VERKEER

tijdschrift gewijd aan vraagstukken
van verkeer en vervoer

TWEEDE JAARGANG 1961 • No 4

NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT 'S-GRAVENHAGE

VERKEER

TIJDSCHRIFT GEWIJD AAN VRAAGSTUKKEN VAN VERKEER EN VERVOER

UITGEGEVEN DOOR DE

STICHTING NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

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

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

INHOUD VAN DIT NUMMER:

blz.

Dr. J. Wartha
Die koordination der Verkehrswirtschaft in den U.S.A. 161

Drs. F. J. Brouwer
Momentopname van enige vervoerspolitieke vraagstukken in de E.E.G. 182

Aantekening: De economische problemen der Europese spoorwegen 206

Verkehrswirtschaftliche Fragen des Nahluftverkehrs 208

Boekbespreking 211

Enkele tijdschriftartikelen 214

De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers.

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan zonder toestemming van de uitgever is verboden.

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

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

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

VERKEER

Tijdschrift gewijd aan vraagstukken van verkeer en vervoer

COMMISSIE VAN REDACTIE:

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

TWEEDE JAARGANG

1961

Uitgegeven door de

STICHTING NEDERLANDS VERKEERSINSTITUUT

's-Gravenhage

CORRIGENDUM

Pag. 98, 5e regel van onderen: „circulatie" moet zijn: „calculatie"

Inhoud

ARTIKELEN pag.

Balhuizen, F.: Bij de tweede jaargang 1

Beetsma, J. S.: Enkele beschouwingen over de zeescheepvaart 131

Breedveld, Drs. P.: Economische heroriëntering bij de Westeuropese Spoorwegen 51

Brouwer, Drs. F. J.: Momentopname van enige vervoerpolitieke problemen in de E.E.G. 182

Gerbers, Mr. Olga D.: Het begrip "Service Public" 3

Greebe, Mr. A.: Beschouwing over de contractregeling voor het binnenlands vervoer te water 118

Harmsen, B. T.: Invloeden op de snelheid van postverzending 103

Klaassen, Prof. Dr. L. H. en Van de Poll, Drs. E. H.: De investeringen in het Nederlandse wegennet (met naschrift van Drs. C. G. de Kogel) 76

Kogel, Drs. C. G. de: Miljardendans op het Wegencongres 29

Noortman, Drs. H. J.: De capaciteitsbeheersing en het beroepsgoederenvervoer over de weg 68

Van de Poll, Drs. E. H.: zie Klaassen, Prof. Dr. L. H.: en Van de Poll, Drs. E. H.

Sterk, Drs. S.: Vrijheid en vervoerbestel 17

Wartha, Dr. J.: Die Koordination der Verkehrswirtschaft in den U.S.A. 161

AANTEKENINGEN pag.

De tonkilometer als kostprijseenheid in het vervoerbedrijf (B. Vermeer, met naschrift van Mr. A. M. van Dusseldorp) 37

Tonkilometer, juist of onjuist? (H. J. Nijdam, met naschrift van Mr. A. M. van Dusseldorp) 96

Gebruik en transport van aardgas in Europa 90

Gecoördineerde vervoerplanning in de tankvaart (C. Vermey) 93

De economische problemen der Europese Spoorwegen, uitg. U.I.C. 1961 (Drs. P. Breedveld) 206

STATISTISCHE KANTTEKENINGEN

Het goederenvervoer in de Nederlandse zeehavens in 1960 (J. Damen) 152

LITERATUUR

Boekbesprekingen:

Dr. J. P. B. Tissot van Patot en Mr. Th. E. Rueb: De navolging van de Amerikaanse Vervoerpolitiek en van de Interstate Commerce Commission in de Europese Gemeenschap, Rotterdam 1961 (Prof. Mr. K. Vonk) 154

Dr. C. A. Buningh: Enige bedrijfseconomische aspecten van de tankvaart, Rotterdam 1961 (Mr. A. M. van Dusseldorp) 156

H. St. Seidenfus: Beiträge zur Verkehrstheorie und Verkehrspolitik, Düsseldorff 1961 (Dr. H. C. Kuiler) 211

Uit de literatuur:

Prof. Dr. C. J. Oort: Het marginalisme en de prijsvorming in het vervoer, Rotterdam 1960 (H. H. Horsting) 41

Verkehrswirtschafliche Fragen des Nahluftverkehrs, Keulen 1961 (Drs. P. J. van Driel) 208

Enkele tijdschriftartikelen 45, 99, 160, 214

Ontvangen boeken 50

DIE KOORDINATION DER VERKEHRSWIRTSCHAFT IN DEN USA

Dr. phil. et rer. pol. Joseph Wartha, Innsbruck

Im Zuge der Schaffung einer integrierten europäischen Wirtschaft wurde erkannt, dass der Transportwirtschaft eine bedeutende Aufgabe zufällt. Noch ist die Frage nicht beantwortet, ob sie hiebei eine dienende Rolle spielen solle, oder, ob sie neben Produktion, Handel, Landwirtschaft, ein gleichwertiger und damit gleichberechtiger Partner sein werde. [1]) Von der Entscheidung darüber hängt die weitere Frage ab, ob und in welchem Masse die Transportwirtschaft exogene Lasten zu Gunsten der Gesamtheit zu tragen habe oder ob ihr die wirtschaftliche Eigenständigkeit auf der Basis kostendeckender Beförderungspreise zuerkannt werden müsse.

Unabhängig von diesen Problemen, aber nicht unberührt durch diese, existiert noch ein weiteres: das des Wettbewerbs der Verkehrsträger untereinander, zu dessen Lösung bisher vornehmlich zwei Wege aufgezeigt bzw. experimentiert worden sind: der marktwirtschaftliche und der dirigistische. [2])

Werfen wir einen Blick auf die Verhältnisse innerhalb Europas, so gewahren wir, wie nicht anders zu erwarten, eine Vielfalt von Ausgliederungen der Transportwirtschaft, von straffer, zentralwirtschaftlicher Planung und Führung jenseits des eisernen Vorhanges angefangen, bis zu rein privatwirtschaftlichen Systemen; dazwischen die Teilung in zwei Sphären, eine staatliche — meist die Schienenwege umfassend — und eine rein oder überwiegend private; und dazu noch eine Reihe von Variationen jener Hauptformen — ein buntes Gemisch.

---

[1]) In Holland wurde die „Eigenständigkeit" der Transportwirtschaft gerade in letzter Zeit immer wieder unterstrichen; so u.a. von Minister f. Verkehr u. Wasserbau Dr. Korthals in einer Rede vor der Niederl. Handelskammer. Intern. Transport-Zeitung, Zürich, Nr. 34/1960, S. 2535.

[2]) Von einer exakten Scheidung der Begriffe „Verkehr" („verkeer", „traffic" etc.) einerseits von „Transport" („vervoer", „transportation" ect.) anderseits, welche grundsätzlich anzuerkennen ist, musste hier in Anbetracht der Terminologie der herangezogenen Unterlagen abgesehen werden, doch wurde, wo immer es anging, anstelle des weiteren Begriffes „Verkehr" der engere, auf „Raumüberwindung" bezogene Begriff „Transport" gesetzt.

Wenn dem so ist, so drängt sich schliesslich die weitere Frage auf: von welcher Seite darf eine Ordnung innerhalb der Transportwirtschaft erwartet werden, sofern eine solche wünschenswert, ja, im Gefolge der europäischen Integrationsbemühungen, notwendig erscheint. Darüber aber brauchen wir seit dem Widerhall, den der „rapport Kapteyn" allenthalben hatte, nicht mehr zu befinden. Wenn nun gleich über das „ob" Einigkeit besteht, so scheiden sich die Geister umso mehr am „wie". Genauer gesagt handelt es sich darum, ob eine solche Ordnung durch Akte der Gesetzgebung (z.B. durch gewerberechtliche Bestimmungen), auf dem Wege über die Besteuerung (fiskalische Lösung) herbeigefügt werden kann, oder im Wege reiner „sozialen Marktwirtschaft" oder schliesslich auf rein marktwirtschaftlicher Basis, auf der Grundlage betriebswirtschaftlich kalkulierter Beförderungspreise und deren Einspielung auf dem Verkehrsmarkt. [3])

Eine Antwort auf alle diese Fragen kann und soll in diesem Rahmen nicht gegeben werden. Dafür sei es gestattet, einen Blick auf das Ordnungssystem innerhalb der Transportwirtschaft eines Landes zu werfen, in welchem das marktwirtschaftliche Prinzip noch ziemlich rein bewahrt ist; und es soll aufgezeigt werden, wie eine ordnende Kraft aus einem anfänglichen Durcheinander und Gegeneinander ein fruchtbares Mit- und Nebeneinander schuf; schliesslich welche Rolle dabei dem unter dem Namen "Interstate Commerce Commission" bekannten Ordnungsorgan zufällt. Wie weit in den Regelungen und Verfügungen dieses Organs Ansätze zu echten Lösungen des Koordinationsproblems auch diesseits des Atlantik erblickt werden können, mag der Beurteilung durch Berufene anheimgestellt werden.

Gesetzliche Massnamen in der Frühzeit des Eisenbahnwesens in den USA

In der Terminologie der amerikanischen Verkehrsgesetze kehren die Ausdrücke "local discrimination", "personal discrimination" ständig wieder. Sie erklären sich aus den Erfahrungen, welche die

[3]) Auch in Holland wird „. . . de vraag, of in het vervoer een zekere mate van marktordening noodzakelijk is, . . . tegenwoordig door vrijwel alle kringen bevestigend beantwoord. Verdeeldheid bestaat over de wijze waarop deze moet plaatsvinden: door capaciteitsbeheersing of door een prijzenregime, of door beide. De Nederlandse opvattingen gaan in de richting van eerstgenoemde mogelijkheid." (Dusseldorp, A. M. van, Vrijheid en onvrijheid in het vervoer, in Economisch-Statistische Berichten, 30.11.1960.)

Öffentlichkeit in den fünfzig Jahren der Frühzeit der Eisenbahnen gemacht hat, der Zeit, in welcher die "cut-throat-competition" auf der einen Seite und monopolistische Tarifdiktaturen auf der anderen das Feld beherrschten. Die "local discrimination" führte zu den seltsamsten Auswüchsen, wie etwa, dass auf der Strecke New York—Chicago über Toledo (Ohio) der Tarif für die Teilstrecke New York—Toledo aus der Summe der Streckentarife New York—Chicago + Chicago—Toledo errechnet wurde, weil auf der Route New York—Chicago mehrere (zeitweise sechs!) Bahnen konkurrierten und die Verluste auf dieser Strecke durch Gewinne bei Transporten nach Zwischenstationen hereingebracht wurden. Die "personal discrimination"— auch der europäischen Verkehrsgesetzgebung nicht unbekannt [4]) — bestand in der tariflichen Bevorzugung von Grosskunden. [5])

Die ersten Ansätze zu einer gesamtstaatlichen Regelung der Transportwirtschaft gehen auf das "Cullom Committee" des Jahres 1885 zurück, welches die Erlassung fester Tarife forderte. Aber erst zwei Jahre später entschloss sich der Congress zum "Act to regulate commerce", womit die Überwachungs- und Lenkungsfunktion innerhalb der Transportwirtschaft gesamtstaatlichen Organen übertragen und damit ein neuer Abschnitt eingeleitet wird.

