der Investitionspolitik daher formuliert werden, dass — im Interesse der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung — eine solche Infrastruktur zu unterhalten oder zu entwickeln ist, die allen Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmern ermöglicht, ihre Leistungen einerseits zu konkurrenzfähigen Bedingungen anzubieten, andererseits den Bedürfnissen der Verkehrsnutzer entsprechend zu spezialisieren.

Der zweckmässigste Weg, diesem Prinzip Rechnung zu tragen, wäre, für die Infrastruktur eines jeden Verkehrsträgers eine besondere, von der Regierung unabhängige Verwaltung zu schaffen, deren Aufgabe in der Planung und Finanzierung der Investitionen bestünde. Die Nutzer der Infrastruktur könnten bei den Entscheidungen dieser Organe beteiligt werden. Dies würde bedeuten, dass hinsichtlich der Investitionspolitik im Bereich der Strassen und der Binnenschiffahrtswege erstmals Bedingungen hergestellt würden, die denen entsprächen, welche für die Eisenbahnen — von gewissen Einschränkungen abgesehen — seit jeher bestehen. Es würde im Gegensatz zu heute ferner bedeuten, dass nach der allgemeinen Verkehrspolitik auch die Infrastruktur-Politik berücksichtigen würde, dass alle Verkehrsträger in der Lage sein müssen, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern und ihr Angebot den Bedürfnissen der Nachfrage anzupassen. [3])

Die heutige Infrastruktur-Politik neigt demgegenüber zu einseitigen Lösungen. Sie gewährt einem Verkehrsträger, nämlich den Eisenbahnen, eine relativ grosse Unabhängigkeit hinsichtlich der Entscheidungen über den Ausbau der eigenen Infrastruktur, während die Notwendigkeit von Investitionen bei den anderen Verkehrsträgern daran gemessen werden soll, ob diese wirklich zu niedrigeren Kosten arbeiten können als ihr begünstigter Konkurrent. In öffentlichen und privaten Diskussionen über dieses Problem trifft man in diesem Zusammenhang immer wieder auf den Gedanken einer „Investitions-Koordinierung". Für diese besteht das Problem darin — wie oben schon gesagt —, eine Finanzmasse, die als Datum hingenommen wird, optimal auf konkurrierende Investitionsprojekte zu verteilen, wobei die Regierung als diejenige Instanz erscheint, die für alle Investitionsentscheidungen kompetent ist. Die Ausgangsüberlegungen dieser Konzeption und im übrigen auch ihre Brauchbarkeit sind indessen zweifelhaft. Vor allem aber lassen sie ausser acht, in welchem Masse eine ökonomische Investitionspolitik heutzutage gerade dadurch erschwert oder unmöglich gemacht wird, dass den Regierungen die Rolle des eigentlichen Operateurs, des Planers und des Finanziers aller Verkehrsinfrastrukturen übertragen ist (nur die Eisenbahnen haben sich, und dies durchaus zu ihren Gunsten, eine gewisse Eigenständigkeit erhalten). Es würde bedeuten, das Gewicht der institutionellen Bedingungen der Investitionspolitik zu unterschätzen, wenn man das Problem einer ökonomischen Politik auf diesem Gebiet lediglich darin sehen wollte, wie mehr Finanzmittel beschafft werden oder wie diese Mittel mit Hilfe vergleichender Rentabilitätsrechnungen besser verteilt werken können. Was nützen die Rentabilitätsvergleiche, wenn die Zentralisierung der Investitionsentscheidungen in der Hand der Regierung zwangsläufig dazu führt, dass schon die Gesamtsumme der Investitionsmittel, die für den Verkehr aus dem Budget zur Verfügung gestellt werden soll, alljährlich zum Spielball vielfältiger politischer Kräfte wird?

Aus den Erfahrungen der Praxis muss gefolgert werden, dass eine ökonomische Investitionspolitik, d.h. eine solche, die an den Belangen des Verkehrs ausgerichtet ist, nur unterhalb der Ebene der Regierung und ausserhalb des Parlaments möglich ist.

2. Es ist sicher, dass eine Infrastruktur-Politik nach den hier vertretenen Gedanken dem kritischen Einwand begegnen muss, dass unter solchen Umständen mit einer Überkapazität an Verkehrswegen, verbunden mit einer Vergeudung von Kapital, zu rechnen wäre. Dies muss aber nicht so sein. Selbst wenn es so wäre, könnte man sich auf den Standpunkt stellen, dass eine generelle Überkapa-

---

[3]) Dieser Gedanke wurde vor einigen Jahren auch schon von der Internationalen Eisenbahn-Union mit sehr treffenden Worten ausgesprochen: „It must be possible for transport undertakings, in the same way as any industrial or commercial undertaking, to invest in such a manner as to secure the greatest advantage from technical progress, in order to increase their productivity and, so far as is necessary, their capacity. To refuse to accord this possibility to the Railways would be, as already stated, to condemn them to a state of decline, with the prospect of the unfortunate consequences which would follow so far as the whole economy is concerned." (Vergl. International Union of Railways: „The economic problems of the railways of member countries of the European Conference of Ministers of Transport", S. 46 f.)

zität an Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes immer noch besser ist als eine auch nur teilweise unterentwickelte Infrastruktur, wie sie heute vielfach zu beobachten ist.

In diesem Zusammenhang ist an die in der allgemeinen Verkehrspolitik zwar anerkannte, aber leider noch längst nicht realisierte Forderung zu erinnern, dass die Kosten einer Verkehrsinfrastruktur von deren Benutzern aufgebracht werden müssen. Die Realisierung dieser Forderung gilt als eine der wichtigsten Massnahmen, die der Herstellung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dienen sollen. Sie ist aber ebenso wichtig für die Realisierung einer ökonomischen Infrastruktur-Politik, bei der Fehllenkungen von Kapital vermieden werden sollen. Denn nur wenn die Infrastrukturkosten den Benutzern der Verkehrswege voll angelastet werden, erhält die Verwaltung der betreffenden Infrastruktur einen Masstab zur Beurteilung der Frage, ob und wo weitere Investitionen erforderlich sind oder nicht. Wo eine Infrastruktur kostenlos oder unter ihren Kosten zur Verfügung gestellt wird, werden ihre Benutzer dagegen zu falschen Entscheidungen veranlasst, und zwar besonders hinsichtlich der Beschaffung der eigenen Fahrzeuge, die wiederum falsche Infrastruktur-Investitionen in der Zukunft nach sich ziehen.

Daraus lässt sich als zweites Prinzip einer ökonomischen Infrastruktur-Politik ableiten, dass sich Investitionen in die Infrastruktur des Verkehrs selbst bezahlt machen müssen; zu diesem Zweck muss den Benutzern für die Benutzung der Verkehrswege ein Preis abverlangt werden.

Dieses Prinzip besagt, dass eine Infrastruktur-Investition nur dann gerechtfertigt ist, wenn die Benutzer der Verkehrswege, die durch die Investition verbessert oder erweitert werden, bereit sind, die Kosten zu übernehmen. Ihre Bereitschaft wird geprüft, indem ihnen eine Abgabe für die Benutzung der Infrastruktur auferlegt wird. Ein Verkehrsträger wird diese Abgabe allerdings nur aufbringen können, wenn er gegenüber den anderen Verkehrsträgern konkurrenzfähig ist, so dass er selbst auf dem Verkehrsmarkt angemessene Preise für seine eigenen Leistungen erzielt. Letzten Endes — so zeigt sich — steuern also die Entscheidungen der Verkehrsnutzer dann auch die Entscheidungen der Infrastruktur-Politik, und das bedeutet, dass die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit — wie es zu wünschen ist — auch in der Planung der Investitionen Berücksichtigung finden. Eine Überschusskapazität an Infrastruktur kann

unter diesen Umständen nur entstehen, wenn bewusst ausser acht gelassen wird, dass das Verhältnis zwischen den Kosten der Infrastruktur und den Abgaben ihrer Benutzer stets zumindest ausgeglichen sein muss.

3. Die Forderung, dass die Benutzer die Kosten der Verkehrswege zu tragen haben, wird vielfach so interpretiert, dass die Benutzer nur in Höhe der effektiven Kosten mit einer Abgabe belastet werden dürfen. Diese Auffassung erscheint jedoch im Rahmen einer Investitionspolitik, die sich unmittelbar an den Bedürfnissen des Verkehrs orientieren soll, nicht als richtig. Richtig ist, dass die Abgaben der Benutzer einer gegebenen Infrastruktur insgesamt nicht unter deren Kosten liegen sollen. Sie streng an diese Kosten zu binden, würde aber bedeuten, auf das wesentlichste Indiz für die Nachfrage der Benutzer nach einer erweiterten oder verbesserten Infrastruktur zu verzichten. Dieses Indiz besteht nämlich gerade darin, dass die Benutzer bereit sind, höhere Abgaben zu zahlen, als den Kosten entspricht. Wenn den für die Infrastruktur-Politik Verantwortlichen die Bedürfnisse der Allgemeinheit richtig signalisiert werden sollen, so ist es folglich erforderlich, die Abgaben der Benutzer, d.h. den Preis für die Benutzung des Verkehrsnetzes, variabel zu gestalten.

Als ein weiteres Prinzip für eine ökonomische Investitionspolitik ergibt sich daher, dass der von den Benutzern zu entrichtende Preis für die Benutzung einer gegebenen Infrastruktur so zu bemessen ist, dass er nicht nur die Infrastrukturkosten deckt sondern auch zu erkennen gibt, ob von den Benutzern ein höherer Aufwand für Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur als notwendig angesehen wird.

Anhand dieses Prinzips wäre im übrigen auch das Problem zu lösen, wie die Infrastrukturkosten auf die verschiedenen Gruppen von Benutzern aufgeteilt werden sollen. Hierauf wird zur Zeit vorwiegend geantwortet, dass jeder Gruppe die Kosten anzulasten sind, die sie verursacht. Es hat jedoch trotz AASHO-Test und anderer Untersuchungen nicht den Anschein, dass auf diesem Wege eine Lösung des Problems gefunden werden kann, die verkehrspolitische Auseinandersetzungen ein für allemal ausschliesst. Im Sinne der vorstehenden Überlegungen, nach denen es in erster Linie auf eine Investitionspolitik entsprechend den Bedürfnissen der Verkehrs-

träger, der Verkehrsnutzer und der übrigen Allgemeinheit ankommt, besteht das Ziel auch gar nicht primär in einer Verteilung der Kosten sondern in der Ermittlung der Bereitschaft der Benutzer, für die Benutzung der Verkehrswege einen Preis zu zahlen.

Die Benutzer sind als diejenigen zu betrachten, von denen die Nachfrage nach Infrastruktur, also nach Möglichkeiten, Verkehr zu betreiben, ausgeht. Diese Nachfrage wird ohne Zweifel auch von dem Preis beeinflusst, der für die Benutzung einer Infrastruktur zu entrichten ist. Die Elastizität der Nachfrage ist dabei innerhalb der einzelnen Gruppen von Benutzern sehr unterschiedlich. Da die für Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes Verantwortlichen daran interessiert sein müssen, die bestehende Infrastruktur so gut wie möglich auszunutzen und ausserdem möglichst viel Mittel für weitere Investitionen zu gewinnen, erscheint es als richtig, die unterschiedliche Bereitschaft der einzelnen Benutzergruppen, für die Benutzung der Verkehrswege Kosten zu tragen, durch eine Differenzierung der Abgaben zu berücksichtigen. Den Benutzern muss vor Augen geführt werden, dass dies in ihrem eigenen Interesse liegt, weil es sich letztlich darum handelt, eine Investitionspolitik zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen dient. Eine unterschiedliche Festsetzung der Abgaben nach Massgabe der unterschiedlichen Elastizität der Nachfrage nach Infrastruktur bei den einzelnen Benutzergruppen erscheint darum als die einzig sinnvolle Lösung der Frage, wie diese Gruppen belastet werden sollen.

4. Bei all diesen auf eine ökonomische Investitionspolitik gerichteten Überlegungen ist freilich anzuerkennen, dass es eine Notwendigkeit für Investitionen geben kann, an denen die eigentlichen Benutzer insgesamt oder in ihrer Mehrheit nicht interessiert sind. Für solche Investitionen können z.B. militärische Erwägungen oder Gründe der Regionalpolitik, des Landschaftsschutzes und ähnliches sprechen. Eine ökonomische Infrastruktur-Politik nach den hier skizzierten Prinzipien schliesst solche Investitionen keineswegs aus; sie verlangt jedoch, dass die Kosten solcher Eingriffe in die ökonomische Investitionsplanung von denen getragen werden, die sie veranlassen. Es würde den Zweck einer ökonomischen Infrastruktur-Politik jedenfalls völlig in Frage stellen, wenn staatliche Eingriffe in diese Politik möglich wären, ohne dass die Regierung auch für die Kosten ihrer Interventionen aufzukommen hätte.

III. Zur Finanzierung der Investitionen

1. Die Finanzierung der Infrastruktur-Investitionen im Verkehr ist in den Augen mancher Betrachter das wichtigste oder sogar das einzige Problem der Investitionspolitik. Man geht davon aus, dass die Finanzierung ausschliesslich Aufgabe des Staates ist, und sieht sich dann sofort vor die Tatsache gestellt, dass die Regierungen aus ihren Budgets nur begrenzte Finanzmittel zur Verfügung stellen können. Im Interesse einer ökonomischen Investitionspolitik wird jedoch auch das Problem der Finanzierung einer grundsätzlich anderen Lösung zugeführt werden müssen als heute.

Es wurde im vorangehenden Kapitel ausgeführt, dass die Benutzer einer Infrastruktur eine Abgabe zu entrichten haben, die einerseits die Infrastrukturkosten decken soll, andererseits — soweit möglich — aber auch über diese Kosten hinausgehen kann, weil dadurch angezeigt würde, dass die Benutzer an einer Erweiterung oder Modernisierung des Verkehrswegenetzes interessiert sind. Die unabhängige Behörde, die mit der Verwaltung, also mit Ausbau und Unterhaltung der betreffenden Infrastruktur beauftragt ist, würde auf diesem Wege einerseits Hinweise auf bestehende Investitionserfordernisse und andererseits auch einen Teil der Finanzmittel erhalten, um diese Erfordernisse zu befriedigen. Das bedingt allerdings, dass die Abgaben der Benutzer nicht in den Etat der Regierung fliessen sondern in den Etat jener Institution, deren spezielle Aufgabe die Planung und Finanzierung einer bestimmten Infrastruktur ist.

In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass eine Revision gewisser finanzwirtschaftlicher Prinzipien in Bezug auf die von den Benutzern der Verkehrsinfrastruktur aufgebrachten Steuermittel unerlässlich ist, wenn die heutigen Misstände in der Infrastruktur-Politik jemals überwunden werden sollen. Einzelne Verkehrsträger bringen schon heute regelmässig beträchtliche Finanzmittel auf, die eindeutig als Abgabe für die Benutzung der Verkehrswege bezeichnet werden könnten, aber trotzdem in den allgemeinen Haushalt der Regierung fliessen und für Zwecke verwendet werden, die mit dem Unterhalt und dem Ausbau der Infrastruktur nichts zu tun haben. Eine solche Finanzpolitik ignoriert systematisch die Bedürfnisse aller derjenigen, die auf die Benutzung der Verkehrswege angewiesen sind.

Abgaben der Benutzer der Infrastruktur, die nicht dem Bereich der allgemeinen Steuern zuzurechnen sind und die die Kosten der

Infrastruktur übersteigen, müssen als Mittel zur Selbstfinanzierung weiterer Infrastruktur-Investitionen betrachtet werden. Diese Mittel sind die erste Quelle für die Finanzierung der Investitionen überhaupt. Soweit sie heute noch in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen, ist es irreführend, deshalb in der Regierung den Finanzier der Investitionen zu sehen, denn der Staat ist in Wirklichkeit nur in dem Masse Finanzier, in dem er Mittel zur Verfügung stellt, die über die von den Benutzern aufgebrachten Mittel hinausgehen.

2. Wenn die Infrastruktur-Investitionen eines Verkehrsträgers ausschliesslich oder vorwiegend durch eigene Mittel, also aus den Abgaben der Benutzer finanziert werden können, so ist dies zweifellos ein besonders deutliches Zeichen dafür, dass ein Ausbau der Infrastruktur notwendig ist. Soweit zusätzliche Mittel benötigt werden, sind diese im Regelfall von der zuständigen Verwaltung auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen. Durch den Zwang, das investierte Kapital zu verzinsen, wird sich auch ein Vergleich zwischen den Infrastruktur-Investitionen im Verkehr und den Investitionsprojekten ergeben, die andere Interessenten, so vor allem die Wirtschaft, über den Kapitalmarkt finanzieren möchten. Kann eine bestimmte Investition zum bestehenden Kapitalzins nicht finanziert werden, so beweist dies eben, dass sie volkswirtschaftlich betrachtet noch nicht vordringlich ist. Neben der Möglichkeit der Selbstfinanzierung sollte die zweite Quelle zur Finanzierung der Infrastruktur-Investitionen daher stets der Kapitalmarkt sein.

Erst an dritter Stelle sollte dagegen auf Mittel aus dem Budget der Regierung, d.h. auf die von der Allgemeinheit aufgebrachten Steuermittel zurückgegriffen werden. Dies sollte aber nicht geschehen, um den Unterhalt oder den Bau einer bestimmten Infrastruktur generell zu subventionieren, sondern um jene Investitionen zu finanzieren, die von der Regierung veranlasst werden, obwohl sie nicht im Interessse einer ökonomischen Investitionspolitik liegen.

IV. Schlussbemerkung

Mit den genannten Prinzipien und durch die Herstellung der erforderlichen institutionellen und finanzwirtschaftlichen Voraussetzungen würde eine Investitionspolitik zu verwirklichen sein, die sich nicht nur in die allgemeine Verkehrspolitik sondern auch in die Ordnung der Wirtschaft aller Länder einfügen würde, in denen die

Bedürfnisse der Verbraucher und die private Initiative die entscheidenden Elemente zur Steuerung des Wirtschaftslebens sind. Zur Zeit ist die Infrastruktur-Politik weit davon entfernt, den Bedürfnissen der Verbraucher gerecht zu werden; vielfach besteht vielmehr die Meinung, dass sich die Verbraucher umgekehrt an die Infrastruktur anzupassen hätten, welche die Investitionspolitik zur Verfügung stellt. Eine solche Auffassung ist mit der Wirtschaftsordnung der freien Welt grundsätzlich aber nicht vereinbar, und ihre Folgen für die Länder, in denen sie regiert, sind hohe Verluste an volkswirtschaftlichem Vermögen und eine ständige Behinderung des wirtschaftlichen Wachstums. Sehr drastisch und mit speziellem Bezug auf die Verhältnisse im Strassenverkehr der Bundesrepublik wurden diese Gedanken kürzlich in folgender Form vorgetragen:

„Wenn sich die Ausgaben für Fahrzeuge und für die dazugehörigen Verkehrswege unharmonisch entwickeln, weil der Staat die ihm zufliessenden Sonderabgaben für andere Zwecke ausgibt, so führt das zu einer Kapitalvergeudung grossen Stils, wie sie sonst nur aus Volkswirtschaften östlicher Prägung bekannt ist: Produktionsmittel können nur unvollkommen genutzt werden und liegen brach, weil vergessen oder versäumt worden ist, rechtzeitig für die notwendigen Ergänzungsinvestitionen zu sorgen. Wir haben wenig Grund, uns über die Planungsfehler in anderen Volkswirtschaften zu mokieren, wenn der Staat bei uns die gleichen Fehler begeht, und zwar in einer Grössenordnung, die in die Milliarden hineinreicht." [4])

SUMMARY

The Infrastructure of Transport

by Dr. W. Meyer

Investments in the infrastructure of transport are of fundamental interest to a country's economic development. It is, therefore, often assumed that construction and maintenance of the infrastructure are a task for the Government. In performing this task, criteria other than economical — e.g. political — will often be decisive.

As a result of this assumption, the link between general transport policy and investment policy is often severed, as will be manifest from unequal expansion of the infrastructure in the various branches of transport. The European Committee opposes this system and is in favour of integration,

[4]) So Professor Dr. Walter Hamm in einem auf Einladung des Verbandes der Automobilindustrie am 8./9. 6. '64 vor der Wirtschafts- und Kraftfahrpresse der Bundesrepublik gehaltenen Vortrag.

within the E.E.C., of the investment policy into the transport policy. Given the competition between the various means of transport and given the increasing specialisation, transport policy will have to have for its first principle that the infrastructure be developed and maintened in such a way as to enable all transport businesses to offer their services on competing conditions on the one hand, and to specialise their means of transport according to the needs of their customers on the other hand. For this purpose, it would be efficient to establish for each branch of transport an institute independent from the Government, occupying itself with planning and financing investments projects. In the present situation, rail transport is too independent as compared with road and water transport. A second principle is that the total costs of infrastructure per branch of transport are paid by the users. If the total sum paid by the users of the infrastructure exceeds the total costs thereof, the balance is to be used to finance new projects. If more money is needed, it will have to be borrowed on the capital market.

SOMMAIRE

L'infrastructure des transports,

par le docteur W. Meyer

Le fait que les investissements en matière d'infrastructure des transports revêtent un intérêt primordial pour le développement économique d'un pays, incite souvent d'aucuns a en déduire que la mise en place et l'entretien de cette infrastructure incombent aux pouvoirs publics. En assumant cette tâche, ceux-ci se laisseront souvent guider par des critères non économiques, (politiques p.e.). Cette opinion conduit à une incohérence entre la politique des transports et celle des investissements, incohérence qui se manifeste p.e. dans un décéquilibre entre les moyens investis dans les diverses branches de transport.

La Commission européenne s'oppose à ladite opinion et préconise pour les transports de la C.E.E. une politique d'investissement faisant partie de la politique des transports même. Etant donné la concurrence entre les différents moyens de transport ainsi que la spécialisation accrue, le premier principe d'une politique des transports devra être que l'infrastructure doit être entretenue et développée de façon à permettre à toutes les entreprises de transport d'offrir leurs services à des conditions concurrentielles d'une part et à spécialiser leurs moyens de transport conformément aux besoins des usagers. A cet effet il serait efficace d'établir pour chaque mode de transport un organisme ne dépendant pas des pouvoirs publics et ayant pour tâche de faire le planning et le financement des projets d'investissements infrastructurels. A l'heure actuelle les transports ferroviaires jouissent d'une trop grande indépendance par rapport aux transports routiers et fluviaux.

Le deuxième principe consiste à faire supporter le coût total de l'infrastructure de chaque branche de transport par les usagers. Les soldes créditeurs des péages perçus des usagers et le coût total de l'infrastructure devraient être affectés au financements de projets nouveaux. Si ces péages ne suffisaient pas, il faudrait emprunter les fonds nécessaires au marché des capitaux.

SOCIALE POLITIEK VOOR HET VERVOER IN DE E.E.G.

Dr. J. H. Spiegelenberg

Inleiding

Het verzoek van de redactie, in dit blad iets te schrijven over „sociale aangelegenheden in het vervoer" in het kader van de Europese Economische Gemeenschap, zou ik aldus willen interpreteren, dat ik, om niet te vervallen in min of meer vage algemeenheden, waaraan de lezers geen behoefte zullen hebben, zal trachten aan te geven, welke activiteiten de Europese Commissie m.i. in dit opzicht wel en niet zou kunnen entameren. Als uitgangspunt neem ik daarbij de bekende ontwerp-beschikking, door de Commissie op 20 mei 1963 bij de Raad aanhangig gemaakt, m.b.t. de harmonisatie van bepaalde voorschriften welke van invloed zijn op de concurrentie in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.[1])

Het gaat dan met name om titel IV van deze ontwerp-beschikking, betrekking hebbend op „voorschriften op sociaal gebied".