Es wird heute erkannt, dass diese ersten Schritte des Gesetzgebers — den Gehversuchen eines Kindes vergleichbar — noch recht unbeholfen und wenig geeignet waren, eine Ordnung in die chaotischen Verhältnisse zu bringen. Der Hauptmangel war ihr negativer Charakter. Die Massnahmen erschöpften sich in Verboten, wie das des "Poolings", der "Rate discrimination" und der

[4]) „Die Eisenbahn ist verpflichtet, die Tarife jedermann gegenüber in gleicher Weise anzuwenden." § 6 (1) der österr. Eisenbahnverkehrsordnung (EVO).

[5]) Die tiefere Ursache dieser Erscheinungen ist natürlich nicht auf die USA beschränkt, sondern liegt in der Vermögensstruktur der Eisenbahnen, ihrer Anlagenintensität, in ihren hohen „Bereitstellungskosten" begründet, die zu grösstmöglicher Ausnützung der Kapazität zwingen und jede zusätzliche Tonne lohnend erscheinen lassen, sofern sie nur die reinen Betriebskosten (variabeln-, out-of-pocket-Kosten) hereinbringen. (Wartha, J., Bilanz, Kosten, Ertragsstruktur und Kalkulation der Eisenbahnen in den USA, in Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich, Nr. 1/1960, S. 15 ff; derselbe: Vermögens-, Kostenstruktur und Kalkulation der Strassentransportunternehmungen in den USA, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, Nr. 3/1960, S. 155 ff; Illetschko, L., Transportbetriebswirtschaft im Grundriss, Wien, 1957, S. 69 u.a.a.O.)

"Consolidation", (der Zusammenlegung von Eisenbahngesellschaften), die dreissig Jahre später mit stärksten staatlichen Mitteln angestrebt wird. Mit obigem Akt wurde die "Interstate Commission" (im folgenden "I.C.C." genannt) als zentrales Koordinationsorgan geschaffen.[6]) Sie besteht aus elf Mitgliedern, die vom Präsidenten mit Zustimmung des Senates auf die Dauer von sieben Jahren ernannt werden. Die I.C.C. bildet in eigener Zuständigkeit Abteilungen von je mindestens drei Mitgliedern, welche unabhängig voneinander, jedoch mit Verantwortlichkeit gegenüber der Kommission als ganzer, entscheiden.

In diesem frühen Stadium der Reglementierung der Transportwirtschaft waren die Vollmachten der I.C.C. noch beschränkt. So war etwa die Kommission auf Grund einer Entscheidung des Supreme Court nicht befugt, Tarife zwecks Verhinderung von Diskriminierungen festzusetzen. Das Poolingverbot wiederum konnte durch Tarifabsprachen zwischen den Gesellschaften ("rate associations") umgangen werden, auch gestatteten Manipulationen innerhalb der Güterklassifikation Tarifkorrekturen, ohne dass die I.C.C. dagegen etwas machen konnte.

Die bitteren Erfahrungen der Öffentlichkeit in den ersten fünfzig Jahren amerikanischen Eisenbahnwesens wirkten so stark nach, dass die I.C.C. noch immer von der Überzeugung beherrscht war, dass Zusammenlegungen (Consolidations) von Übel und daher mit allen Mitteln zu verhindern seien. Noch in ihrem 14. Jahresbericht von 1900 sieht die I.C.C. darin eine Gefahr für den freien Wettbewerb. Doch bereits mit dem darauf folgenden Jahresbericht wird die Konzentration als unaufhaltbar erkannt und zumindest dort bejaht, wo auf andere Weise eine Wettbewerbsordnung nicht zu erzielen ist. In der Zeit zwischen dem ersten Juli 1899 und dem 1. November 1900 wurden 25.311 Meilen oder ein Achtel des

[6]) "Coordination", im Sinne dieser Studie, "... is defined as an arrangement whereby two or more carriers of the same or different types perform a unified transportation service." "Historical development of transport coordination & integration in the United States", herausgegeben von der I.C.C., Washington, D.C., April 1960. Unabhängig davon, auf welchem Wege diese Koordination erstrebt wird, darf das „Ziel ... darin gesehen werden, dass die notwendigen Transportleistungen mit den geringsten Kosten für die Gesamtheit einer Volkswirtschaft bewältigt werden." Forschungsberichte des Institutes für Verkehrswissenschaft a. d. Univ. zu Köln, Nr. 6/1959, S. 2: Die Tranportkosten und die Koordinierung der Verkehrsträger, von Dr. A. Löw.

gesamten damaligen Schienennetzes von der Konsolidationswelle erfasst. Noch einmal gelingt es der I.C.C., eingezwängt zwischen der Scylla eines ruinösen Ratenkrieges und der Charybdis der sich abzeichnenden oligopolistischen Entwicklungen, den Supreme Court zur Entscheidung vom 14. März 1904 zu veranlassen, womit eine Reihe von Zusammenlegungen — diesmal als im Widerstreit zum Sherman — Anti-Trust-Act stehend, aufgehoben werden.

Die Konsolidation der Eisenbahnen

Was vor dem ersten Weltkrieg, wie geschildert, mit allen Mitteln, zu verhindern getrachtet wurde, erhob man während des Krieges zum Prinzip: die Zusammenfassung der einzelnen Eisenbahnen zu einem gemeinsamen Transportkörper unter gleichzeitiger administrativer und technischer Kombination mit den Binnenschiffahrtsbetrieben.

Der Vorteil der gesamtstaatlichen Verwaltung für die Transportwitschaft der Union war so offenbar geworden, dass seitens des "Federal Advisors" dem Kongress die Weiterbelassung dieses Systems für die Zeit nach Beendigung des Krieges empfohlen wurde. Der Plan ging jedoch nicht durch, und es spricht wohl für die tief eingewurzelte liberalistische Gesinnung von Regierung und Volk, dass die Reprivatisierung vom Kongress gefordert wurde. Begünstigt wurde diese Haltung freilich durch den Umstand, dass die Eisenbahnpolitik ja mittlerweile den Kinderschuhen entwachsen war und dass auch die I.C.C. die anfängliche Unsicherheit ihrer eigenen Haltung überwunden und das rechte Mass der Einflussnahme auf die Transportwirtschaft gefunden hatte.

Eine weitere Frucht der Erfahrungen während des ersten Weltkrieges ist in der Ermächtigung an die I.C.C. zu erblicken, die Öffnung der Bahnhofanlagen einer Gesellschaft zu gemeinsamer Nutzung durch eine andere Linie, unter angemessenen Bedingungen erzwingen zu können (Sect. 3 -5-, Transp. Act 1920). Mit gleicher Verordnung wurden die Gesellschaften angewiesen, eine einheitliche Güterklassifikation im Zuge der Vereinheitlichung des gesamten Tarifwesens vorzunehmen.

Der radikale Umschwung der öffenlichen Meinung und des Kongresses von entschiedener Ablehnung von Konsolidationen (Zusammenlegungen) von Eisenbahngesellschaften zu ebenso bewusster Förderung von Fusionierungen ist teils die Frucht der Erfahrungen des ersten Weltkrieges, teils ist sie der von den Unternehmungs-

führungen erlangten betriebs- und wirtschaftspolitischen Reife zuzuschreiben.

Die I.C.C. wurde mit Art. 5 (d) des Transportation Act von 1920 authorisiert und verpflichtet, Konsolidationen von Eisenbahngesellschaften herbeizuführen. Aus der geradezu instinktiven Abneigung der Privatwirtschaft der USA gegenüber jedem staatlichen Eingriff wurde jedoch diesem Bemühen solcher Widerstand entgegengesetzt, dass der sogenannte "Grand-Consolidation-Plan" in dem beabsichtigten Umfange nicht zur Ausführung gelangen konnte und schliesslich mit dem Interstate Commerce Act von 1940 fallen gelassen wurde. Wiederum ist es typisch für die Wirtschaftsgesinnung der USA, dass die Konsolidationen — jetzt auf Grund privater Kontrakte — ihren Fortgang nahmen, so dass sich die Zahl der Eisenbahngesellschaften, deren es zur Zeit des Höchststandes, im Jahre 1920, 1 0 8 5 gab, auf (derzeit) ca. 4 0 0 verringern konnte. Unter Mitwirkung der I.C.C. wurden in den Jahren 1926 bis 1946 104.936 Schienenmeilen oder 58% der Gesamtmeilen der sogenannten I. Class-Railroads von der Konsolidierung erfasst.

Zwischen diesen beiden Zeitpunkten lag die Weltwirtschaftskrise der „Dreissigerjahre", die den "Emergency Act" van 1933 auslöste, durch welchen einem vom Präsidenten Roosevelt ernannten "Federal Coordinator" neue Vollmachten zur Durchführung von Zusammenlegungen erteilt wurden — freilich unter der gleichzeitigen und mit dem Hauptziel kaum sich deckenden Auflage, dass solche Fusionen ohne Verringerung des Beschäftigtenstandes durchzuführen seien. Daher war auch dem Emergency Act wenig Erfolg beschieden. Der "Federal Coordinator" wurde im Jahre 1936 von einem "Board of Investigation and Research" abgelöst.

Immerhin brachte der "Transportation Act" von 1920 der I.C.C. eine Erweiterung der Kompetenz und gab ihr jenen Wirkungsbereich, den sie im wesentlichen heute noch innehat. Sie erhielt u.a. das Recht zur Festsetzung von Höchst- und Mindesttarifen, so zwar, dass solche den Eisenbahngesellschaften "a fair return upon their property", also eine angemessene Rentabilität des investierten Kapitals, gewährleisten sollten. Es braucht hier freilich kaum gesagt zu werden, dass diese „Rentengarantie" weit über die Möglichkeiten dieses Organes hinausging, was sich zehn Jahre später, eben während der berüchtigten "Thirties" erweisen sollte.

Zugleich wurde ein "General-Railroad-Contingent-Fund" konstituiert, welcher aus allen die 6%-Grenze übersteigenden Dividenden

der Gesellschaften gespeist und notleidenden Eisenbahnen zur Verfügung stehen sollte. Es ist überflüssig zu sagen, dass man in den Buchhaltungen der betroffenen Unternehmungen bereits damals Mittel und Wege kannte, solche unerwünschte „Abschöpfungen" zu verhindern.

Einen tiefergehenden Eingriff in die Finanzsouveränität der Eisenbahngesellschaften brachte die der I.C.C. übertragene Vollmacht mit sich, Finanzierungsvorhaben der Unternehmungen über den Kapitalmarkt zu genehmigen oder auch abzulehnen.

Schliesslich wurde mit genanntem Act der I.C.C. das Recht zugestanden, Bestimmungen betreffend die Betriebssicherheit und angemessenes Service zu erlassen und die Einhaltung derselben zu überwachen.

Die bisherige Entwicklung überschauend, scheint uns, dass sich allmählich die Ansicht durchzusetzen begann, dass der freie Wettbewerb auf dem Gebiete der Transportwirtschaft nicht die einzig mögliche, ja vielleicht nicht einmal die beste Lösung des Problems darstelle und dass eine Zusammenfassung oder zumindest die Zusammenarbeit zu einer technisch und ökonomisch produktiveren Leistungserstellung führen könne. [7])

Galten diese Überlegungen zuerst nur in Bezug auf die Eisenbahnen, so erhob sich, sobald andere Transportmittel auf den Plan traten, erneut die Frage: freier Wettbewerb, gelenkte Koordination oder aber völlige Integration. Sehen wir nun, wie Wirtschaft, Regierung und Öffentlichkeit dieses Problem anfassten.