Strekking van de harmonisatie

Het lijkt gewenst uitdrukkelijk voorop te stellen, dat het hier bepaald niet het belangrijkste gedeelte betreft van de onderwerpelijke ontwerp-beschikking, terwijl het belang van deze als totaliteit, zeker voor ons land, nog weer verre wordt overtroffen door de andere voorstellen op het gebied van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek, die tegelijk bij de Raad werden ingediend (margetarieven en communautair contingent voor het wegvervoer).

Zou het gemeenschappelijk vervoerbeleid niet uiteindelijk worden

---

[1]) Voor de tekst van dit ontwerp kan worden verwezen zowel naar het Supplement op het Bulletin van de EEG 1963 no. 6 als naar document 23 dd. 11 mei 1964 uit de serie Zittingsdocumenten 1964—1965 van het Europees Parlement, behelzende het verslag van de parlementaire Commissie voor het Vervoer over de onderwerpelijke ontwerp-beschikking. De tekst van de in het navolgende besproken „voorschriften op sociaal gebied" wordt voor het gemak van de lezer in een bijlage bij dit artikel integraal afgedrukt.

geconcipieerd en uitgevoerd in waarlijk liberale geest met dien verstande, dat het in het kader van de EEG inderdaad kan komen tot een „herverdeling van het vervoer" tussen de ondernemingen, ongeacht hun nationaliteit, en de takken van vervoer „naar gelang van hun natuurlijke geschiktheden en hun respectieve produktiviteitsniveaus", m.a.w. zou er reeds ten principale geen sprake zijn van een „gezonde mededinging", dan heeft het uiteraard, op zijn zachtst gezegd, weinig zin meer om overigens te streven naar gelijkheid van behandeling, d.w.z. naar het elimineren van verschillen in de bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lid-staten, die van invloed zijn op de concurrentieverhoudingen.

Aan de andere kant dient te worden erkend, dat, teneinde te kunnen komen tot de geleidelijke liberalisatie, die naar Nederlandse opvatting op vervoersgebied ware tot stand te brengen, een zekere (synchroon lopende) harmonisatie van de concurrentievoorwaarden, mede op sociaal gebied, van belang kan zijn, met name voorzover kan worden aangetoond, dat bestaande, uit overheidsmaatregelen voortvloeiende ongelijkheden (in ernstige mate) concurrentieverstorend werken (en voorzover die ongelijkheden elkaar in hun effect voor de concurrentiepositie dus niet compenseren).

Dit laatste voorbehoud is essentieel: de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden kan en mag geen doel op zichzelf zijn, zoals de Commissie voor het Vervoer uit het Europees Parlement in zijn in noot [1]) bedoelde verslag terecht opmerkt.

Terecht ook maakt de Commissie onderscheid tussen „natuurlijke" en „kunstmatige" oorzaken van verschil in concurrentievoorwaarden.

Voorzover er sprake is van *„natuurlijke"* verschillen — die voortvloeien uit geografische voordelen c.q. uit een al dan niet daarmee samenhangende produktiviteitsvoorsprong — „ligt het voor de hand, dat deze verschillen in de gemeenschappelijke markt niet voor harmonisatie in aanmerking komen". De integratie, zoals die met het EEG-Verdrag wordt beoogd, heeft immers juist ten doel — aldus nog steeds de parlementaire commissie — van deze voordelen profijt te trekken, teneinde op die manier tot een grotere welvaartsstijging te komen.

Bij de *„kunstmatige"* kostenverschillen gaat het vooral om divergenties, die het gevolg zijn van overheidsmaatregelen. Het zijn deze en uitsluitend deze maatregelen van overheidswege — anders gezegd: de verschillen in wettelijke en administratieve bepalingen —,

die aanleiding kunnen geven tot harmonisatie. Dit is ook geheel in overeenstemming zowel met de artt. 100 e.v. van het EEG-Verdrag, die spreken van de aanpassing van de wetgeving, als met de memorie van toelichting op de hier besproken ontwerp-beschikking, die zegt dat „de gebieden, waarop de harmonisatiemaatregelen moeten worden genomen, worden gekozen in verband met de omvang en betekenis van de *overheidsmaatregelen* en de gevolgen daarvan voor de concurrentie in het vervoer".

De parlementaire commissie geeft al evenzeer blijk van een juist inzicht waar zij opmerkt, dat men bij het streven naar harmonisatie van sociale bepalingen op vervoersgebied in feite aan vrij enge grenzen gebonden is: men dient zich te bepalen tot die aangelegenheden van sociale aard, *die specifiek zijn voor het vervoer* en zich daarbij dus te onthouden van bemoeienis met onderwerpen, die van algemene betekenis zijn en die als zodanig krachtens art. 118 van het Verdrag ten principale zijn voorbehouden aan de lid-staten. „Tenslotte kunnen voor de werknemers in de vervoerssector bezwaarlijk fundamenteel andere bepalingen worden vastgesteld dan voor de werknemers in aangrenzende (bedoeld is kennelijk: andere) sectoren".

Vormt een onderwerp als dat van de werk- en rusttijden al een grensgeval, *waarbij overwegingen van verkeersveiligheid meer dan typisch sociale overwegingen dan de rechtvaardiging moeten vormen* om het onder vigueur van het gemeenschappelijke vervoerbeleid ter hand te kunnen nemen, bepaald geen twijfel kan erover bestaan, dat onderwerpen als lonen en sociale zekerheid niet in dat kader thuishoren.

Wat de *lonen* betreft — door de meer geciteerde Commissie voor het Vervoer uit het Europees Parlement aangemerkt als een typische bron van „natuurlijke" kostenverschillen (een opvatting, die, omdat zij uiteraard ook algemene strekking heeft en zich dus niet beperkt tot het vervoer, gaarne ter overdenking zij aanbevolen aan hen, die menen dat op de kortst mogelijke termijn ware aan te sturen op een „Europees" loonpeil, in plaats van dat men vrede zou hebben met de economisch enig juiste *mogelijkheid*, dat een dergelijk loonpeil geleidelijk aan zal ontstaan als resultaat van de werking van de gemeenschappelijke markt en het daardoor verminderen c.q. althans theoretisch uiteindelijk verdwijnen van produktiviteitsverschillen) —, kan er van een harmonisatie van bovenaf ook daarom geen sprake zijn, omdat het hier een aangelegenheid betreft, die in alle lid-staten ten

principale behoort tot de competentie van werkgevers en werknemers, van de „sociale partners" dus volgens het Europese jargon.

De *sociale zekerheid* is bij art. 118 van het Verdrag van Rome uitdrukkelijk aangemerkt als een aangelegenheid van de lid-staten (hetzelfde geldt trouwens voor de lonen als onderdeel van de „arbeidsvoorwaarden") en daarmee tevens als een zaak van algemene sociale politiek. Het oordeel over de vraag, of er eventueel aanleiding zou kunnen zijn om bepaalde aanvullende regelingen c.q. incidenteel afwijkingen van het algemene systeem voor bepaalde bedrijfstakken te treffen c.q. toe te staan en om daarbij dan al dan niet naar een zekere uniformiteit te streven, is dus evenzeer voorbehouden aan de lid-staten. In het kader van een eind vorig jaar door de Europese Commissie in overleg met regeringsdeskundigen opgesteld — en naderhand door de ministers van sociale zaken der zes lid-staten aanvaard — werkprogramma ter implementatie van art. 118 is, bij wijze van follow-up t.a.v. de eind 1962 gehouden Europese Conferentie inzake de Sociale Zekerheid, reeds voorzien in een nadere bestudering van bepaalde aspecten van dit veelomvattende onderwerp (waaronder dat van het toepassingsgebied van de sociale verzekeringsstelsels en dat van de uitkeringen en verstrekkingen in geval van beroepsziekten en arbeidsongevallen), die zich wellicht zullen blijken te lenen voor een zekere harmonisatie.

Men zal op dit terrein echter om twee redenen uiterst voorzichtig tewerk moeten gaan. In de eerste plaats omdat geenszins a priori vaststaat, dat hetgeen sociaal wellicht wenselijk zou zijn, in elk van de lid-staten ook economisch realiseerbaar zou zijn, gegeven de beperkte economische ruimte en het feit, dat op die ruimte ook een beroep wordt gedaan door—land voor land uiteenlopende — andere desiderata. Het is een zaak van autonome beslissing van de regeringen der lid-staten, hoe de in totaal beschikbare ruimte over de verschillende desiderata zal worden verdeeld. In de tweede plaats is voorzichtigheid bij een eventueel streven naar harmonisatie op het onderhavige terrein geboden, omdat de bestaande verschillen in de structuur van de stelsels van sociale zekerheid historisch gegroeid zijn en dit dan uiteraard veelal in samenhang met nationale voorkeuren en omstandigheden.

De bepalingen van de ontwerp-beschikking

Wanneer wij dan nu, in het licht van de voorgaande beschouwingen, die bedoeld zijn om in algemene zin aan te geven wat de

Europese Commissie in het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek wel en niet aan sociale maatregelen zou kunnen voorstellen, nader in concreto ingaan op de sociale bepalingen, vervat in de artt. 12 t/m 16 van de onderwerpelijke ontwerp-beschikking van de Commissie, dan zij daarover het volgende opgemerkt.

Allereerst dient in het algemeen te worden geconstateerd, dat, zeker wat de sociale bepalingen betreft, de voorgestelde beschikking in hoge mate het karakter heeft van een kader-regeling. Gesteld al, dat de Raad van Ministers de beschikking in deze vorm zou aanvaarden — quod non —, dan zou het nog volstrekt onduidelijk zijn, waartoe de beoogde harmonisatie precies zou leiden.

Dit is al zeer evident wat *art. 12* betreft. Daargelaten, wat in dit verband zou moeten worden verstaan onder „harmonisatie op de weg van de vooruitgang", zou een zo ruim geformuleerde verplichting tot harmonisatie en coördinatie van arbeidsvoorwaarden niet kunnen worden aanvaard: òfwel zou dan immers een conflict met art. 118 van het EEG-Verdrag c.q. met de autonomie der sociale partners terzake van de arbeidsvoorwaarden in de beschikking zijn ingebouwd, òfwel zou alsnog concreet moeten worden aangegeven, welke *voor het vervoer specifieke* arbeidsvoorwaarden (vallend binnen de competentie van de overheid) ànders dan de in de volgende artikelen reeds aangeduide men met dit art. 12 wilde dekken. Bovendien voorziet *art. 18* reeds in de mogelijkheid van aanvullende voorstellen. Hoogstens zou men de inhoud van art. 12 in zijn huidige vorm derhalve kunnen zien als een algemene beginselverklaring, die dan echter zou thuishoren in de Considerans.

De *artikelen 13 en 14* betreffen inderdaad specifieke vervoersarbeidsvoorwaarden. Deze zouden dus *in principe* kunnen worden aanvaard, althans in dit kader in overweging kunnen worden genomen. Toch moeten ook hierbij wel enkele voorbehouden worden aangetekend.

Om te beginnen is het wel duidelijk, dat eerst een diepgaande nadere vergelijkende studie nodig is om het inzicht in de feitelijk bestaande situatie, dat nu nog slechts fragmentarisch is, te vervolledigen. Dit geldt zowel voor de bemanningssamenstelling als voor de werk- en rusttijden, welke onderwerpen overigens uiteraard ten nauwste met elkaar samenhangen en die dan ook *in onderling verband* zullen moeten worden bezien. Vervolgens zou de Europese Commissie een poging kunnen doen tot het aangeven van gemeenschappelijke normen voor de harmonisatie.

Zolang geen volledige kennis van de feiten beschikbaar is en zolang ook geen overeenstemming over gemeenschappelijke normen bereikt is, kan er kwalijk sprake zijn van het aanvaarden van een verplichting tot harmonisatie (ten onrechte spreekt de Commissie voor wat de bemanningssamenstelling betreft zonder meer van gelijkmaking c.q. unificatie, ten onrechte althans wat de binnenvaart betreft, naar ook de Commissie voor het Vervoer uit het Europees Parlement opmerkt), laat staan met ingang van een datum en binnen een periode, die reeds nu zouden worden gefixeerd. Wat de bedoelde normen betreft, zal de Commissie rekening moeten houden met — resp. zich zoveel mogelijk dienen te conformeren aan — hetgeen er in ander internationaal kader reeds aan regelingen is tot stand gekomen c.q. voorbereid. Dit geldt zowel voor de Rijnvaart als voor het wegvervoer (AETR).

Wat de spoorwegen betreft zou men zich kunnen afvragen of er wel behoefte is aan een voorschrift tot harmonisatie van de bemanningssamenstelling, aangezien er in deze bedrijfstak geen concurrentie tussen de lid-staten is. Uiteraard bestaat deze wel tussen de vervoertakken, doch dan gaat het om een coördinatievraagstuk.

Is het begrip „bemanningssamenstelling" geval voor geval eenvoudig te omschrijven, dit is zeker niet het geval met de begrippen „werk- en rusttijd". Deze zullen derhalve alsnog exact moeten worden gedefinieerd alvorens op harmonisatie daarvan gerichte nadere concrete voorstellen in overweging kunnen worden genomen. Voor harmonisatie kan ook de overurenregeling als zodanig in principe in aanmerking komen, niet echter de vergoeding voor overuren. Dit laatste is, evenzeer als de primaire beloning, een zaak èn van algemene strekking (art. 118 van het Verdrag) èn van de autonomie der sociale partners. Niet onlogisch stelde de Vervoerscommissie uit het E.P. een amendement op art. 14 voor, krachtens hetwelk de harmonisatie van de werk- en rusttijden ware na te streven niet alleen binnen elk der drie takken van inland transport, maar ook tùssen de drie (men spreekt in dit verband ook wel van coördinatie), uiteraard rekening houdend met verschillen in functies en toegepaste technieken.

Daar het harmoniseren van arbeidstijden een slag in de lucht zou worden wanneer niet tegelijk zou zijn voorzien in een doeltreffend controlesysteem, zou men verwachten dat de Commissie het invoeren van zulk een systeem zou hebben voorgesteld. Dit is echter niet het geval: zij zou — blijkens *art. 15* — (wellicht voorshands) niet

verder willen gaan dan het invoeren van een controleboekje (voor het wegvervoer en de binnenscheepvaart). Dit lijkt weinig effectief.

Tenslotte *art. 16:* uit de voorgaande algemene beschouwingen moge reeds zijn gebleken, dat m.i. de Commissie een wijze zelfbeperking heeft in acht genomen door terzake van de sociale zekerheid te verwijzen naar de discussie over dit onderwerp in het bredere kader van art. 118 van het Verdrag.

Raadpleging sociale partners

Een enkele opmerking zij nog gemaakt over de wens, dat de Commissie over de inhoud van de verordeningen, op te stellen ter uitvoering van de in het voorgaande besproken bepalingen van de ontwerp-beschikking, nauw overleg zal plegen met de sociale partners.

Deze wens werd reeds tot uitdrukking gebracht op de in december vorig jaar te Brussel gehouden Rondetafelconferentie over de sociale politiek in het vervoer. [2]) Voorkeur bleek toen te bestaan voor tripartite overleg, waarbij dus niet alleen de werkgevers en de werknemers zouden zijn vertegenwoordigd, maar ook de regeringen, met name voor het thema van de harmonisatie en de coördinatie van arbeidsvoorwaarden, het terrein dus dat door de onderwerpelijke ontwerp-beschikking wordt bestreken. Verschil van mening was er slechts over de vraag, of zou moeten worden overgegaan tot het instellen van één tripartite raadgevende commissie, die zich dan eventueel in drie subcommissies zou kunnen splitsen, één voor elke tak van vervoer, dan wel of men niet beter direct drie afzonderlijke commissies zou kunnen formeren.

Op 11 maart jl. stelde vervolgens de heer Nederhorst in zijn kwaliteit van lid van het Europees Parlement aan de Europese Commissie de schriftelijke vraag (no. 156), of zij aan de ter RTC tot uitdrukking gebrachte wens tot het oprichten van een „tripartite raadgevend orgaan voor de sociale problemen in de vervoerssector" (deze vraag ging dus wel wat verder dan ter RTC werd beoogd) gevolg dacht te geven. In haar antwoord van 14 april hield de Commissie zich op de vlakte: zij was nog doende zich te beraden op „de meest geschikte vorm" voor de raadpleging der sociale partners.

---

[2]) Voor een verslag van deze Conferentie, die werd gekenmerkt door een uitermate gebrekkige voorbereiding en mede daardoor een hoogst verward verloop, zij verwezen naar „Nederlands Transport", het orgaan van de KNVTO, 16e jaargang no. 2 van 25 januari 1964.

Door toedoen van de mede-adviserende Sociale Commissie kwam de onderhavige wens ook op het tapijt in het hierboven reeds meerdere malen geciteerde verslag van de Commissie voor het Vervoer uit het Europese Parlement en wel bij wijze van toevoeging van een tweede lid aan *art. 17:* de EEG-Commissie zou de sociale partners moeten uitnodigen, deel te nemen aan de werkzaamheden van „een of meer paritaire commissies", te raadplegen bij de uitwerking van de gemeenschappelijke regels in het kader van Titel IV van de onderhavige beschikking. Nu dus ineens geen tripartite commissie(s) meer, maar bipartite.

Met alle begrip voor de wenselijkheid, dat de sociale partners (hetzij op tri-, hetzij op bipartite basis) een duidelijker plaats zouden krijgen bij de uitwerking van de sociale politiek in het kader van de EEG — een wenselijkheid, die zeker de Nederlandse minister van sociale zaken aanspreekt, blijkens o.m. de desbetreffende beschouwing in de Memorie van Toelichting bij de begroting van zijn departement voor 1965 (Zitting 1964-1965-*7800* - hst. XV no. 2 pag. 41) [3]) —, ben ik niettemin geneigd mij in het onderwerpelijke geval aan te sluiten bij het oordeel van de parlementaire Vervoerscommissie. Hoewel deze in eerste instantie de wens van de Sociale Commissie, dat in casu worde overgegaan tot het oprichten van (een) paritaire commissie(s), overneemt, geeft zij vervolgens in haar toelichting blijk, aan het nut van het oprichten van (weer) een nieuw, adviserend orgaan te twijfelen: de procedure zou er slechts (nog) omslachtiger door worden. „Bovendien zijn de sociale partners vertegenwoordigd in het Economisch en Sociaal Comité van de EEG, waar zij hun invloed op het sociale beleid in de vervoerssector kunnen doen gelden" (het ESC heeft zoals bekend o.m. zowel voor het vervoer als voor sociale vraagstukken gespecialiseerde afdelingen).

Dit lijkt mij een gezond standpunt, [4]) dat ook in meer algemene zin — dus wat betreft de samenwerking terzake van de sociale politiek ex art. 118 van het EEG-Verdrag — aanbeveling verdient. Gezien de met name van Nederlandse zijde zo dringend gewenst geachte verdere democratisering van de Europese samenwerking zou er echter alles voor te zeggen zijn, niet alleen de positie van het Europees Parlement, maar ook die van het E.S.C. te versterken, met name door dit Comité een volwaardig recht van initiatief te geven, het recht dus om ook ongevraagde adviezen uit te brengen.

Juist voor wat de sociale politiek betreft zou een dergelijke uitbreiding van de bevoegdheden van het E.S.C. een gelukkige oplossing kunnen zijn voor het dilemma, dat is ontstaan doordat men in de lidstaten van de EEG van regeringswege wel in het algemeen begrip heeft voor het verlangen der sociale partners, op Europees niveau meer betrokken te worden bij de uitwerking van die politiek, maar uitermate aarzelend — of zelfs afwijzend — staat tegenover (verdere) institutionalisering van de inspraak der sociale partners. Het lijkt dan voor de hand te liggen, dat men de oplossing zoekt binnen het raam van de bestaande instituten: voor de politieke beoordeling in een volwaardig Europees Parlement, voor de beoordeling uit het oogpunt van belangenbehartiging en -afweging in een adequaat Economisch en Sociaal Comité, te vergelijken met onze eigen Sociaal-Economische Raad.

---

[3]) Verwezen zij ook naar het artikel „Sociale politiek in het kader van de EEG" in Euromarktnieuws, Kluwer/Samson, augustus/september 1964.

[4]) Het is in dit licht te betreuren, dat voor de sociale problemen op het gebied van de landbouw wel reeds een tweetal raadgevende comité's zijn opgericht. Dit mag echter geen reden zijn om voor het vervoer, laat staan voor de sociale politiek in het algemeen, dezelfde weg op te gaan.

BIJLAGE

ONTWERP-BESCHIKKING VAN DE RAAD

m.b.t. de harmonisatie van bepaalde voorschriften welke van invloed zijn op de concurrentie in het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren

Titel I Belastingvoorschriften artt. 1 t/m 5

Titel II Verzekeringsvoorschriften artt. 6/7

Titel III Bepalingen m.b.t. bepaalde maatregelen van de staat artt. 8 t/m 11

Titel IV **Voorschriften op sociaal gebied** artt. 12 t/m 16

Art. 12

1. Met ingang van 1 januari 1965 en voor het einde van de overgangsperiode wordt binnen elke tak van vervoer de harmonisatie op de weg van de vooruitgang van de bijzondere wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren tot stand gebracht.
2. De in lid 1 genoemde aanpassing moet met inachtneming van de verschillen in vervoerstechniek en in de functies binnen de drie takken van vervoer worden aangevuld door een geleidelijke onderlinge aanpassing van de bijzondere wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden in het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren.

Art. 13

Met ingang van 1 januari 1965 worden de voorschriften met betrekking tot de samenstelling van de bemanningen in elke tak van vervoer volgens gemeenschappelijke normen gelijkgemaakt.

Deze gelijkmaking zal uiterlijk op 31 december 1966 moeten zijn uitgevoerd.

Art. 14

1. Met ingang van 1 januari 1965 zal worden begonnen met de harmonisatie van de voorschriften ten aanzien van de arbeids- en rusttijden in elke tak van vervoer.
2. Met ingang van 1 januari 1965 zal, met inachtneming van de uitvoering van lid 1 van dit artikel, worden begonnen met de harmonisatie van de overurenregelingen en met name van de criteria op grond waarvan deze uren als overuren worden beschouwd (de extra vergoeding voor deze uren) en de voorwaarden voor afwijkende regelingen.
3. De in lid 1 en 2 genoemde harmonisaties moeten uiterlijk 31 december 1966 zijn uitgevoerd.

Art. 15

Met ingang van 1 januari 1965 wordt voor het vervoer over de weg en over de binnenwateren een contrôleboekje op grond waarvan de contrôle op de toepassing van de voorschriften op het gebied van de arbeidstijden kan worden verricht, ingevoerd.

Art. 16

Voor 1 januari 1966 zal worden beslist in hoeverre voor het vervoer speciale maatregelen op het gebied van de sociale zekerheid moeten worden genomen, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de stand van de algemene harmonisatie van de stelsels van sociale zekerheid.

Titel V **Slotbepalingen** artt. 17 t/m 19

Art. 18

Aan het einde van de tweede etappe der overgangsperiode en vervolgens om het andere jaar zal de Commissie aan de Raad rapport uitbrengen over de toepassing van deze beschikking en eventueel voorstellen doen ter wijziging of aanvulling in verband met de totstandbrenging van de gemeenschappelijke markt en de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

JAARBANDEN VERKEER

Voor het inbinden van de jaargang 1964 kan een linnen band met opschrift geleverd worden.

Toezending geschiedt na ontvangst van *f* 3,— op postrekening 2055 ten name van

STICHTING NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT

SOMMAIRE

La politique sociale dans les transports de la C.E.E.,

par le docteur J. H. Spiegelenberg

La libération graduelle des transports à l'intérieur de la C.E.E. nécessite simultanément l'harmonisation des conditions concurrentielles dans les Etats membres, aussi dans le domaine social. Selon la Commission Européenne, les différences entre les régimes concurrentiels existant dans les Etats membres ont des causes tant naturelles qu'artificielles. En ce qui concerne les différences de coût artificielles, celles-ci résultent surtout de mesures prises par les pouvoirs publics et ce sont uniquement ces mesures qui font l'objet de l'harmonisation en question. Elles visent notamment la composition des équipages et les heures de travail et de repos. Mais les salaires et la sécurité sociale ont une importance plus générale et devront faire l'objet d'une procédure liée à l'article 118 du traité de Rome.