Die Koordination von Schienen- und Wasserweg

Die Wasserstrassen zählen zu den ältesten Verkehrswegen der Menschheit, Völker von hoher Kultur, die zwar bis in das 16. Jahrhundert das Rad als Fortbewegungsmittel nicht kannten, verfügten bereits über ein ausgebautes Kanalnetz, das teils zur Be- und Entwässerung, teils als Transportweg diente.

---

[7]) Dazu wiederum eine Stimme aus der europäischen Transportwirtschaft: „Sosehr ein gewisser Wettbewerb im Verkehrswesen zu begrüssen ist, so würde er in seiner Totalität an den Bestand der Wirtschaft selbst rühren, nicht etwa allein an der einzelner Verkehrsmittel. (Anm.: bis hieher gesperrt). Hierin liegt wohl eine der schwierigsten Aufgaben der Verkehrspolitik, einen gesunden Wettbewerb im Verkehrswesen nur soweit zuzulassen, als dadurch die für die Allgemeinheit notwendige Verkehrseinheit nicht gefährdet wird." Pirath, C., „Die Grundslagen der Verkehrswirtschaft", Berlin/Göttingen/Heidelberg, 1949, S. 299.

In den USA bestand bereits um das Jahr 1830 ein Binnenschiffahrtskanalnetz von 1.277 Meilen Länge, das sich zehn Jahre später auf 3.326 Meilen vergrössert hatte. Im gleichen Jahre noch konnten aber die Eisenbahnen mit 3.328 Meilen die Binnenschiffahrt an Weglänge überholen und weitere zehn Jahre später mit 8.879 Meilen um mehr als das Doppelte übertreffen.

Damit tritt ein neuer Faktor in den Wettbewerb der Verkehrsträger. Während eine Konkurrenz von Binnenwasserstrassen untereinander nach der Natur und Anlage dieser Verkehrswege so gut wie ausgeschlossen war, entsteht nun in den Konkurrenzzonen ein starker Wettbewerb, ausserhalb derselben aber auch fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Wasser- und Schienenweg.

Der Hepburn-Act von 1906 gab der I.C.C. die Ermächtigung, ". . . . to establish trough — routes and — rates not only over two or more railroads but also over rail — water routes." Im gleichen Sinne sind einzelne Artikel des "Panama-Canal-Act" vom 24.8.1912 zu verstehen, welche zwar die Koordination von Kanal- und Eisenbahntarifen begünstigten, jedoch der "Integration" bzw. "Consolidation" von Binnenschiffahrts- und Eisenbahngesellschaften dort entgegentraten, wo es sich um konkurrierende Gesellschaften handelte. Immer steht auch hier das Interesse der verladenden Wirtschaft vor dem der Transportunternehmer. Diese Haltung wird in der Folgezeit mehrfach bestätigt, so durch den "Federal-Control-Act" vom 21. März 1918, den "Transportation-Act" von 1920 und den "Denison-Act" von 1928.

Während des ersten Weltkrieges standen alle gewerblichen Transportunternehmungen unter der Führung des Secretary of War. Am 2. Juni 1924 wurde die "Inland Waterway Corporation" konstituiert, welche die Aufgabe hatte, die Konsolidierungspolitik des Secretary of War fortzusetzen, jedoch zu gleicher Zeit die Reprivatisierung der Binnenschiffahrtsbetriebe vorzubereiten, zwei Aufgaben, deren Bewältigung neue Probleme heraufbeschwören mussten. Insbesondere erwies sich die Zurückführung der Binnenschiffahrt in private Hände als wesentlich schwieriger, als man es sich vorgestellt hatte.

Zum Hauptthema dieses Abschnittes zurückkehrend, ist zu sagen, dass die I.C.C. zuerst nur Vollmacht zur Regelung und Kontrolle der Binnenschiffahrt soweit hatte, als diese mit Eisenbahnen durch gemeinsame Tarife oder gemeinsame Betriebsführung verbunden war. Erst der Transportation Act von 1920 brachte auch diesen

Verkehrsträger unter die Jurisdiktion der I.C.C., von welcher nur die "Water-Contract-Carriers" und solche "Common- & Contract-Water-Carriers" ausgenommen waren, welche Massengüter (Kohle, Erz etc.) beförderten. Die I.C.C. wurde ermächtigt, Höchst- und Mindesttarife für die Binnenschiffahrt festzusetzen, Neuzulassungen zu erteilen, über Zusammenlegungen zu entscheiden, die Ausgabe von Obligationen zu genehmigen und schliesslich die periodischen Abrechnungen entgegenzunehmen.

Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt erreichte zwar niemals in der Folgezeit die Intensität und Härte, welche die Konkurrenz Schiene: Strasse später kennzeichnen sollte; jedoch begegnen wir schon damals — wie auch heute — und hier wie dort dem Argument, das die Schiene dem Strassenverkehr wie der Binnenschiffahrt entgegenhält: dass erstere sich ihren Weg selber zu errichten und zu erhalten habe, während die anderen "Surface-Carriers" sich den Weg durch die Allgemeinheit — lies: den Steuerzahler — finanzieren lassen, zu welch letzterem ja auch die Schiene rechnet. Mit einem Wort, es wird ihr zugemutet, ihre eigenen Konkurrenten zu füttern. Eine Lösung dieses Problems wurde bisher nicht gefunden.

Die Koordination des Strassenverkehrs und der Motor-Carrier-Act von 1935

Bei der Konzeption des obenzitierten Aktes konnte man sich bereits auf jene Erfahrungen stützen, die bei der Ordnung des Wettbewerbs der Eisenbahnen gemacht worden waren. So wurde eine Wiederholung der ersten Phase der Verkehrsentwicklung — der monopolistisch/polypolistischen — von vornherein vermieden. Der Motor-Carrier-Act unterstellte alle "Interstate-Common-Carriers" und "Contract-Carriers" [8]) der Kompetenz der I.C.C. und diese war damit zum einzigen Koordinationsorgan sämtlicher "Surface Carriers" (mit Ausnahme der Leitungen) herangewachsen. Die I.C.C. erteilte den Common-Carriers sogenannte "certificates of convenience & necessity", den "Contract Carriers" permits — letztere zu

[8]) Der obenzitierte Akt unterscheidet "Common Carriers" im Sinne von öffentlichen Strassentransportunternehmern", "Contract Carriers", die, wie der Namen sagt, in einem Vertragsverhältnis zu ihren ständigen Auftraggebern — meist grösseren Industrien — stehen, und schliesslich "Privat Carriers", etwa unseren Werksfahrern vergleichbar, die keiner Regelung unterworfen wurden.

erleichterten Bedingungen. Die in den Act aufgenommene "Grandfatherrights-Clause" schützte die zum Zeitpunkt der Erlassung des Regulativs bereits bestehenden Unternehmungen von einer Übersetzung des Gewerbes. Eine Tarifkontrolle wurde analog jener der Eisenbahnen gehandhabt.

Ferner wurde der I.C.C. aufgetragen, Richtlinien hinsichtlich der Beschäftigten, der Fahrpläne und Fahrzeiten, der Ausmessungen und Ausstattung der Fahrzeuge zu erlassen. Gewisse Transporte waren allerdings von der Reglementierung ausgenommen, wie solche von Erzeugnissen der Landwirtschaft und Fischerei. Bei Erteilung der Fahrerlaubnis hatte Verkehrsbedarf und persönliche Eignung geprüft zu werden.

Die Common Carriers haben die Pflicht, ihre Tarife der I.C.C. 30 Tage vor Erlassung vorzulegen und sind sodann an diese Tarife gebunden. Die I.C.C. überprüft sie auf Angemessenheit und Allgemeingültigkeit. Änderungen sind der I.C.C. ebenfalls 30 Tage vorher mitzuteilen. Contract Carriers sind nur zur Einhaltung von Mindesttarifen verpflichtet.

Da sich der Geschäftsumfang der I.C.C. durch den sich verschärfenden Wettbewerb ständig vergrösserte, wurde eine eigene viergliederige Abteilung für die Erledigung aller den Strassenverkehr berührenden Angelegenheiten eingerichtet.

Wiederum ist die I.C.C. befugt, bei Finanzierungen über den Kapitalmarkt zu intervenieren, Konsolidationen zu genehmigen oder abzulehnen und im übrigen alle jene Massnahmen zu treffen, die wir schon beim Eisenbahn- und Binnenschiffahrtsverkehr kennengelernt haben.

Dass die Kontrolle der Einhaltung all dieser Bestimmungen bei der Vielzahl der Unternehmer des Strassenverkehrs die Kräfte der I.C.C. überstieg, braucht wohl kaum gesagt zu werden. Klagen wegen Überschreitungen seitens der verladenden Wirtschaft sowie der konkurrierenden Transportunternehmer über einander, sind an der Tagesordnung und halten die I.C.C. in Atem.

In den Jahren 1935 bis 1946 wurden 3.073 Anträge auf Konsolidierungen von Motor Carriers eingebracht. Mit der Genehmigung eines einzigen dieser Anträge konnte der Zusammenschluss von acht Gesellschaften, die zusammen 37.884 Meilen betrieben, herbeigeführt werden. 13.546 Meilen entfielen allein auf doppel- und mehrgeleisige Betriebstätigkeiten. Den Eisenbahnen wurde zugleich zugestanden, Strassentransporte entweder in Eigenregie durch-

zuführen oder Strassentransportunternehmungen zu fusionieren, jedoch unter der ausschliesslichen Bedingung, dass es sich um Ergänzungs- (Zubinger-)dienste oder um solche zwischen Stationen einer Bahnlinie handelte.

Die "Pipe-Lines"

Die grösseren Erdölgewinnungsgesellschaften waren von Anfang an bestrebt, sich ihre Transporte zu Lande selber, auf eigenen Wegen und eigenen Fahrzeugen, zu durchzuführen bzw. unter ihrer Kontrolle zu halten. Bereits im Jahre 1946 wurden 78% aller Rohöltransporte über Pipe-Lines, 19,6% durch Tanker und nur 2,3% durch Tankwagen getätigt. Sechzehn Erdölgesellschaften betrieben 96% aller Pipe-Lines. "Through-routes" mit "through-rates" werden gehandhabt, wenn Öl über Pipe-Lines verschiedener Gesellschaften fliesst.

Die geschlossene Forschungs-, Erschliessungs-, Produktions- und Absatzkette, die von den ersten Vorarbeiten am Ölfeld bzw. im Labor bis zum Kleinverteilersystem der Tankstellen reicht, konnte sich bisher unter Ausschluss der I.C.C. abwickeln. Staatliche Eingriffe waren nur dann zu gewärtigen, wenn durch die Absatz- bzw. Preispolitik der Erdölgesellschaften bestehende Gesetze verletzt wurden, wie etwa der Sherman-Anti-Trust-Act, gegen den während der Suez-Krise bekanntlich zum Schaden der europäischen Treibstoffwirtschaft verstossen worden war.