Partant de cette supposition, l'auteur examine en détails le titre IV de la proposition de règlement établie par la Commission Européenne, relatif aux conditions concurrentielles dans les transports à l'intérieur de la C.E.E. Afin de pouvoir effectuer le règlement, il faudra préciser plusieurs notions intervenant dans cette proposition. Quant aux consultations entre les partenaires sociaux sur l'application du règlement, l'auteur croit qu'il faudra donner un véritable droit d'initiative au Comité Economique et Social de la C.E.E.

SUMMARY

Social policy for transport in the E.E.C.

by Dr. J. H. Spiegelenberg

For a gradual liberalization of transport within the E.E.C. to be achieved successfully, it is of importance that certain conditions of competition are harmonised synchronically. Differences in conditions of competition may have natural or artificial causes. The artificial differences in cost are mainly divergencies caused by government measures. Such government measures only are liable to be harmonised. In the social field they specifically include crew composition and hours of work and rest. Wages and social security, on the other hand, are of a wider scope, to be dealt with in the context of article 118 of the Rome Treaty.

Against this background Title IV of the European Committee's draft regulation on the harmonisation of conditions of competition in inland transport is reviewed in detail. In order to be implemented the different notions put forward in Title IV will have to be defined more clearly. As to the consultation of the social partners with regard to the implementation of the regulation the author refers to the Economic and Social Committee of the E.E.C. which however in his opinion should be given a true right of initiative.

40 38 11.990 11/6 64

BOEKBESPREKINGEN

Karin Peschel, *Die Koordinierung von Schiene und Strasse im Binnengüterverkehr Belgiens, Frankreichs und der Niederlande — unter Berücksichtigung der europäischen Integration* (Heft 31 in de reeks „Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster); Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen 1964. 250 blz.

In dit 250 pagina's tellend boek, waarvan de laatste 50 pagina's tabellen, vervoersstroom-diagrammen en een literatuur-opgave bevatten, wordt — volgend op een theoretisch eerste deel — een analyse gegeven van de vervoerscoördinatie, zoals deze op het ogenblik bestaat in de voor deze studie gekozen landen: Frankrijk, België en Nederland.

Dat ondanks het minitieuze karakter van de ontrafeling, de in deze vraagstukken geïnteresseerde lezer toch geboeid blijft, dankt het boek: 1) aan het belang van de theoretische uiteenzettingen die aan de analyse voorafgaan; 2) aan de zeer grote en gedegen kennis, die de schrijfster blijkt te bezitten van de systemen en hun vormgevingen in de drie behandelde landen en 3) aan het feit, dat vele in de analyse naar voren komende bijzonderheden, ook op zichzelf beschouwd interessant zijn.

Hoewel het boek is geschreven „unter Berücksichtigung der europäischen Integration" en het uit dien hoofde een aantal duidelijke uitspraken pro en contra bevat (in een naar optimale coördinatie strevende vervoerspolitiek verdient het vraagstuk van de infrastructuur-coördinatie de „unbedingte Priorität"; capaciteitsregulering is te verkiezen boven prijsregulering; margetarieven zijn ondoelmatig) loopt het niet uit in een eigen conceptie voor een Europese vervoerspolitiek of voor onderdelen daarvan. Dit onderstreept de bedoeling om de studie te beperken tot een theoretisch gefundeerde analyse. Het er in betrekken van de vervoerscoördinatie (binnen en tussen vervoerstakken) ook van de drie overige EEG-landen, ook van het personenvervoer en ook van andere sectoren dan in het bijzonder rail en weg, heeft de schrijfster als een te zware opgave moeten verwerpen.

Doel van de vervoerscoördinatie is, aldus het boek, de (schaarse) produktiefactoren zodanig over de afzonderlijke verkeersdragers te verdelen, dat op lange termijn de grootst mogelijke doelmatigheid van de verkeerssector wordt bereikt (pag. 23). De schrijfster verwerpt de theorie van de marginalistische prijsvorming als middel om dit doel te verwerkelijken. Haar voornaamste bezwaren daartegen zijn, dat een „sozial-ökonomisches Optimalsystem", zoals dat door deze, daarin passende theorie, wordt verondersteld, niet kan worden gerealiseerd en voorts, dat het marginalisme, als theorie voor statische evenwichten, verstek laat gaan, waar het nieuw toe te voegen produktiefactoren betreft. Deze verwerping door de schrijfster van het Franse uitgangspunt voor vervoerscoördinatie, brengt haar dicht bij Oort's conclusies, al is het langs andere weg. Zij voorziet het marginalisme niet van praktische correcties of aanvullingen, maar spreekt uit zich voor totale maatschappelijke kosten en opbrengsten, als criterium, dat ook bij het niet-vervuld zijn van de voorwaarden voor een maatschappelijk-economisch optimum, geldigheid bezit. De fundamentele voorwaarde voor een optimale vervoerscoördinatie ligt, volgens de schrijfster, daarin, „dass der soziale Gesamtwert jeder im Verkehrssektor

erbrachten homogenen Leistungsmenge ihre sozialen Gesamtkosten decken bzw. übersteigen muss". „Stehen mehrere Produktionsfunktionen zur Verfügung, so ist diejenige zu verwenden, bei welcher das Verhältnis von sozialem Gesamtwert zu sozialen Gesamtkosten ein Maximum erreicht." Dit criterium voor de beoordeling van nieuwe investeringsprojekten geeft geen aanwijzing voor een „koordinationsoptimale" prijspolitiek. Op dat punt her-introduceert de schrijfster de marginale kosten. Niet echter als algemene prijstheorie, doch als element van prijsbeleid, zoals elke ondernemer de betekenis erkent van de marginale kosten in het kader van zijn streven — o.m. langs de weg van prijsdifferentiatie — naar winst boven de totale kosten.

Op deze basis steunen de verdere uiteenzettingen van het eerste deel van het boek en op deze basis worden, voor zover dat mogelijk blijkt, de bestaande systemen van vervoerscoördinatie in de drie landen geanalyseerd en beoordeeld. Het Nederlandse systeem incasseert daarbij het grootste aantal punten, al blijft merkwaardigerwijs geheel onbesproken de ontbrekende coördinatie op het gebied van investeringen in de infrastructuur.

Het boek van Karin Peschel vormt een goede informatiebron voor allen, die zich er van willen (of moeten) laten doordringen, dat vervoerscoördinatie een sterk gespecialiseerd onderdeel vormt van economische overheidspolitiek. Met verwerving en verbreiding van die specialistische kennis kan wellicht worden voorkomen, dat b.v. in het overleg over een gemeenschappelijke vervoerpolitiek werkelijke verschillen worden gebagatelliseerd en slechts ogenschijnlijke verschillen uitgroeien tot controversen.

Dr. J. B. VAN DER KAMP

F. Chanrion: *Une victoire européenne: La Moselle.* Editions Berger-Levrault, Paris 1964, 179 blz.

Voor al degenen die belangstelling hebben voor de wijze waarop plannen voor de bouw van waterwegen geconcipieerd en uitgevoerd worden, zal dit boek ongetwijfeld boeiende lectuur zijn. De auteur, die als directeur van het Consortium pour l'aménagement de la Mosselle deze ontwikkeling van zeer nabij en op een uitstekende waarnemingspost heeft mede gemaakt, schrijft hier zijn mémoires m.b.t. de kanalisering van de Moezel. De Moezelkanalisering werd een Franse aangelegenheid, nadat de ingenieur Malcor de Duitse plannen voor de kanalisering van de Moezel, die in de Tweede Wereldoorlog in verband met de annexatie van Lotharingen door het Reich een eerste uitvoering kregen (stuw bij Koblenz), als reserve genie-officier van de Franse bezetting in Duitsland ontdekte. Wij vernemen, dat in Frankrijk pas na de lancering van het Schuman-plan en dan nog uitsluitend door belanghebbenden in de Franse staalindustrie enige belangstelling voor deze plannen ontstond. Tegen de weerstand in eigen land van de SNCF en in het buitenland van nagenoeg alle betrokken groepen in, kwamen de kanaalplannen er toch door en wel verbonden aan het Frans-Duitse Verdrag met betrekking tot het Saargebied.

In het boek komt tot uitdrukking, dat de kanalisatie van de Moezel geen economisch, doch louter en alleen een politiek vraagstuk is geweest. Dit blijkt duidelijk op bladzijde 92 e.v., waar het Frans-Duitse meningsverschil met betrekking tot de berekening van de rentabiliteit van de gekanaliseerde Moezel wordt besproken. De Duitsers wensten dekking van de volledige kosten door de te heffen kanaalrechten. „Il fut facile à la délégation française de démontrer qu'en appliquant la théorie allemande aux voies navigables allemandes, on

arriverait à des péages de quinze à cinquante fois supérieurs au taux actuellement pratiqués, ce qui condamnerait tout trafic" (page 93). Uiteindelijk werd besloten dat de heffingen voor de vaart op de gekanaliseerde Moezel niet hoger zouden zijn dan op de overige zijrivieren van de Rijn, met name de Main en de Neckar. Daarmede kwam uiteraard de zin aan verdere rentabiliteitsberekeningen te ontvallen.

In dit kader is het niet onbegrijpelijk, dat de spoorwegen, waarvan vervoer dreigt af te vloeien naar de Moezelscheepvaart, proberen dit vervoer door middel van vrachtprijsverlagingen te behouden. Iedere vrachtprijs die hoger ligt, dan de kosten, die zouden wegvallen, indien de spoorwegen het desbetreffende vervoer zouden verliezen aan de Moezelscheepvaart, is daarbij, naar o.a. Duitse opvatting, economisch zinvol. En dit brengt ons vanzelf op de problematiek van de zogenaamde „als-ob-Tarife". Tot nu toe ging de spoorwegvrachtprijspolitiek uit van reeds bestaande concurrentiemogelijkheden. Pas nadat een vervoersafvloeiing werkelijk kon plaatsvinden, werden daartoe geschikte en zinvolle prijsmaatregelen genomen. De vraag doet zich nu echter voor of de prijspolitiek in het spoorvervoer er niet van moet uitgaan, dat bepaalde vervoersverliezen, ofschoon niet onmiddellijk mogelijk, toch binnen het raam van de zeer wel realiseerbare mogelijkheden liggen. Het tijdstip van de prijsmaatregel komt dan vóór dat van de realisatie van deze mogelijkheid tot vervoersverlies te liggen. Deze ver vooruitziende vrachtprijspolitiek is zeker niet zonder zin, want hiermede kunnen wellicht economisch zinloze investeringen vermeden worden; echter kunnen deficitten worden bevorderd. Maar ook dan geldt, dat politieke machtsverhoudingen veelal van grotere betekenis zijn voor het al of niet plaats hebben van investeringen dan de uitkomst van rentabiliteitsberekeningen.

Het is vooral in deze zin dat „Une victoire européenne" een ongemeen interessant boek is geworden.

Jammer is, dat nu de aanlegkosten definitief bekend zijn en een schatting van het vervoer niet meer zo moeilijk is, Chanrion in zijn boek niet een globale rentabiliteitsberekening als nacalculatie heeft opgenomen. Wij zouden dan de prijs van deze „victoire européenne" hebben gekend.

Dr. J. WALTER

Prof. Dr. Dr. Fritz Voigt, *Theorie der Regionalen Verkehrsplanung*, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, Band 10, Duncker & Humblot, Berlin, 1964, 263 blz., Literaturverzeichnis, Sachwortregister.

In de rij studiën, die het Instituut voor Verkeerswetenschap van de Universiteit te Hamburg regelmatig door de uitgeverij Duncker & Humblot te Berlijn doet uitgeven onder de titel: Verkehrswissenschaftliche Forschungen, is begin van dit jaar een studie verschenen van een wat ander karakter, dan de tot nu toe verschenen publicaties, die de vervoerseconomie in strikte zin, tot onderwerp hadden. Het is een door de grondlegger van de serie, Prof. Dr. Dr. F. Voigt, bewerkte studie, getiteld: „Theorie der Regionalen Verkehrsplanung", waarin de mogelijkheden tot verwerkelijking van een regionale verkeersplanning, gegeven de huidige stand van de vervoerswetenschap, worden nagegaan.

Hoewel geen strikt vervoers-economisch werk, bindt deze benadering het werk sterk aan de vervoerswetenschap in het algemeen. Voor de planoloog, die gewend is de verkeersplanning ingebed te denken in het geheel van de regionale en nationale planningsvraagstukken, is het werk een waardevolle opsomming van hetgeen methodologisch uit de hoek van de regionale verkeers-

planning gedaan kan worden. Het beeld dat hij heeft kan hiermee worden vervolmaakt. Voor de vervoerseconoom moge het werk uit dien hoofde niet zo interessant zijn. Doordat de mogelijkheden tot verkeersplanning gerelateerd zijn aan data als structuur van vraag en aanbod, de keuze van vestigingsplaats e.d. en daar de mogelijkheden tot het vaststellen en het op elkaar betrekken van deze data getoetst worden aan de laatste stand van de vervoerswetenschap, biedt het werk voor de econoom meer dan zo op het oog gegeven lijkt met de titel. Dit meerdere ligt dan op methodologisch terrein. En vooral daar waar het betreft de bespreking van de vraagstukken die zich voordoen bij het verkrijgen van de voor de verkeersplanning in enge zin noodzakelijke gegevens. Daarnaast bespreekt de schrijver de mogelijke methoden van verkeersprognose en wijdt hij een voor de vervoerseconoom met name interessante bespreking aan de analyse van veranderingen in de keuze van industriële vestigingsplaatsen. Het is niet nieuw wat de schrijver zegt over de mogelijkheid door een combinatie van kostenvergelijkingsanalyse en industriecomplexanalyse enerzijds en interregionale (of voorzover regionale daartoe toereikend zijn) regionale input-output analyse anderzijds tot een onderzoek van te verwachten veranderingen in vestigingsplaats te komen. Zijn beschrijving geeft echter, getoetst als zij is aan de laatste literatuur op dit gebied, een waardevolle opsomming van de mogelijkheden en beperkingen in deze. De gedachte, dat hier iemand aan het woord is, die ook de statistische beperkingen uit het werk kent, telt voor de onderzoeker, die zelf voor de opgave staat te trachten aan enige programmering gezicht te geven, mee.

Minder sterk komt ons de bespreking voor, gewijd aan het vaststellen van stand en ontwikkeling van vraag en aanbod naar verkeers- en vervoersdiensten. Het hier door de schrijver opgestelde raamwerk kan nog nauwelijks in de sponning geplaatst worden. Een feit, waarvan de schrijver zich klaar bewust is, blijkens de conclusie aan het eind van het boek. Daarin zegt de auteur waaraan een regionale planning moet voldoen, namelijk: het scheppen van een verkeersstelsel, dat zijn functie zo vervult, dat in het betreffende gebied de mogelijkheid tot optimale economische ontwikkeling gegeven is en dat, uit een oogpunt van veiligheid verantwoord is een verdere uitbouw van de wetenschap betreffende de factoren die de structuur van de vraag en het aanbod van verkeers- en vervoersdiensten bepalen als een noodzaak kenschetst. Gegeven de betrekkelijke onuitgewerktheid van deze problematiek doet de ondertitel van het boek: „Ein Beitrag zur Analyse ihrer wirtschaftlichen Problematik", wat zwaar aan.

De conclusie geeft in enkele van de meer dan 200 pagina's, die het boek tekst telt, op indringende wijze een gevolgtrekking voor de vooruitzichten voor regionale planning, op drie gebieden: het kerngebied, het randkerngebied en het randgebied. De conclusie, die — in aanmerking genomen de stand van de wetenschap — teruggrijpt op hetgeen in het begin van het werk als doel, als begrip en wezen van de regionale verkeersplanning gesteld werd, gaat in de richting van een verkeersplanning, die ondergeschikt aan een algeheel leefbaarheidspatroon mogelijk kan samengaan met een opzet tot algehele planning. Gezien de ambivalentie, die dit streven met name ten aanzien van het verkeer kenmerkt in een vrije marktmaatschappij, krijgt deze conclusie als uitwerking weinig gestalte. Met name waar in West-Duitsland de zelfstandigheid van de verschillende landen aan deze ambivalentie nog een extra accent geeft: de schrijver duidt in het werk de publiekrechtelijke mogelijkheden die hier liggen aan.

Een instructieve bibliografie en een zakenregister completeren het werk.

Drs. J. VAN DER LEEDEN

Dr. Hans-Joachim Gaffron, *Antwerpen und sein Hinterland. Funktion der Standortgrundlagen, Verkehrswege, Transportkosten und Wettbewerb.* Binnenschiffahrts-Verlag G.m.b.H., Duisburg-Ruhrort, 1964, 263 blz.

Werken gewijd aan de haven van Antwerpen zijn schaars. In de meeste gevallen zijn zij van Belgische hand. Des te meer belangstelling wekt het boek van de Duitser Dr. Hans-Joachim Gaffron. Wij willen niet verhelen dat de lezing van dit werk ons buitengewoon heeft geïnteresseerd. Meer dan eens echter voelden wij ons wel enigszins verrast. Het boek wijkt immers sterk af van wat men ter zake gewoonlijk onder ogen krijgt.

Eerst een woordje over de inhoud. Na een introductie volgen vijf hoofdstukken:

1. Een analyse van de fundamentele positie van Antwerpen.
2. Een analyse van de relaties tussen Antwerpen en zijn achterland.
3. Een onderzoek naar de rol van de transportkosten in de concurrentiestrijd der verscheidene vervoersondernemingen.
4. Een ontleding van de concurrentievraagstukken waarvoor Antwerpen zich geplaatst ziet.
5. Een onderzoek naar de gevolgen van het Tractaat van Rome voor Antwerpen.

In feite bestaat ieder hoofdstuk uit twee delen. De auteur behandelt in het eerste deel van de hoofdstukken de materie op het algemeen theoretisch plan. Wanneer men nu uit de vijf hoofdstukken deze theoretische stof samenbrengt, dan komt een omzeggens tot een cursus van *haveneconomie.* Het tweede gedeelte der hoofdstukken vormt een projectie van de theorie op de Antwerpse praktijk. Hier krijgt men dus bijna een cursus van *toegepaste haveneconomie.*

Men moge echter uit wat voorafgaat niet afleiden dat de auteur een doctorale en professorale toon aanslaat. Hij blijft steeds buitengewoon objectief en behandelt zijn stof volgens strikt wetenschappelijke normen, maar dat belet toch niet dat hij steeds beide voeten goed op de aarde houdt. Nooit verliest hij de waarde van de feiten uit het oog en men voelt zeer duidelijk aan dat hij gedurig de vrucht van zijn opzoekingen heeft geconfronteerd met de bevindingen van mensen uit de praktijk.

De eerste twee hoofdstukken van het werk omvatten zowat 170 bladzijden op een totaal van 250 bladzijden. Deze twee hoofdstukken vormen het eerste deel van het boek, waar het louter wetenschappelijk element doorslaggevend is. De auteur heeft zich ongetwijfeld buitengewone inspanningen moeten getroosten om het hier verwerkte materiaal te verzamelen. Talrijke statistische tabellen en kaarten vergezellen de tekst en kunnen als uitstekend referentiemateriaal worden beschouwd, hoewel het valt te betreuren dat geen recenter statistisch materiaal is gebruikt. Het commentaar blijft steeds sober en men heeft nergens de indruk dat de schrijver op een of andere manier de samengebrachte cijfers wenst te solliciteren. Hier ligt dan waarschijnlijk wel het voornaamste voordeel van de behandeling der stof door een niet-Antwerpenaar. Alle propaganda-effect wordt immers geweerd. Daartegenover staat dat de documentatie van Dr. Gaffron bijna uitsluitend bestaat uit boeken en publicaties gesteld in de Duitse of de Nederlandse taal. Het bekende Antwerpse blad „Lloyd Anversois" wordt b.v. niet geciteerd. Hetzelfde geldt trouwens voor tal van andere Franstalige bronnen. Dit betekent ongetwijfeld een lacune. Verder mag betreurd worden dat de auteur niet genoeg aandacht besteedt aan de

niet-pecuniaire elementen van de plaatscondities. Wij bedoelen hier de „know how" die in vele gevallen doorslaggevend is bij de keuze van een haven. Ook is het aantal verkeerde letters te groot voor een dissertatie, terwijl nogal eens zonder enige overgang van onderwerp in het betoog wordt veranderd.

Het laatste hoofdstuk, gewijd aan de E.E.G., verdient de bijzondere aandacht, want hier heeft de auteur in een minimum aantal bladzijden een maximum aan stof verwerkt. Hij beperkt zich allerminst tot de reeds merkbare of mogelijke invloeden van de E.E.G. op de Antwerpse haven, doch analyseert ook grondig de talloze controversies betreffende de toepasselijkheid van bepaalde verdragsstipulaties, hetzij op het verkeer, hetzij op de haveneconomie.

Antwerpen mag ongetwijfeld Dr. Gaffron dankbaar zijn voor zijn prachtig werk, dat veel stof biedt tot overweging. Ook voor havenmensen buiten Antwerpen een belangwekkende studie.

Prof. R. JACOBS

Wolfgang Suhren, *Der Strukturwandel in der Welttankerflotte und seine Ursachen,* Institut für Schiffahrtswirtschaft an der Norwegischen Wirtschafthochschule, Bergen 1963, 129 blz.

Auteurs van beschouwingen op het gebied van de zeescheepvaart blijken een zekere voorkeur te hebben voor de tankvaart. Wellicht moet de oorzaak worden gezocht in de omstandigheid dat deze tak van zeevervoer een min of meer afgerond geheel vormt met slechts één ladingsoort — zij het in een aantal variëteiten — waardoor een veel doorzichtiger situatie aanwezig is dan b.v. in het vervoer van droge lading, waar zich ook nog de scheiding tussen ongeregeld en geregeld vervoer (trampvaart en lijnvaart) doet gelden. Het gevolg van deze voorkeur is dat de diverse verhandelingen welke op gezette tijden over dit onderwerp verschijnen, min of meer doublures gaan vormen.

Hieraan is ook de door het Scheepvaartinstituut van de Economische Hogeschool te Bergen (Noorwegen) uitgegeven dissertatie van de Duitser Wolfgang Suhren niet ontkomen. Een belangrijk gedeelte van het boek is gevuld met basis-uiteenzettingen over de tankvaart, waarbij aan wezenlijk interessante onderwerpen voor een economisch proefschrift, zoals vrachtenmarkt en prijsvorming in de tankvaart, slechts één bladzijde kon worden gewijd. Op punten waar de materie juist interessant gaat worden, wordt in vele gevallen volstaan met verwijzingsnoten naar de betreffende literatuur. Het werk is dan ook nauwelijks uitgekomen boven het niveau van statistisch naslagwerk, waarbij het materiaal nog vrijwel geheel uit andere bronnen werd overgenomen.

De structuurveranderingen in de wereldtankvloot welke achtereenvolgens aan een nadere bespreking worden onderworpen, deelt Suhren als volgt in: Alterstruktur, Politische Struktur (Flaggenstruktur), Eigentumsstruktur, Betriebsgrössenstruktur, Schiffsgrössenstruktur, Antriebsmaschinenstruktur, Kostenstruktur. Tot opmerkelijke conclusies of feiten welke niet reeds genoegzaam bekend zijn, komt de auteur vrijwel nergens. En op het punt gekomen waar men, met het omvangrijke verzamelde materiaal als uitgangspunt, een verdere uitwerking van de ontwikkelingsmogelijkheden van de tankvaart in het algemeen en de structuurveranderingen in het bijzonder, zou mogen verwachten, wordt de lezer teleurgesteld met de mededeling dat een prognose in die richting niet doelmatig wordt geacht, gezien de talrijke onzekere factoren.