Die "Air-Carriers-Coordination" und der "Civil Aeronautics Act" von 1938

Die Artikel des letzteren in Bezug auf "unfair and destructive competition", "unjust discrimination" sind nach älteren Vorbildern gehalten. Mit dem "Civil Aeronautics Act" wurde zugleich ein "Civil Aeronautics Board" geschaffen, der aus einem Administrator und fünf Mitgliedern besteht und dem Department of Commerce unterstellt ist. Die Körperschaft wird vom Präsidenten über Vorschlag des Senats ernannt. Sie erteilt, analog der I.C.C., "certificates of convenience and necessity", wirkt bei Erstellung von Tarifen für den Luftpostdienst und für die Beförderung von Gütern und Personen mit, erlässt und überwacht Sicherheitsvorschriften, kontrolliert die Finanzgebarung und muss bei "Pooling-Arrangements" von Luftverkehrsgesellschaften gehört werden.

Ebenso bedürfen Konsolidationen von Lufttransport- mit anderen Transportunternehmungen der Genehmigung durch den Civil Aeronautics Board, welche wiederum nur unter Wahrung des Vorranges des öffentlichen Interesses vor dem privaten zu erteilen ist. Versuche einzelner Eisenbahngesellschaften, einen eigenem Luftdienst einzurichten, wurden wieder aufgegeben. Zusammenschlüsse von Schiffahrtslinien und Luftverkehrsunternehmungen blieben bisher vereinzelt. Soferne solche angestrebt wurden, musste neben dem Civil Aeronautics Board noch die "Maritime Commission" gehört werden.

Der Interstate Commerce Act 1940

Dieser brachte auch die sogenannten Hilfs-Transporteinrichtungen, wie Express-Companies, Pullman-Service und Terminal-Service, soweit diese nicht ohnedies schon von den Eisenbahngesellschaften aufgesaugt worden waren, unter den Aufgabenbereich der I.C.C.

Der Interstate Commerce Act 1958

Er stellt das vorläufige Schluss-Stück im Rahmen der die "Surface-Transportation" umfassenden Ordnungsmassnahmen dar. Er brachte — zusammengefasst — folgende Änderungen gegenüber dem bisherigen Regime:

a. Listenmässige Erfassung und damit Begrenzung jener Ausnahmefälle, welche nicht unter den Regelungs- und Kontrollbereich der I.C.C. fielen, wie Transporte landwirtschaftl. Produkte, und deren Tendenz zur Ausweitung auf verarbeitete Produkte der Landwirtschaft bzw. Fischerei sowohl den Eisenbahngesellschaften, wie den gewerblichen Strassentransportbetrieben ein Dorn im Auge war;

b. Herabsetzung der Beförderungssteuer im Personenverkehr (eine verschleppte Kriegsmassnahme);

c. Einschränkung des Weisungs- bzw. Entscheidungsrechtes der I.C.C. in Bezug auf die Tarifpolitik konkurrierender Transportunternehmungen in jenen Fällen, in denen ein solches Unternehmen privatwirtschaftlich (kostenmässig) gerechtfertigte Tarifsenkungen auch zum Nachteil eines Konkurrenzunternehmens durchzuführen in der Lage war;

d. Einschränkung des Einspruchsrechtes lokaler Behörden und Verbände gegen die Auflassung unrentabler Eisenbahnlinien bzw. Zugsverbindungen.

Im ganzen genommen brachte der Act 1958 eine Lockerung der den freien Wettbewerb beengenden Fesseln mit sich.

Die Kritik am Apparat der Überwachungs- und Lenkungsfunktion im Transportwesen der USA

Prof. Berkenkopf hat auf einem vor kurzem in Bregenz (Österreich) gehaltenen Vortrag ausgeführt, dass auch in einer Periode geordneter Wirtschaft, ohne Notlage, Krisen und Krieg sich Gebiete des Wirtschaftslebens abzeichnen, die aus ihrer Struktur und Dynamik eine staatlich ordnende Tätigkeit gebieterisch verlangen und dass das Transportwesen eines Landes zu eben diesen Gebieten zählt. [9])

Dem trägt die staatliche Gesetzgebung und Verwaltung in den USA, unter Wahrung des Prinzips weitestgehender Selbststeuerung der Wirtschaft, Rechnung. Schliesslich ist aber keine von Menschen geschaffene Ordnung vollkommen und daher melden sich auch in den USA immer wieder Stimmen zur Verbesserung derselben. Insbesondere ruft das Nebeneinander zahlreicher Körperschaften im Transportwesen, dem wohl mitunter auch ein Gegeneinander unterläuft, die Kritik hervor. Zur Illustration seien die staatlichen Einrichtungen, die mit transportwirtschaftliche Belangen befasst sind, aufgezählt.

Interstate Commerce Commission
U.S. Maritime Commission
Civil Aeronautics Authority
Civil Aeronautics Board
Civil Aeronautics Administration
Office of the Administrator of Civil Aeronautics Weather Bureau
Inland Waterways Corporation
Office of Defence Transportation in the Office of Emergency Management. [10])

---

[9]) Prof. Dr. Paul Berkenkopf, Köln: „Verkehrspolitik und Wirtschaftspolitik", auf der Tagung der Oesterreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Bregenz (Oesterreich), 28.5. bis 1.6.1961.

[10]) Aufzählung nach dem Stande vom April 1950.

Diesen Einrichtungen (deren Zahl und Namen auf den heutigen Tag bezogen keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt) stehen die Dachorganisationen der einzelnen Transportzweige gegenüber, wie: Association of American Railroads, Association of American Waterways, Air Transport Association, u.a.

Diese Organisationen wurden nun aufgerufen, zur "Senate Bill 1812, 80th Congress" Stellung zu nehmen, womit die Errichtung eines "Department of Transportation", geleitet von einem "Secretary of Transportation" (im Cabinettsrang), zur Diskussion gestellt wurde.

Auf eine eingehende Darstellung der Aufgaben dieses vorgeschlagenen Ministeriums muss hier verzichtet werden, doch sei der Widerhall, den dieser Plan gefunden hat, kurz gemeldet.

Das *Office of Defence Transportation* begrüsst die Schaffung des Departments als eines Mittels zu einheitlicherer Ausrichtung und wirksamerer Gestaltung des Transportwesens.

Der *Civil Aeronautics Board* lehnt den Plan ab und begründet seine Haltung — zusammengefasst — mit dem folgenden Satz, dem eine gewisse fundamentale Bedeutung nicht abzusprechen ist:

> "The independence of the administrative tribunal and its freedom from political control are the twin principles upon which our present system of public service regulation rests. We of the Civil Aeronautics Board are unable to recommend the enactment of S. 1812 (d.i. oben erwähnter Entwurf) because it seems to us that the provisions of this bill are inconsistent with those principles."

Die *Maritime Commission* schliesst sich dieser Argumentation im grossen und ganzen an.

Seitens der *Association of American Railroads,* deren Stellung auch ablehnend ist, wird u.a. geltend gemacht, dass dem Secretary of Transportation bei Verwirklichung dieses Planes Vollmachten übertragen würden, die nicht einmal der Präsident besitzt, wie etwa "authority and power to influence rate-making, and other regulatory functions because of his .... control of the budget and personnel of the Commission, ... and to establish general policies and programs, ... to coordinate the activities of the various agencies of the Deparment .... and to make recommandations to any agencies in the Department of the Congress .... for the elimination of conflicting policies."

Die übrigen gehörten Stimmen zusammenfassend kann gesagt werden, dass dieser Entwurf wesentlich mehr Ablehnung als Zustimmung fand, und dass die Abneigung gegen jede Vergrösserung staatspolitischer Einflussnahme auf die Wirtschaft als Untergrund der Meinungen zu gelten hat. [11])

Mehr Zustimmung fand der "Hoover Report" (so genannt nach dem von Expräs. Hoover auf dem 80. Kongress v. 7.7.1947 eingebrachten Vorschlag), wonach die drei Hauptträger der transportwirtschaftlichen Koordination, die I.C.C., die Maritime Commission und der Civil Aeronautics Board, als nur dem Kongress verantwortliche Institutionen, weiterhin ihre Aufgaben erfüllen, jedoch einige ihrer Funktionen an das Department of Commerce abgeben sollten, insbesondere jene, die mit der Weiterentwicklung des Transportwesens zusammenhängen.

Die Kritik setzt jedoch noch an einem weiteren schwachen Punkt des gesamten Koordinationssystems an: es werden Bedenken geäussert, ob das Eisenbahnwesen überhaupt angesichts seiner völlig verschiedenen technischen und ökonomischen Struktur nach den gleichen Prinzipien behandelt werden dürfe wie die übrigen Verkehrsträger. Wie bekannt besteht für die Eisenbahnen die unabdingbare Forderung nach grösstmöglicher Kapazitätzausnützung, sie neigen zu monopolistischer Beherrschung des Verkehrsmarktes, eine Kalkulation der Beförderungspreise auf Grund der Selbstkosten ist, zumindest bei Stückgutverkehr, äusserst problematisch, die Konkurrenz der Eisenbahnen ist mehr „Service-Konkurrenz" als Preiskonkurrenz. [12]) Gegenüber den Mammutbetrieben der Eisenbahnen zeichnet sich der Strassen- und Binnenschiffahrtsbetrieb durch eine starke Streuung der Betriebsgrössen und geringere Anlagenintensität aus, daher auch durch bessere Anpassung an die wechselnde Konjunktur. Die Preisbildung auf Grund exakt ermittelter Selbstkosten ist theoretisch möglich und wird auch — wenigstens in der Form der Teilkostenkalkulation — praktisch gehandhabt, um nur einige Wesensunterschiede zwischen diesen Verkehrsträgern aufzuzeigen. Es wird daher wohl auch mit Recht daran gezweifelt, ob ein und dieselbe Kommission den Sonderstrukturen innerhalb der Transportwirtschaft gerecht werden kann.

---

[11]) Lt. "Statesman's Yearbook", Ausgabe 1960/61, ist ein "Transportation Department" noch nicht konstituiert worden.

[12]) Illetschko, L., wie oben, S. 176 u.a.a.O.

Von diesen Stimmen bis zur Forderung, das Eisenbahnwesen überhaupt aus der privaten Sphäre herauszunehmen und zu verstaatlichen, ist zwar noch ein grosser Schritt, aber auch dieser wurde, wenn auch zögernd, versucht. Der bereits erwähnte "Railroad Coordinator" (Mr. Eastman) hat selbst seinerseit diese Lösung vorgeschlagen. Die Gründe, welche zu Gunsten einer solchen Lösung ins Treffen geführt werden, sind den Ländern mit Staatseisenbahnen bekannt. Hier dürften daher eher jene Argumente interessieren, welche einer solchen Absicht entgegengestellt worden sind, und die hier unter drei Gesichtspunkten kurz zusammengefasst werden mögen: [13])

1. *Argumente aus der menschlichen Natur heraus,* im Sinne des "human element in management": Es wäre ein Beamtenapparat ungeheuren Ausmasses erforderlich, um einen Industriezweig, dem gegenüber selbst die grössten USA-Industrien die reinsten Zwerge sind, zentral zu steuern. Diesem Exekutiv- bzw. Führungsapparat müsste ein "Super-Manager" von einem Format voranstehen, wie man ihn kaum finden würde und fände man einen solchen, wäre er kaum zu bezahlen. Es wird ferner bezweifelt, ob ein Beamtenapparat jene Agilität entwickeln würde, die eine Gefolgschaft auszeichnet, die im Rahmen einer von Gewinnstreben beherrschten privaten Kapitalgesellschaft arbeitet.