Al met al geen grote aanwinst voor de scheepvaarteconomische literatuur.

Mr. A. M. VAN DUSSELDORP

Captain A. G. Course, *The Merchant Navy, — a social history,* Frederic Muller Limited, Londen 1963, 320 blz.

Een korte vermelding van dit boek, ook al draagt het dan niet het stempel van „wetenschappelijk", is zeker op zijn plaats.

In typisch Engelse stijl, weinig beschouwingen en veel feitenmateriaal op boeiende en vlotte wijze neergeschreven, geeft het een voortreffelijk beeld van de sociale toestanden ter zee door de loop der eeuwen, van de hand van een zeeman/auteur die de jongste en belangrijkste fase dier ontwikkeling — van eind vorige eeuw tot heden — zelf actief heeft meegemaakt.

Aan ieder die belangstelling heeft voor het sociale aspect van de maritieme geschiedenis, zij lezing van dit boek van harte aanbevolen.

Mr. A. M. VAN DUSSELDORP

G. Klaus, *Der Güterkraftverkehr als Objekt national-staatlicher Politik in den Ländern der E.W.G. unter besonderer Berücksichtigung der Tarifgestaltung.* Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Nr. 19. Hrsg. Prof. Dr. R. Willeke. Verlag Handelsblatt GmbH, Düsseldorf 1964, 162 blz.

Het boek van Klaus handelt over het regime dat van toepassing is op het wegvervoer in de lid-staten van de E.E.G.

In het eerste deel van deze studie — tevens het hoofdbestanddeel — komt het regime met betrekking tot de markttoegang en de prijsvorming ter sprake. Daarbij krijgen de huidige reglementering en die van het verleden (omstreeks 1930 beginnend) dezelfde aandacht.

Bij de beschrijving van de toegang tot de markt worden voor elk land een aantal gelijksoortige elementen belicht. Zo komen ter sprake: de vergunningen die worden verleend, waarvoor zij worden verleend, waaraan (bijv. aan bedrijf of aan voertuig) en duur van de vergunning. Voorts wordt aandacht besteed aan de instanties die bij het verlenen van vergunningen zijn betrokken en aan de criteria die daarbij worden gehanteerd. Dit houdt in dat voor Nederland het door de Commissie Vervoervergunningen toegepaste systeem wordt besproken en voor andere landen het contingenteringsstelsel.

Bij het beschrijven van het regime voor de prijsvorming valt het accent op de differentiaties naar goederensoort, gewichtsklasse, afstand, intensiteit van de relatie, enz. Vooral aan de grootte van deze differentiaties wordt veel aandacht besteed. Dit geldt met name voor de differentiaties die in de huidige tariefsystemen voorkomen; deze worden gedetailleerd besproken. Uiteraard wordt ook aandacht besteed aan bepalingen die de berekening van vrachtprijzen betreffen.

Zoals gezegd vormt de beschrijving van het vervoerregime het eerste en belangrijkste deel van deze studie. In een tweede deel gaat de schrijver in op de factoren die het vervoerregime bepalen; op de factoren die het regime voor het wegvervoer in het verleden hebben beïnvloed en op de factoren die bij het formuleren van het gemeenschappelijke vervoerbeleid in aanmerking dienen te worden genomen. Bij deze problematiek gaat de schrijver niet verder dan het schetsen van de grote lijnen.

Karakteristiek voor deze studie is het overheersen van het economisch gezichtspunt. Allereerst komen alleen maar die elementen van het vervoerregime aan bod, waarvan het beoogde effect berust op de werking van het marktmechanisme. Naar maatregelen betreffende minimum-lonen, vakantie-

regelingen, werktijden, enz., zal men tevergeefs zoeken. Om dezelfde reden is van het fiscale regime slechts een enkel onderdeel beschouwd. De beschrijving van de vervoerpolitiek — reeds beperkt tot bepaalde economische bestanddelen — is bovendien gericht op het economisch relevante. Juridische aspecten blijven bijvoorbeeld geheel buiten beschouwing.

De studie draagt een beschrijvend karakter. De economische politiek t.a.v. het vervoer wordt beschreven. Aan het economische effect van deze politiek wordt echter nauwelijks aandacht geschonken. Uiteraard moeten bij deze beperkte opzet ook de wezenlijke economische verschillen tussen de regimes voor het wegvervoer onbesproken blijven.

Dan rest nog de vraag hoe de studie van Klaus als beschrijving moet worden beoordeeld. De schrijver is er in geslaagd het regime zo te presenteren dat het economisch relevante altijd duidelijk uitkomt. In het bijzonder geldt dit voor het tariefregime. Deze duidelijke presentatie wordt bereikt door gebruik te maken van cijfermateriaal waarvoor de schrijver veel bronnen heeft moeten aanboren. Door dit materiaal is vooral een helder beeld van de tariefdifferentiaties in de diverse EEG-landen verkregen. Tot de waarde van deze studie heeft ook bijgedragen dat de beschrijvingen niet tot één land zijn beperkt, maar alle EEG-landen betreffen. Hierdoor is veel waardevol materiaal dat voordien verspreid was, in gecomprimeerde vorm beschikbaar gekomen.

Gezien deze kwaliteiten, kan men de studie bij ieder aanbevelen die van het vervoerregime in de EEG wil kennisnemen.

H. CHRISTE

Automobielbedrijf „DE HOOFDSTAD" N.V.
Prinsengracht 540-542
Wagenaarstraat 27-31
NEVENBEDRIJF:
„HOOFDSTAD-ZUID" N.V.

RENAULT
1e Jan v. d. Heijdenstraat 105-107
RENAULT-RAMBLER
Prinsengracht 540-542
Tel.: Verkoop en kantoor 243611
Werkplaats 35202
Magazijn 33861
Wagenaarstraat 58735
1e Jan v. d. Heijdenstraat 720157

Oudste AGENTSCHAP in Amsterdam

Aannemersbedrijf ALMELO
Schipbeekstraat 21-23
Telefoon (05490) 35 86

BELANGRIJKSTE AANWINSTEN VAN DE BIBLIOTHEEK

(van 15 augustus 1964 tot 1 november 1964)

ALGEMEEN

Watson, D. S. Economic policy; business and government; with an introd. by *C. Kaysen.* Boston, 1960. XVI, 829 blz., grafn., tabn.

Steuber, A. Das Ende der Dollarlücke. Göttingen, 1963. 183 blz., grafn., tabn. Weltwirtschaftliche Studien in Verbindung mit dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 3.

Kuhlmann, F. Staatsraum und Wirtschaftsraum in Brasilien; die räumliche Struktur der Wirtschaft, ihre Entstehung und künftige Weiterentwicklung Göttingen, 1964. 151 blz., grafn., tabn. Weltwirtschaftliche Studien in Verbindung mit dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 4.

Suermann, J. Die weltwirtschaftliche Bedeutung der südafrikanischen Republik. Göttingen, 1964. 111 blz., krtn., tabn. Weltwirtschaftliche Studien in Verbindung mit dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 5.

Centraal economisch plan 1964; samengest. door het Centraal Planbureau. 's-Gravenhage, 1964. 165 blz., grafn., tabn.

Wie verhüten wir die Ölverschmutzung der See? Hinweise und Anregungen; 2. Aufl.; hrsg. von dem Bundesverkehrsministerium, Abt. Seeverkehr. Hamburg, 1964. 30 blz., afbn., krtn.

Verslag over het jaar 1963 van het Economisch-Technologisch Instituut voor Gelderland. Arnhem, 1964. 54 blz., grafn., tabn.

Verslag over het jaar 1963 van de Stichting „Economisch-Technologisch Instituut voor Utrecht". Utrecht, 1964. 21 blz., tabn.

Verslag van de Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Groningen en voor de Veenkoloniën en Oostelijk Groningen over het jaar 1963. Groningen, 1964. 173 blz., tabn.

Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Maastricht en Omstreken over 1963. Maastricht, 1964. 101 blz., tabn.

Jaarverslag 1963 van de Rijksdienst voor het Nationale Plan. 's-Gravenhage, 1964. 211 blz., afbn., grafn., krtn., tabn.

VERKEER ALGEMEEN

Foster, C. D. The transport problem. London enz., 1963. XIV, 354 blz., grafn., tabn.

Norton, H. S. Modern transportation economics. Columbus, 1963. XII, 463 blz., grafn., krtn., tabn.

Owen, W. Strategy for mobility; transportation for the developing countries. Washington, Brookings institution, 1964. XII, 249 blz., tabn.

Linden, W. Grundzüge der Verkehrspolitik. Wiesbaden, 1961. 192 blz.

Rademacher, W. M. Verslag namens de Commissie voor het vervoer van het Europese parlement nopens het voorstel van de EEG-commissie aan de Raad inzake een beschikking met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften welke van invloed zijn op de concurrentie in het vervoer per spoor, over de weg en via de binnenwateren. Brussel, 1964. 33 blz.

Naar een Europees vervoerbeleid; enige concrete denkbeelden, door de Nederlandse regering voorgelegd aan de Commissie van de Europese economische gemeenschap en de regeringen van de lid-staten, teneinde te geraken tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid. 's-Gravenhage, 1964. 32 blz.

Schaus, L. Huidige problemen en vooruitzichten ter zake het gemeenschappelijk vervoerbeleid; rede gehouden te Triest in augustus 1964. Brussel, 1964. 22 blz.

Peschel, K. Die Koordinierung von Schiene und Strasse im Binnengüterverkehr Belgiens, Frankreichs und der Niederlanden; unter Berücksichtigung der europäischen Integration. Göttingen, 1964. 251 blz., grafn., krtn., tabn. Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 31.

Priebe, W. Strukturanalyse ausgewählter Verkehrsmärkte für Montangüter in der Bundesrepublik Deutschland. Göttingen, 1964. 80 blz., tabn.

Aufgabenteilung im Verkehr; unter Mitwirkung von *W. Linden, P. Helfrich, R. Hoffmann,* u.a., mit einem Vorwort von *K. H. Olsen.* Hannover, 1963. VI, 209 blz., krtn., tabn. Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Bd. 24.

Voigt, F. Theorie der regionalen Verkehrsplanung; ein Beitrag zur Analyse ihrer wirtschaftlichen Problematik; unter Mitarb. von *D. Carl, J. Fleischhauer, H. Herberg* u.a. Berlin, 1964. 263 blz., grafn., tabn. Verkehrswissenschaftliche Forschungen; Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft der Universität Hamburg; Bd. 10.

Entwicklung einer Methodik zur Erarbeitung eines Generalverkehrsplanes für das Land Nordrhein-Westfalen; erstellt durch Intertraffic GmbH, Gesellschaft für Planung und Beratung in der internationalen Verkehrswirtschaft. Düsseldorf, 1963. 39 blz.

Klaus, G. Begriffe für Leistungs- und Kostenanalysen im Binnenverkehr. Düsseldorf, 1963. 48 blz.

Rapport sur le fonctionnement et la gestion de la Régie Autonome des Transports Parisiens; exercice 1963. Paris, 1964. 83 blz., afbn., grafn., krtn., tabn.

WEGVERKEER

Albrecht, J. Beziehungen zwischen Strassenverkehr und Wirtschaftsstruktur; unter Mitwirkung von *G. Kappert.* Köln enz., 1963. 93 blz., grafn., tabn. Forschungsberichte des Landes Nordrhein-Westfalen; Nr. 1125.

Road pricing; the economic and technical possibilities; report of a panel set up by the Ministry of transport; chairman *R. J. Smeed.* London, 1964. VI, 61 blz., grafn., tabn.

Final report of the highway cost allocation study; parts I-V. Washington, 1961. 278 blz., tabn.

Klaus, G. Der Güterkraftverkehr als Objekt nationalstaatlicher Politik in den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unter besonderer Berücksichtigung der Tarifgestaltung. Düsseldorf, 1964. 162 blz., tabn.