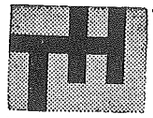
2. *Argumente finanzieller Natur:* Das gesamte Vermögen der amerikanischen Eisenbahnen wurde im Jahre 1940 mit 26 Milliarden Dollar angegeben und wäre daher in annähernd der gleichen Höhe an die Eigentümer abzulösen. Die Kosten hiefür hätte der Steuerzahler zu tragen.

3. *Argumente betriebspolitischer Natur:* "Local discrimination" ist unter staatlicher Leitung ebenso gut möglich wie unter privater und an Stelle der "personal discrimination" würde der politische Einfluss treten und man würde so gewissermassen den Teufel mit dem Beelzebub austreiben. Mit Beispielen aus dem staatlichen Postwesen, aus dem Seehafen- und Wasserstrassenbau wird gedient.

Wo liegt nun die Lösung der Transportproblems in den USA? Gibt es eine solche, oder sollte man sich vor Augen halten, „. . . . dass

---

[13]) Siehe hierzu u.a.: Eliot, Jones, Principles of Railroad Transportation, New York, 1924, S. 499-544.



Technische Hogeschool Delft

Het **Instituut voor Stedebouwkundig Onderzoek** vraagt voor zijn Sectie „Verkeer" een:

CIVIEL INGENIEUR

bij voorkeur met de afstudeerrichting „Wegen" of „Spoorwegen".

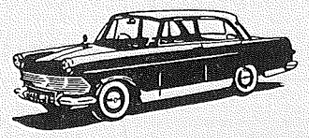
De aan te stellen functionaris zal worden belast met het verrichten van fundamenteel wetenschappelijke onderzoekingen ten aanzien van het verkeer in steden en hun omgeving, onder leiding van de hoogleraren ir. J. L. A. Cuperus, dr. C. S. Kruijt en ir. J. Volmuller.

Voor deze functie wordt vereist belangstelling voor verkeersvraagstukken, alsook een meer dan gewone interesse voor stedebouwkundig onderzoek. Practische ervaring op het gebied van het verkeersonderzoek strekt tot aanbeveling, doch is niet noodzakelijk.

Aanstelling zal – afhankelijk van leeftijd en ervaring – geschieden in de rang van wetenschappelijk ambtenaar of van wetenschappelijk ambtenaar 1e klasse.

Schriftelijke sollicitaties te richten aan het Hoofd van de afdeling Personeelszaken, Julianalaan 134 te Delft, met vermelding van no. C. 6108/79068 (in linkerbovenhoek enveloppe en brief).

VERKOOP
OPEL



VERHUUR
OPEL

KEIZER'S AUTOMOBIELBEDRIJF
„DE OPELSPECIALIST"

Verhuurt U:
de nieuwste typen Opel-Automobielen
Volkswagens en Volkswagen-busjes
Km. prijs: 6-7-9-11 en 15 cent
(Vraagt prospectus!)

Enschede
Blekerstraat 67a-69
Telefoon 6600 en 2497

Verkoopt U:
De nieuwste typen gebruikte
Opel-Automobielen. Uitsluitend met
schriftelijke garantie. 1000 en 1 referenties
(Twentes grootste verhuurbedrijf)

Gronau i.W.
Ochtruperstrasze 61
Telefoon 2516

Uw bril een sieraad!

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

EIKENDAL
Rijksgedipl. opticien

Bergstraat 12
Tel. (08370) 20 38
Wageningen

depot: Carl Zeiss

es für eine optimale Befriedigung aller volkswirtschaftlichen Verkehrsbedürfnisse keine Patentlösung gibt und diese Zielsetzung den jeweiligen Umständen entsprechend immer wieder neu angestrebt werden muss." [14])

Es konnte daher auch nicht Aufgabe dieser Abhandlung sein, darauf eine bündige Antwort zu geben, sondern lediglich dem Mosaik der Möglichkeiten transportwirtschaftlicher Ordnung ein Steinchen hinzufügen. Damit soll nicht gesagt sein, dass das transportwirtschaftliche Koordinationsproblem überhaupt und insbesondere auf unserem Territorium nicht einer Lösung — und zwar einer baldigen — zugeführt werden müsse, denn „Het vervoer verkeert in een structuurproblematiek, welker oplossing een toetssteen is voor de mogelijkheid van maatschappelijk evenwicht met behoud van individuele verantwoordelijkheid." [15])

Ist die amerikanische Koordinationspolitik auf die europäische Transportwirtschaft übertragbar?

Wenn diese Frage auch über den dieser Untersuchung gesteckten Rahmen hinausgeht, so drängt sie sich doch mit solcher Unmittelbarkeit auf, dass sie zumindest am Ende berührt werden muss. In Fortführung des Grundgedankens dieser Abhandlung dreht es sich darum, ob das Koordinationsorgan der Interstate Commerce Commission in die europäische Wirtschaftsordnung eingepasst werden kann — wobei wir als solche mit Eucken „die Gesamtheit der Formen" verstehen wollen, „in denen die Lenkung des alltäglichen Wirtschaftsprozesses in concreto jeweils erfolgt". Dabei muss man sich bewusst bleiben, dass jede Um- bzw. Neuordnung innerhalb der Transportwirtschaft nicht ohne Rücksicht auf die übrigen Wirtschaftszweige erfolgen kann, denn „die Interdependenz der Ordnungen ist ein wesentlicher Tatbestand des modernen Lebens." [16])

Nun liegt seit kurzem eine umfassende Arbeit über dieses Thema vor, sodass sich der Autor damit begnügen darf, auf das Resumé dieses Werkes kurz einzugehen und den einen oder anderen Gedan-

---

[14]) „Verkehrspolitische Probleme auf nationaler und internationaler Ebene — Ein Beitrag der Transportarbeiter-Gewerkschaften", Basel, 1958, S. 16.

[15]) Vonk, K., De verkeersvrijheid en de economie van verkeer en vervoer — een bestek. Antrittsrede an der Universität von Amsterdam, 30.1.1961.

[16]) Eucken, W., Grundsätze der Wirtschaftspolitik, München, 1961, S. 124.

ken dabei einfliessen zu lassen. [17]) Es sei vorausgeschickt, dass zwar — dem Buchtitel nach — „die Nachfolge der amerikanischen Transportpolitik und ihrer organe innerhalb der Europäischen Gemeinschaften" zum Gegenstand der Untersuchung gemacht worden ist, die Durchführung sich jedoch auf das EWG- (EEG)Werk beschränkt: der EFTA-Raum bleibt demnach ausserhalb der Betrachtung. Diese Beschränkung ist freilich verständlich, zeigt doch das EFTA-Vertragswerk keinerlei Ansätze einer gemeinsamen Transportpolitik, während anderseits das transportpolitische Konzept der einzelnen EFTA-Staaten eine derart reiche Flora aufweist, dass deren Bewältigung den Umfang des Buches leicht aufs Doppelte gebracht hätte. [18])

Die hier interessierende Kernfrage wird im Abschnitt VII des erwähnten Werkes abgehandelt, nämlich: De navolging van de amerikaanse organisatie van de vervoerspolitiek in de Europese Gemeenschappen". Wir fassen kurz zusammen:

1. Während der Rapport-Kapteyn unter Berufung auf Art. 235 des EWG-Vertrages ein Koordinations- bzw. Kontrollorgan nach Art der I.C.C. für möglich erachtet, wird seitens der Verfasser die gegenteilige Ansicht vertreten; denn — so argumentieren sie — einem solchen Organ könne mangels einer gemeinsamen Transportpolitik höchstens eine reglementierende, aber keine kontrollierende Aufgabe zufallen.
2. Während die I.C.C. mit einer geschlossenen Nationalwirtschaft zu tun hat, würde ein europäisches, supranationales Transportorgan (z.B. in Gestalt einer „Europäischen Transport Kommission" = „E.T.C.") häufig genug in Konflikt mit den souveränen Nationalwirtschaften der einzelnen EWG-Staaten geraten, was die Schlagkräftigkeit dieses Organes sehr schwächen müsste.
3. Die Ausstattung einer ETC mit gesetzgebender und richterlicher Gewalt, nach dem Muster der USA, findet im EWG-Werk keine Deckung und widerspricht zudem dem kontinentalen Prinzip der Gewaltentrennung. Darüberhinaus ist nach angelsächsischem Recht dem richterlichen Ermessen ein viel grösserer Spielraum zugebilligt, wovon die häufig wiederkehrenden Ausdrücke wie "just", "reasonable", "discriminatory", "fair", "public interest" (um nur einige zu nennen) Zeugnis geben.
4. Weitere Argumente gegen die Übernahme der I.C.C. beziehen sich auf deren Elastizität des Verfügungsbereiches, die geringe politische Kontrolle, deren sie sich erfreut u.a.m. — nicht, dass die Verfasser diese grosszügige Ausstattung des Organes per se kritisieren möchten, nur zweifeln (oder verzweifeln?) sie an der Möglichkeit einer Nachahmung im Rahmen der so anders gelagerten europäischen Verhältnisse. So gelangen denn die Autoren zuletzt zum Schluss, „dat een orgaan als de I.C.C. in de Gemeenschap niet doelmatig moet worden geacht, omdat het niet aansluit bij de behoeften dier Gemeenschap" (S. 238). An dessen Stelle schlagen sie vor „. . . . een Commissariaat met uitsluitend rechterlijke- eventueel ook administratief-rechterlijke bevoegdheden, bij wijze van rechter in eerste aanleg geplaatst in onderschikking aan het Hof van Justitie." (S. 245).

Soweit die Verfasser dieser ausserordentlich tiefschürfenden Arbeit. Wie ersichtlich, wird auf dem Boden des bestehenden EWG-Vertrages argumentiert. Einigen Einwänden müsste daher in dem Masse der Boden entschwinden, als dieses Vertragswerk künftigen Änderungen unterworfen würde; andere hingegen werden aufrecht bleiben, solange der Verzicht auf Souveränität und geltende Rechtsauffassung schwerer wiegen, als wirtschaftspolitische Vorteile amerikanischer Einrichtungen.

In unserer schnellebigen Zeit hat sich seit dem Erscheinen dieses Buches macherlei begeben. England unternimmt Bemühungen um die Aufnahme in das EWG-System (die bis zur Drucklegung dieses Aufsatzes wahrscheinlich schon von Erfolg gekrönt sein werden). Dänemark will nachfolgen und es knistert bedenklich im Gebälk der EFTA. Ob Beitritt als Vollmitglied oder Assoziierung mit beschränkten Rechten und Pflichten, der Gefahr wirtschaftlicher

---

[17]) Tisot van Patot, J. P. B. und Rueb, Th. E., De navolging van de amerikaanse vervoerspolitiek en van de Interstate Commerce Commission in de Europese Gemeenschappen, Rotterdam, 1961.

[18]) Zur Illustrierung dieser Feststellung sei auf die Ordnung der Transportwirtschaft innerhalb des EFTA-Landes Oesterreich hingewiesen. Wie in anderen Ländern auch, sind die Eisenbahnen Staatsbetriebe, der Güterverkehr auf der Strasse wird überwiegend durch die Privatwirtschaft besorgt. Dieses Verhältnis von Schiene zu Strasse findet in der ministeriellen Resortverteilung seine Entsprechung. Das Eisenbahnwesen fällt in den Bereich des Ministers für Verkehr und Elektrititätswirtschaft, Bau und Erhaltung der Strassen in jenen Ministers für Handel und Wiederaufbau. Die Spaltung geht noch tiefer: das erstgenannte Ministerium ist seit langem eine Domäne der Sozialdemokratischen Partei, das zweite wird von der Oesterreichischen Volkspartei verwaltet.

Isolierung will sich kein Staat aussetzen. Nun aber weist gerade die Transportstruktur der EFTA-Länder so grosse Unterschiede auf, dass das Problem der Koordination wahrscheinlich wieder neu und von Anfang an aufgerollt werden muss und damit gewinnen auch aussereuropäische Vorbilder ein neues Gesicht. Diese EFTA-Staaten heissen ja nicht umsonst die *"äusseren Sieben"*. Wirtschaftsgeographisch gesehen, gehört ihre Randlage zu einem nichtänderbaren, schicksalhaften Wesenszug. Die Bedeutung dieser peripheren Lage kommt u.a. — um noch einmal auf das Beispiel Österreichs zurückzukommen — in der sehr reservierten Haltung der österreichischen Industrie gegenüber der „Denkschrift über die Grundausrichtung der Verkehrspolitik" (der EWG-Staaten) zum Ausdruck.

So etwa wird angeführt, dass die VOEST, das grösste österreichische Stahlwerk, den überwiegenden Teil seiner Rohstoffbezüge aus dem Ausland auf Grund „nicht veröffentlicher Transportverträge" [19]) durchführt, während sämtliche österreichischen Exporte über die Häfen Bremen und Hamburg auf der Basis des „deutsch-österreichischen Seehafentarifes" — einem eklatanten Fall von "local discrimination" — getätigt, ja überhaupt nur dadurch ermöglicht werden. [20])

Die alles sei hier zwar am Rande vermerkt, doch macht es bereits sichtbar, wieviel an geduldiger und zäher, mit viel gutem Willen gepaarter Arbeit notwendig sein wird, ehe die Idee einer koordinierten Transportpolitik und seines zentralen Organen im Rahmen einer wirklich europäischen (nicht bloss teileuropäischen) Gemeinschaft realisiert werden kann. Aber schliesslich wurde Rom auch nicht an einem Tage erbaut. Dass dieses Ziel auch in den USA erst nach langem Ringen zwischen den Teilstaaten und der Föderation einerseits, zwischen dem Wahrer des Gemeinwohles und privatwirtschaftlichem Gewinnstreben anderseits und schliesslich zwischen den Privatwirtschaften dritterseits, erreicht worden ist — dies aufzuzeigen war eben das Vorhaben des Verfassers. *

---

[19]) Jaksche, A., Die VOEST und die Europa-Tarife, in: „Europa", Salzburg, 1961, S. 24.

[20]) Wartha, J., „Die Häfen der nördlichen Adria und ihre Beziehungen zur österreichischen Aussenwirtschaft, Innsbruck, 1959, S. 73 ff.

* Noot van de redactie: Bovenstaand artikel werd vrijwel gelijktijdig ontvangen met de verschijning van het boek van Dr. Tissot van Patot en Mr. Rueb. Plaatsing geschiedde mede omdat een recensie van dit boek in ons tijdschrift nog niet verschenen was.

SUMMARY

Beginning with the legal regulations in the period of the early development of the railways in the U.S.A., a review is given of the development of regulatory legislation, and the setting up of the Interstate Commerce Commission. After the Transportation Act of 1920 the I.C.C. got the shape which it largely shows today.

The moulding of the policy of the I.C.C. bij historical circumstances is illustrated by its attitude towards the concentration process in the railway industry.

After the Act of 1920, the interference of the I.C.C. with inland water transport, which previously only took place when this was necessary for the execution of its railroad policy, assumed a more general character.

The "Motor Carrier Act" of 1935 meant an enormous extension of the sphere of action of the I.C.C. of which the activities also cover the transport by pipelines.

After a short description of the legislation concerning air transportation, the author tries to come to an overall judgment of the transport co-ordination in the U.S.A., in which several weak points are shown, notably its being spread over a number of agencies. The author deals shortly with the question, how far the American co-ordination system can serve as an example for the transport policy in the European Economic Community, in which he accords with the conclusions of Tissot van Patot and Rueb. The essentials of an European transport policy, however, will change fundamentally when Great Britain and other European countries should join the Economic Community, and a reconsideration of the American conditions would then be possible as well.

SOMMAIRE

Un aperçu est donné du developpement aux U.S.A. de la législation féderale sur les transports, qui aboutirait bientôt à l'institution de la „Interstate Commerce Commission".

La dite commission obtenait en 1920 la forme qui elle a tenu essentiellement.

La politique de la Commission, qui avant la première guerre mondiale était fortement dirigée contre les concentrations qui se manifestent chez les chemins de fer, plus tard peu à peu favorisait cette tendence. Depuis 1920, les pouvoirs de la commission s'étendent sur les transports sur voie navigable en général.

Le Motor-Carrier Act de 1935 signifiait une élargissement énorme du champ d'activité de la Commission, qui s'étend aussi jusqu'aux transports par pipeline.

Comme arrondissement quelque attention est payé aux règles pour les transports par avion, après quoi il devient possible de parvenir au signalement de quelques côtés faibles de la coordination Américaine, notammant sa morcellement et la position faible des chemins de fer.

Ensuite l'auteur traite la question, à quel point la politique de transports Américaine pourrait servir comme exemple pour l'exécution de la politique de transports commune des pays de la C.E.E. En général l'auteur refère aux conclusions de Tissot van Patot et Rueb à ce point, mais est au reste de l'opinion que l'entrée de la Grande Bretagne et autres pays au C.E.E. signifie un tel changement de la situation, que l'aspet de la politique Américaine pourrait changer également par cela.

MOMENTOPNAME VAN ENIGE VERVOERS-POLITIEKE VRAAGSTUKKEN IN DE E.E.G.

Drs. F. J. Brouwer

Het huidige tijdsbestek is er een, waarin felle discussies worden gevoerd over zeer fundamentele vraagstukken die het vervoer raken; omtrent de uiteindelijke resultaten tast men momenteel nog volkomen in het duister. De strijd is in de loop van dit jaar in al zijn hevigheid ontbrand nadat de Europese Commissie door de publikatie van haar Memorandum in april j.l. het centrale probleem van het gemeenschappelijk vervoerbeleid aan de orde had gesteld. Er moge in dit verband aan worden herinnerd, dat reeds tijdens de verdragsonderhandelingen diepgaande meningsverschillen naar voren kwamen, waardoor op verschillende onderdelen van de vervoertitel genoegen moest worden genomen met formuleringen en begrippen waaraan nog inhoud zou moeten worden gegeven. De discussies die thans aan de gang zijn, dienen daarom als een voortzetting te worden beschouwd van die, welke vóór 1958 werden gevoerd en eigenlijk nooit zijn beëindigd.

In de hiernavolgende alinea's wordt getracht ten aanzien van een aantal belangrijke vraagstukken die op het vervoer betrekking hebben een overzicht te geven van heersende (verschillen van) opvattingen. Daarbij is als uitgangspunt het EEG-memorandum genomen omdat dit document de belangrijke problemen achtereenvolgens aan de orde stelt. Critische aantekeningen dienen te worden opgevat als een persoonlijke — en deels overigens ook voorlopige — mening van de schrijver.

1. Toepasselijkheid van de algemene bepalingen op het vervoer

In par. 7 van het Voorbericht van het „Memorandum betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting"

stelt de Europese Commissie, dat het EEG-verdrag één geheel vormt; de algemene bepalingen van het verdrag dienen op alle sectoren van het economisch leven toepassing te vinden, tenzij het Verdrag zelf uitzonderingen toestaat of de mogelijkheid biedt bijzondere regelingen in het leven te roepen. Deze gedachte ener "universaliteit" verdedigt de Commissie later — par. 35 — door verwijzing naar artikel 61 lid 1, dat uitdrukkelijk het vrije verkeer van vervoerdiensten uitsluit van de algemene regels omtrent de vrijheid van dienstverlening. Waar een dergelijke verwijzing ontbreekt zijn dus de algemene regels wel toepasselijk.

Ook in de aanwezigheid van artikel 77 vindt de Commissie een bevestiging van haar opvatting. Dit artikel staat steunmaatregelen toe verband houdende met de coordinatie van het vervoer en met verplichtingen overeenkomende met het begrip „openbare dienst". Het vormt naar de mening van de Commissie een uitzondering op het verbod van artikel 92 tot steunmaatregelen van de staten die de mededinging vervalsen of het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

Deze opvatting komt in principe overeen met het standpunt van doe Nederlandse Regering, neergelegd in haar „Memorandum inzake het gemeenschappelijke vervoerbeleid in de EEG". Het verdrag tot oprichting van de EEG beoogt, naar haar mening, een alle sectoren van het economisch leven omvattende integratie (pag. 1, 1ste alinea). Uit de artikelen 2 en 3 concludeert de Regering voorts, dat het vervoer een zelfstandige en gelijkwaardige sector van het economische leven is en volledig in het integratieproces dient te delen (pag. 4, 2de alinea).

Vermeld dient ook te worden, dat in bepaalde kringen van het europese parlement een standpunt wordt ingenomen dat tot steun strekt van het principe van de universaliteit van het Verdrag. In een concept-rapport over de harmonisatie van het vervoer in de EEG worden door de rapporteur Müller-Hermann enige praemissen gesteld „die zwar in den Rahmen der Untersuchungen über die allgemeine Verkehrspolitik gehören, ohne die aber über die Harmonisierungsfragen nicht gesprochen werden kann". [1]) Zij zijn:

— er moet een gemeenschappelijke vervoermarkt voor de zes EEG-landen worden geschapen;

---

[1]) Die Harmonisierung des Verkehrs innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, doc. APE 5780, mei 1961, pag. 1.

— de coordinatie van vervoertakken moet een onderdeel zijn van het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de zin van artikel 74;

— de algemene bepalingen van het verdrag gelden ook voor het vervoer, voorzover zij niet door bijzondere bepalingen in Titel IV van deel 2 van het verdrag buiten werking gesteld worden;

— gestreefd moet worden naar een ordening die gebaseerd is op het marktmechanisme.