Simplified procedure for determining cost of handling freight by motor carriers; prepared by the Cost finding section of the Interstate commerce commission; Bureau of accounts. Washington, 1962. 21 blz., tabn.

McCallum, R. Highway bond financing; an analysis 1950-1962; issued by US Department of commerce; Bureau of public roads. Washington, 1963. VI, 46 blz., grafn., tabn.

Instelling van een wegenfonds; uitg. door de *Nederlandse* wegverkeers- en vervoersfederatie „Centraal overleg". Den Haag, 1964. 32 blz., grafn., tabn., met 2 losse krtn.

Opmars van het wegvervoer in cijfers; uitg. door N.O.B. Wegtransport.

Den Haag, 1964. 18 blz., tabn. Tabellen en grafieken behorend bij: *Kuiler, H. C.* De economische betekenis van het wegvervoer.

Koutstaal, G. J. en *J. Korsmit.* Westerschelde en vaste verbinding; bew. door *H. J. M. Bekker.* Middelburg, 1964. 6 blz., afbn. Overdr. uit: Zeeuws tijdschrift 14 (1964) no. 2.

Rummelen, F. F. F. E. van. Vaste verbinding Westerschelde en de geologie. Middelburg, 1964. 6 blz., afbn. Overdr. uit: Zeeuws tijdschrift 14 (1964) no. 4.

Brief van de Nederlandse wegverkeers- en vervoersfederatie „Centraal overleg" aan de leden van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake Voorstel „Wet op het Rijkswegenfonds" (7813). 3 blz.

Pavement design in frost areas; II. design considerations; 11 reports. Washington, Highway research board, 1963. 270 blz., afbn., grafn., krtn. Highway research record; no. 33.

Bridge design, analysis and costs; 7 reports. Washington, Highway research board, 1963. 149 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 34.

Travel time and vehicle speed; 4 reports. Washington, Highway research board, 1963. 80 blz., grafn., tabn. Highway research record; no. 35.

Cement-treated soil mixtures; 10 reports. Washington, Highway research board, 1963, 208 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 36.

Composite pavement design; 9 reports. Washington, Highway research board, 1963. 55 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 37.

Travel forecasting; 8 reports. Washington, Highway research board, 1963. 166 blz., grafn., tabn. Highway research record; no. 38.

Stresses in soils and layered systems; 9 reports. Washington, Highway research board, 1963. 180 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 39.

Pavement condition evaluation; 9 reports. Washington, Highway research board, 1963. 51 blz., grafn., tabn. Highway research record; no. 40.

Origin and destination; techniques and evaluations; 9 reports. Washington, Highway research board, 1963. 98 blz., grafn., tabn. Highway research record; no. 41.

Extension of AASHO road test concepts; 4 reports. Washington, Highway research board, 1963. 98 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 42.

Properties of concrete; 2 reports. Washington, Highway research board, 1963. 18 blz., afbn. Highway research record; no. 43.

Concrete pavement design; 5 reports. Washington, Highway research board, 1963. 103 blz., afbn., grafn., tabn. Highway research record; no. 44.

Jaarverslag 1963 van het Verbond voor veilig verkeer. Hilversum, 1964. 80 blz., afbn.

Jaarverslag 1963-64 van de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers. 's-Gravenhage, 1964. 87 blz., grafn., tabn.

RAILVERKEER

Reshaping, The, of British railways (Beeching-report). London, 1963. 148 blz., krtn., tabn.

Explanation of rail cost finding procedures and principles relating to the use of costs; prepared by the Cost finding section of the Interstate commerce commission; Bureau of accounts. Washington, 1963. VII, 197 blz., grafn., tabn.

SCHEEPVAART

Boldt, G. Wettbewerb und Preisbildung der Seehafenverkehrswirtschaft in nordwesteuropäischen Seehäfen; eine Untersuchung der Wettbewerbssituation und der Preisbildung auf dem Umschlagsdienstleistungsmárkte der Seehäfen

Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen. Göttingen, 1964. 120 blz., grafn., tabn. Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster; Heft 30.

Löbe, K. Verkehrspolitik gegen Seehäfen und Verkehr? Gefahren für die deutschen Seehäfen mahnen zur Besinnung. Hamburg, 1963. 123 blz. Verkehrswissenschaftliche Schriftenreihe der DVZ/Deutsche Verkehrs-Zeitung; Heft 16.

Memorandum van de Commissie van de Europese economische gemeenschap inzake de toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Europese economische gemeenschap op de Rijnvaart. Brussel, 1964. 2 dln. in 1 bd.

Schmitz, H. Methoden der Kostenermittlung und Kostenrechnung beim Umschlagsbetrieb der öffentlichen Binnenhäfen. Köln, 1963. IV, 259 blz., tabn.

Enige beschouwingen over het uitoefenen van de duwvaart op de Rijn en aansluitende waterwegen door de particuliere ondernemer; uitg. van de Sociaal-economische particuliere sleepvaartcommissie. Rotterdam, 1964. 18 blz.

Kanaal door Zuid-Beveland; uitg. door het Gemeentebestuur van Kruiningen. Kruiningen, 1964. 11 blz., afbn.

Vlissingen-Oost; nieuwe zeehaven aan de Westerschelde. Amsterdam, 1964. 36 blz. Speciaal no. van: Land en water 8 (1964.09.02) no. 5a.

Rapport annuel intérimaire 1963 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Strasbourg, 1964. 23 blz., tabn.

Deutsche Binnenschiffahrt 1963; Jahresbericht der Abteilung Binnenschiffahrt des Bundesministers für Verkehr. Bonn, 1964. 2 Tle., grafn., tabn.

Verslag van de werkzaamheden over het jaar 1963. Rotterdam, Scheepvaart Vereeniging Zuid, 1964. 58 blz., afbn., grafn.

Jaarverslag 1963 van de Vereniging „De Amsterdamsche Haven". Amsterdam, 1964. 44 blz., afbn., krt.

Jaarverslag 1962 van het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam. Rotterdam 1964. X, 29 blz., tabn.

LUCHTVAART

Wheatcroft, S. Air transport policy. London, 1964. 200 blz., grafn., tabn.

Groenewege, A. IATA and the air freight market. Montreal, z.j. 11 blz.

STATISTIEKEN

Statistisch jaarboek 1963 van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Brussel, 1964, 29 blz.

Statistisch zakboek 1964; samengest. door het Centraal bureau voor de statistiek. Zeist, 1964. 189 blz.

Haven van Antwerpen; statistieken over de zee- en binnenvaart en over het goederenverkeer; uitg. door Stad Antwerpen; Algemene directie van het havenbedrijf: Afdeling studie en prospectie. Antwerpen, 1964. 192 blz.

Survey of road goods transport 1962; final results; part I. London, 1964. IV, 59 blz. Statistical paper No. 2 of the Ministry of transport.

NASLAGWERKEN

Sources of information in transportation; compiled for the Transportation center at Northwestern university by the Ad hoc Committee of Librarians. Evanston, 1964. 262 blz.

ONTVANGEN PUBLICATIES

Adresboek voor het internationaal vervoer (Zeevaart-, Binnenvaart-, Luchtvaart-, Weg- en Railvervoer), 23 × 15,5 cm. 788 blz. Tweede, geheel herziene uitgave, 1964. Amsterdam, N.V. Uitgeversmij. Diligentia. Gebonden *f* 30,—.

Voor degenen die in de Nederlandse handel en industrie vaak met grensoverschrijdende transporten (te land, ter zee, langs de binnenwateren of door de lucht) hebben te maken, is de zojuist verschenen tweede editie van het Adresboek voor het Internationaal Vervoer een wegwijzer van formaat. In het bijna 800 pagina's tellende werk worden namelijk alle namen en adressen opgesomd van ondernemingen en instellingen die zich in de ruimste zin van het woord bezighouden met internationaal vervoer. Het bevat o.a. een alfabetische namenlijst en zes hoofdrubrieken: Scheepvaart; Grensoverschrijdend wegvervoer; Luchtvaart- en Railvervoer; Algemeen; Organisaties, instellingen, vakbladen e.d.; „Wie levert en doet dat?"

Europese Vervoerwetgeving, samengesteld door Mr. G. J. B. Peeters. Losbladige documentatiegids voor de onderhandelaar bij de opbouw van een Europees vervoerbeleid en codex van de komende ontwikkeling van een gemeenschappelijke vervoerwetgeving. N.V. Born, Assen 1964.

Met de sterk groeiende Europese Vervoerwetgeving valt het niet gemakkelijk de beschikking te hebben over een verzameling voorschriften, die "up to date" zijn. Deze overzichtelijke gids kan op voortreffelijke wijze de steeds groter wordende groep van balangstellenden bij deze wetgeving documenteren en informeren. De wetten, aanbevelingen, beschikkingen, besluiten, etc., zijn onderverdeeld in vier hoofdgroepen, t.w.: E.E.G., E.G.K.S., Benelux Economische Unie en Rijnvaart.

Voor Uw LICHTDRUKKEN EN BESTEKKEN

zijn wij gespecialiseerd

Wij besteden de meeste zorgen aan Uw opdrachten onder stipte geheimhouding

Lichtdrukkerij „VERWEYEN"

ZWOLLE — JULIANASTRAAT 42 — TELEFOON 05200-15169-14869

N.V. J. Prins van Wijngaarden - Hattem (Gld.)

Tel. (05206) 20 44 (3 lijnen)

- ***BAGGERWERKEN — Havenwerken***
- ***Ophogen van terreinen voor woningbouw en industrie***
- ***Leggen van kabels en zinkers***

Opslagplaats te Hasselt (Ov.), telefoon (05209) 256 ('s avonds 381-456)
Bijkantoor: **Roermond,** Roermondsestraat 3, Herten (L), tel. (04750) 2549
Bijkantoor: **'s-Hertogenbosch,** Koningsweg 89, telefoon (04100) 36586

Aanneming van BOUW- en BETONWERKEN

Aannemersbedrijf J. TER HORST

ALMELO — KOGELLAAN 3

Telefoon:
Kantoor (05490) 32 04
Privé (05490) 40 30

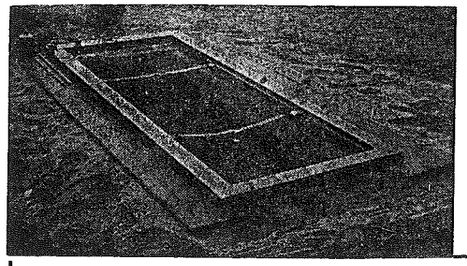
AVIA QUICK-SERVICE

Exploitant: J. H. RUYS - AMSTERDAM

1e Oosterparkstraat 147-151 - Telefoon (020) 51535
b.g.g. (020) 949573

Wassen — doorsmeren — olie verversen
Onze service is een begrip

OMKO, Rijksweg 121, Tel. 380, Glanerbrug/Enschede



Levering van alle begraafplaatsbenodigdheden:

Grafliften - Draagbaren
Rijdende baren
Baarkleden
Aulabekleding, enz.

Vraagt folder en offerte

Uw **B.M.W.**-agent
voor Leeuwarden en geheel Noord-Friesland

HOOGEVEEN en TOORNSTRA

Automobiel- en Garagebedrijf N.V.

LEEUWARDEN

Wijbrand de Geeststraat 28 - Tel. 26165-22234 - Giro 873358

UW PRODUCT
HEEFT PAS WAARDE IN
HANDEN VAN DE KOPER

Besteedt vooral bij
EXPORT *alle aandacht*
aan het transport

DAAROM:
DOE HET NIET ZELF

TRANSPORT IS GEEN KNUTSELWERK

LAAT HET EEN
SPECIALIST DOEN

Van Gend & Loos

TRANSPORTSPECIALISTEN SEDERT 1796

Uw bril een sieraad!

opvallen zonder
opzien te baren
dat doet U met een bril van

EIKENDAL

Bergstraat 12, Wageningen
Tel. (08370) 20 38

Prins Bernhardlaan 4, Veenendaal
Tel. (08385) 37 84

Rijksgedipl. opticien

depot: Carl Zeiss