In tegenstelling tot Nederland hebben de regeringen van de andere lid-staten hun standpunten ten aanzien van het gemeenschappelijk vervoerbeleid niet gepubliceerd. Wel is bekend geworden, dat op de bijeenkomst van de Raad van Ministers op 26 juni 1961, Frankrijk en de Duitse Bondsrepubliek hun opvattingen t.a.v. de toepasselijkheid van de algemene bepalingen van het verdrag schriftelijk aan de vertegenwoordigers van de andere lidstaten en de Europese Commissie hebben overhandigd. [2])

De Franse mening komt op het volgende neer:

— artikel 61 : 1 van het Verdrag bewijst, dat de verdragsmakers de dienstverlening door het vervoerwezen niet hebben beschouwd als het verlenen van diensten in algemene zin. Juist door in dit artikel te verwijzen naar de vervoertitel wordt aangegeven dat het vervoer ee nbijzondere positie inneemt;

— artikel 3 stelt zowel voor het vervoer als voor de landbouw de eis van een gemeenschappelijk beleid; terwijl echter artikel 38 uitdrukkelijk bepaalt dat de gemeenschappelijke markt mede de landbouw en de handel in landbouwprodukten omvat, stelt artikel 74 voor het vervoer alleen de eis, dat de doeleinden van het verdrag moeten worden nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid,

— ten aanzien van artikel 77 juncto artikel 92 mag niet dezelfde redenering worden gevolgd als ten aanzien van artikel 61 i.v.m. de vervoertitel is gedaan. Artikel 61 maakt voor het vervoer een uitzondering door naar de vervoertitel te verwijzen; artikel 77 is evenwel een onderdeel van deze vervoertitel en verwijst naar geen enkele andere bepaling van het verdrag;

— de wordingsgeschiedenis van artikel 74 geeft duidelijk het doel

[2]) Zie o.a. Europa-Bulletin van 28 juni 1961 pag. 4.

van de verdragsmakers aan. In de oorspronkelijke versie van het artikel was uitdrukkelijk gesteld dat de gemeenschappelijke markt zich zou uitstrekken tot het vervoer; daarna is voorgesteld de doeleinden van de gemeenschappelijke markt toepasselijk te verklaren en dat zij zouden worden nagestreefd in het kader van een gemeenschappelijk beleid. Tenslotte is een tekst aanvaard, waarin de termen „gemeenschappelijke markt" zijn komen te vervallen en slechts gesproken wordt over de doeleinden van het verdrag voorzover het betreft „het in deze titel (IV) geregelde onderwerp".

De Franse Regering trekt uit vorenstaande overwegingen de conclusie, dat het EEG-verdrag niet de vorming van een gemeenschappelijke vervoermarkt beoogt, wèl echter een gemeenschappelijke goederenmarkt. Het gemeenschappelijk vervoerbeleid dient daarom zodanig te worden geconcipieerd, dat de vorming van deze gemeenschappelijke goederenmarkt door het gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt bevorderd. In overeenstemming met deze gedachte mag ook niet worden uitgegaan van de toepasselijkheid van de algemene bepalingen van het verdrag op het vervoer, integendeel, er is naar franse opvatting een „spécificité des règles relatives aux transports", d.w.z. dat er een bijzondere positie van het vervoer bestaat en de algemene verdragsbepalingen alleen toepasselijk zullen zijn voorzover daartoe in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid wordt besloten. Artikel 75 geeft daartoe de mogelijkheid.

De Regering van de Duitse Bondsrepubliek is het in grote lijnen met de Franse zienswijze eens. Er zijn evenwel nuanceringen. De algemene verdragsbepalingen kunnen alleen mede op het vervoer van toepassing zijn indien zij niet ingrijpen in de doelstellingen van het gemeenschappelijk beleid; in dit vlak bezien is er naar duitse opvating geen bezwaar tegen het toepasselijk verklaren van b.v. de algemene regels betreffende de vrijheid van vestiging, het vrije verkeer van personen en van kapitaal, de sociale bepalingen. [3]) Wèl echter tegen de toepasselijkverklaring van de algemene concurrentieregels.

[3]) Vgl. ook Wohlfahrt e.a. „Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Kommentar zum Vertrag", pag. 221, punt 4. Thiesing heeft een afwijkende mening; zie Von der Groeben-Boeckh „Kommentar zum EWG-Vertrag", pag. 257 en 284.

Wat de overige drie EEG-landen betreft, is weinig bekend geworden over hun opvatting dienaangaande. Aangenomen kan voorshands worden, dat Italië neigt tot de door de Europese Commissie en Nederland verdedigde opvatting, terwijl België en Luxemburg zich nog geen mening hebben gevormd.

Het is opvallend dat voor- en tegenstanders zich goeddeels van dezelfde artikelen bedienen om tot een totaal verschillende conclusie te komen; de innerlijke zwakheid van het EEG-verdrag treedt hier wel duidelijk aan het licht.

De Franse zienswijze is, naar ons wil voorkomen, mede ingegeven door de onjuiste gedachte, dat een gemeenschappelijke vervoermarkt gelijk zou zijn aan een volkomen vrije markt. Het begrip gemeenschappelijke markt zegt evenwel niets omtrent het regime dat op deze markt zal heersen; dit regime kan variëren van de grootst mogelijke vrijheid tot de grootst mogelijke gebondenheid, mits de gemeenschappelijke markt functioneert als één markt met de kenmerken van een binnenlandse markt. De voorgestelde te vormen gemeenschappelijke landbouwmarkt is een goed voorbeeld van een sterk gereglementeerde en dus gebonden gemeenschappelijke markt. [4])

2. Grondbeginselen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid

De in het EEG-memorandum genoemde beginselen komen, hoewel enigszins anders gegroepeerd en geformuleerd, in sterke mate overeen met de Nederlandse opvattingen. [5]) Een nadere analyse geeft overigens wel aanleiding tot opmerkingen.

Gelijkheid van behandeling [6])

De Europese Commissie verstaat hieronder tweeërlei:

a. gelijkheid van betrekkingen tussen vervoerondernemingen en vervoertakken. Deze wordt meestal door het ingrijpen van de overheid verstoord; het gaat er om, dat vervoerondernemingen en vervoertakken door de overheid op vergelijkbare concurrentievoorwaarden worden gepaatst, *waarbij de eigen kenmerken in acht dienen te worden genomen.* De gelijkheid van behandeling dient in het bijzonder toepassing te vinden ten aanzien van de verplichtingen voortvloeiend uit het begrip „openbare dienst", het fiscale stelsel, het sociale stelsel en de steunmaatregelen.

Er is principiële overeenstemming te constateren met het Nederlandse beginsel dat de overheid vervoertakken en vervoerondernemingen gelijk dient te behandelen met inachtneming van de *eigen aard en structuur der vervoertakken en de concrete situatie in elk daarvan.* [7])

De cursief gedrukte zinsdelen geven aanleiding tot de conclusie dat gelijkheid hier is bedoeld in de zin van gelijkwaardigheid (équivalence).

b. Gelijkheid ten aanzien van de betrekkingen tussen gebruikers en vervoerondernemingen, d.w.z. gelijke behandeling van de gebruikers door de vervoerders. Deze regel is van franse origine; zij heeft in Frankrijk ook een zeer reële betekenis als basis voor de eis ener "transparence du marché" d.w.z. voor een verplichte publikatie van vrachtprijzen. De Europese Commissie geeft aan het beginsel een enigszins andere inhoud (opheffing van niet-gerechtvaardigde steunmaatregelen, noodzaak tot controle op ondernemersafspraken en monopolies) en ziet het dientengevolge als een „voorwaarde voor een concurrentiespel". [8])

In Nederland wordt dit beginsel niet separaat genoemd, [9]) maar ligt het opgesloten in de eis tot een commercieel beleid van de vervoerondernemingen; wie commercieel handelt laat zich alleen door commerciële motieven (marktverhoudingen, kostprijs) leiden. Concurrentie is mitsdien een voorwaarde voor non-discriminatie en niet omgekeerd.

Financiële zelfstandigheid

Alle vervoerondernemingen dienen volledig verantwoordelijk te zijn voor hun financieel beheer, daartoe is o.m. nodig:

---

[4]) Waarmede overigens niet gezegd wil zijn, dat het aanbevelenswaard zou zijn voor het vervoer het voorbeeld van de landbouw te volgen!

[5]) Vgl. o.m. SER-publikatie nr. 6, 1957, pag. 43/44 en het Nederlandse memorandum pag. 4 en 5.

[6]) Deze gebruikelijke terminologie is niet erg duidelijk, het gaat hier in wezen om een regel van non-discriminatie.

[7]) Ned. memorandum pag. 5, eerste alinea, pg. 14, laatste alinea.

[8]) t.a.p. pag. 64, laatste alinea.

[9]) Het is in Nederland bekend (b.v. contractenregeling binnenvaart).

a. dat elke vervoeronderneming de aan haar toe te rekenen infrastructuurkosten betaalt, [10])
b. dat elke (overheids-) bijdrage welke niet onder artikel 92 : 2 valt, wordt stopgezet,
c. dat de vervoerondernemingen de grootst mogelijke vrijheid wordt gelaten in de keuze van de middelen tot „aanpassing van de ontvangsten aan de uitgaven en omgekeerd".

Waarschijnlijk — het EEG-document is hier vrij vaag — komt dit beginsel overeen met het Nederlandse principe, dat het vervoer een zelfstandige en renderende bedrijfstak moet zijn welke naar commerciële inzichten moet worden geleid, hetgeen mede inhoudt een globale toerekening van de infrastructuurkosten. [11])

Het Nederlandse memorandum stelt wel de eis van nevenschikking van het vervoer maar spreekt zich ten aanzien van de toerekening der infrastructuurkosten niet verder uit dan dat het vraagstuk in europees verband moet worden bestudeerd ten einde op dit punt tot meer klaarheid en eenheid van inzicht te komen. Het ware wenselijk dat met de toepassing van de toerekening der infrastructuurkosten niet wordt gewacht tot alle studies voltooid zijn.

Vrijheid van handelen

Hieronder verstaat de Europese Commissie:

a. vrijheid tot het voeren van een eigen beleid, speciaal ten aanzien van de vrachtprijzen en vervoervoorwaarden. Een belangrijk punt, dat vooral de spoorwegmaatschappijen in verschillende EEG-landen aanspreekt en dat met name in de Westduitse Bondsrepubliek heeft geleid tot een grotere "Tarifautonomie" voor de Deutsche Bundesbahn. De Commissie wijst in dit verband op noodzakelijke beperkingen op de vrijheid op grond van het bestaan van speciale aspekten in de vervoersector welke niet (geheel) kunnen worden opgeheven.

b. een zo groot mogelijke vrijheid van toegang tot verschillende

[10]) Aangezien de verdeling van de wegkosten goeddeels — n.l. voor weg- en watervervoer — een vraagstuk van overheidspolitiek is, zou dit punt even goed, misschien zelfs beter, onder het beginsel van gelijke behandeling door de overheid kunnen worden begrepen.

[11]) Vgl. SER-publikatie nr. 6, 1957, pag. 43 sub a en het coördinatie-advies (SER-publikatie nr. 6, 1958) pag. 15 en 16.

vervoermarkten, d.i. een versoepeling van contingenteringsmaatregelen en andere kwantitatieve beperkingen. Dit punt komt overeen met het Nederlandse beginsel van de vrijheid van dienstverlening. De Europese Commissie is blijkens een nadere uitwerking voorstandster ener snelle en aanzienlijke verruiming van de contingenteringen; in de nota over de gemeenschappelijke regels voor het internationale goederenvervoer over de weg wordt het voorstel gedaan deze verruiming op 20 % te stellen, gerekend op basis van 1960 of 1961. [12])

De contingentsverruiming behoort — tezamen met het vraagstuk van de publikatie van vrachtprijzen — tot de punten waar de meningen het scherpst tegenover elkaar staan. Terwijl de Nederlandse Regering blijkens haar memorandum slechts ingrijpen in bijzondere omstandigheden voorstaat schijnen enkele andere landen in de capaciteitsbeheersing een waardevol middel te zien, welke, b.v. in de vorm van een europees contingent, niet terzijde gesteld mag worden.

c. vrijheid om passende organisatievormen en exploitatiemethoden te kiezen. De spoorwegen moeten de gelegenheid krijgen een commercieel beheer te voeren. In spoorwegkringen wordt dit programmapunt ondersteund, omdat het één van de voorwaarden is voor de gelijkmaking van de "conditions de départ".

Vrije keuze van de verlader

Over dit beginsel bestaat weinig verschil van mening. De Europese Commissie stelt in dit verband, dat de verlader ook vrij moet zijn tot eigen vervoer over te gaan, vooropgesteld dat dit eigen vervoer in een „vergelijkbare positie" met het beroepsvervoer wordt geplaatst opdat dit laatste niet slechts het onrendabele deel van het vervoer krijgt. De middelen tot het „vergelijkbaar" maken geeft de Commisie echter niet aan; zij merkt evenwel terecht op dat de grote uitbreiding van het eigen vervoer in sommige E.E.G.-landen een gevolg is van bepaalde, aan het beroepsvervoer opgelegde verplichtingen.

Coördinatie van investeringen

De Europese Commissie wijst erop dat de overheid bij haar investeringsbeslissingen behalve met het algemeen belang, ook rekening moet houden met de rentabiliteit van de geprojecteerde wer-

[12]) Doc. VII/COM (61) 89, juni 1961, pag. 4.

ken. Elders in het memorandum (par. 177) vestigt de Commissie o.m. de aandacht op de noodzaak tot het kennen van o.a. de economische en sociale kostprijs doch brengt deze niet in verband met de coördinatie van investeringen. Dit valt te betreuren, omdat juist de coût économique et social — en dan niet alleen van de infrastructuur maar óók van het rollend materieel dat van de infrastructuur gebruik maakt — van belang is voor het nemen van investeringsbeslissingen.

3. Speciale aspecten in het vervoerwezen

De Europese Commissie stelt dat het vervoerwezen een aantal speciale aspecten kent van technische en historische aard waarmede rekening moet worden gehouden. Zij voldoet hiermede niet alleen aan een uitdrukkelijk gestelde verdragsverplichting (art. 75 : 1) maar geeft tevens uitdrukking aan een aantal realiteiten welke ook in Nederland zijn erkend. Tegen deze achtergrond is het mogelijke bezwaar dat de Commissie de speciale aspecten te veel op de voorgrond heeft geplaatst niet zeer ernstig, omdat het aan het vraagstuk ten principale niets afdoet.

De speciale aspecten worden in het memorandum in drie onderdelen gesplitst:

a. *Overheidsingrijpen in de infrastructuur.* De overheid zal er zorg voor moeten dragen dat elke vervoertak een billijk deel van de infrastructuurkosten draagt. Voorts zal zij in het kader van de coördinatie van investeringen niet alleen met het algemeen belang maar ook met de rentabiliteit der investeringen rekening moeten houden. De rentabiliteit dient te worden verzekerd voor het gehele vervoerstelsel. Deze laatste opmerking is vaag, aangezien zij ruimte voor de door franse marginalisten geopperde gedachte van het self-supporting zijn van het vervoer als geheel, zonder dat daarbij de eis gesteld wordt dat elke individuele vervoeronderneming rendabel moet zijn. [13]) In par. 4 van haar Memorandum stelt de Commissie echter duidelijk dat het financiële evenwicht van de vervoerondernemingen in acht genomen dient te worden.

[13]) Een gemeenschappelijk fonds zou dan worden ingesteld waarin de péages moeten worden gestort; uit dit fonds zouden de extra-marginale kosten van alle vervoertechnieken moeten worden gedekt. Er bestaan ernstige bezwaren tegen deze gedachtengang (o.a. mogelijkheid van subsidie van de ene vervoertak door de andere); het zou te ver voeren hierop in te gaan.

b. *Bijzondere structuur van vraag en aanbod.* Onder dit hoofd worden in feite dezelfde factoren vermeld die ook in het coordinatie-advies van de Nederlandse Sociaal-Economische Raad voorkomen. [14]) De Europese Commissie is van mening dat op grond van de bijzondere structuur van vraag en aanbod een zekere beperking van vervoercapaciteit en van de vrijheid tot vaststelling van vrachtprijzen noodzakelijk is. Er is hier een duidelijke tegenstelling waar te nemen tot de door de Nederlandse Regering gehuldigde opvattingen.

c. *Verplichtingen van de openbare dienst.* Deze hebben grotendeels het bestaansrecht verloren en dienen te worden verzacht, zo mogelijk opgeheven. Zij vormen een belemmering voor een gezonde ontwikkeling, leiden tot starheid van prijzen en ook tot vervalsing van het marktevenwicht indien zij niet gelijkelijk aan alle vervoertakken zijn opgelegd. Een oplossing zal kunnen worden gevonden in een grotere vrijheid van prijsvorming binnen bepaalde grenzen en met inachtneming van de kostprijs. Het opleggen van tariefreducties is aanvaardbaar binnen de door het Verdrag gestelde grenzen, onder toekenning van een billijke vergoeding.

De opvatting van de Commissie op dit laatste punt komt in grote lijnen overeen met die van de spoorwegmaatschappijen. In een van haar rapporten laat de U.I.C. zich in gelijke zin uit, waarbij uitdrukkelijk wordt gesteld dat het met betrekking tot de vergoedingen gaat om eenzijdig opgelegde verplichtingen die „sont entièrement des „subventions" dont le principe est à rejeter . . .".

4. Capaciteitsregeling en/of prijsbinding

De in de voorgaande alinea's weergegeven opvattingen omtrent de al of niet toepasselijkheid van de algemene verdragsregels op het vervoer en omtrent de beginselen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid hebben consequenties ten aanzien van de vraag, op welke wijze men het beste de doelstellingen van dit gemeenschappelijk vervoerbeleid, volgens de Europese Commissie: uitschakeling van belemmering, communautaire integratie, algemene organisatie van het vervoerstelsel, kan realiseren.

[14]) Publikatie nr. 6, 1958, pag. 11 en 12.

Het probleem concretiseert zich in feite in de vraag welk concurrentieregime het beste wordt geacht.

Een gezonde concurrentie eist, aldus ongeveer het Nederlandse memorandum, een gelijke behandeling van de vervoertakken en vervoerondernemingen door de overheid. Deze laatste zal alleen in bijzondere omstandigheden mogen ingrijpen: aan de zijde van het aanbod ter voorkoming van uitwassen; aan de zijde van de prijzen indien tijdens een voorgezette periode door overmatige concurrentie de vrachtprijzen op zodanig niveau zouden blijven dat een groot gedeelte van de vervoerondernemingen niet meer lonend geëxploiteerd zou kunnen worden. Een sterk geclausuleerde uitspraak, die overheidsingrijpen alleen toelaat intijden van ernstige crises. Er is een duidelijke afwijking met hetgeen de SER in zijn coördinatie-advies [15]) neergelegde; in verband met het bestaan van speciale aspecten wijst de SER er op dat een „doelbewust vervoerbeleid", met name een „ordening van de mededinging" nodig is, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen normale en abnormale tijden.

Later [16]) is door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat er op gewezen, dat Nederland niet voorstaat een „système d'absolu laissez-faire" en wees hij op het in Nederland toegepaste stelsel van „accroissement de capacité surveillé". Dit zou kunnen wijzen op een omzwaai van de volledige vrijheid zoals in het Nederlandse memorandum werd gesteld, naar een gematigde capaciteitsregeling.

De Europese Commissie is in haar Memorandum niet uitgegaan van een volledig vrije markt. Uitgaande van de premisse ener gemeenschappelijke vervoermarkt heeft zij een keuze gemaakt tussen:

a. een capaciteitsregeling gecombineerd met vrijheid van vrachtprijsvorming;
b. vrijlaten van de capaciteit gecombineerd met zekere beperkingen van de vrijheid van vrachtprijsvorming.

De Commissie heeft kennelijk in principe de laatste oplossing gekozen, blijkbaar in de veronderstelling dat een volledige vrijheid van vrachtprijsvorming in sommige landen de toch al geringe geneigdheid tot verruiming der contingenteringen geheel zou doen

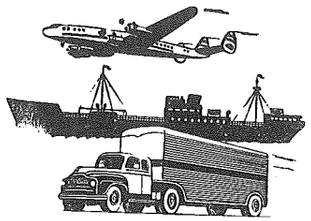
---

[15]) t.a.p. pag. 10, 11, 12 sub b.

[16]) Rede van 15 september 1961 op de Europese jaarbeurs te Straatsburg.

VAN DE WEG'S EXPEDITIE N.V.
Binnen- en Buitenland
DEVENTER - HANZEWEG 13 - TELEFOON 8341 (2 LIJNEN)

Eig.: Kraf's Scheepsbevrachting



Expeditiebedrijf
Autobevrachtingen
Scheepsbevrachting
Luchtvervoer

SINTELS voor wegenbouw, tennisbanen, sportvelden enz. Puin voor wegenbouw. Gebroken puin voor wegenbouw.

Leverbaar per schip en per auto door het gehele land. Ook puinbrekers voor verhuur beschikbaar.

Handelsonderneming L. P. VALK
VISSCHERIJ 14 - DELDEN - TELEFOON (05407) 780

Voor al Uw VERHUIZINGEN en TRANSPORTEN zowel in Binnen- als Buitenland naar:

Algemeen Transport-Bedrijf

Fa. T. VELDHOEN

Achter de Muren 44, Vischpoort
DEVENTER
Telefoon (06700) 23 37 b.g.g. 50 08

Emigratieverpakkingen naar alle werelddelen.
Tevens zijn wij voorzien van ruime, droge en motvrije opslagruimten.
Speciale Kunstvoorwerpen-transporten.

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

verdwijnen en daarmede de vestiging van een gemeenschappelijke vervoermarkt — in de zin van één markt met de kenmerken van een binnenlandse markt — illusoir zou worden. De keuze is dus gebaseerd op overwegingen van opportuniteit; een principiële uitspraak wordt in het memorandum helaas niet gegeven.

ad. a. *Capaciteitsregeling.* Een snelle en aanzienlijke verruiming zal volgens de Commissie, mogelijk zijn indien tegelijkertijd een stelsel van tijdelijke en aflopende heffingen wordt ingevoerd teneinde verschillen in exploitatievoorwaarden, die geen verband houden met de produktiviteit van de ondernemingen, te corrigeren (par. 133). De Commissie gaat er, blijkens de laatste toevoeging, dus van uit dat verschillen die het gevolg zijn van „externe" invloeden dienen te worden weggewerkt, zodat een concurrentie-regime ontstaat waar uitsluitend de produktiviteit van de vervoerondernemingen doorslaggevend is. Zij spreekt dan ook niet van gelijkmaking van lonen en belastingheffingen maar van een harmonisatie van loonstelsels (régimes salaires) en fiscale stelsels (régimes fiscaux).

De vraag rijst echter, of de Commissie met de compensatoire heffingen het juiste middel heeft gevonden. Afgezien van het feit dat nagelaten is, bijzonderheden aan te geven die voor de beoordeling van het voorstel van eminent belang zijn (duur der heffingsperiode, systeem van heffing e.d.) heeft een heffingstelsel het nadeel, dat de „externe" invloeden die in een bepaald land op de vervoerder drukken worden overgeheveld naar de vervoerders en verladers in andere landen. Dit maakt het vervoer duur, óók na de heffingsperiode. [17]) Bovendien worden — aangezien het heffingstelsel speciaal voor het wegvervoer zou gelden — de concurrentieverhoudingen tussen vervoertakken beinvloed.

Men kan zich daarom afvragen, of het niet beter zou zijn een zeer geleidelijke contingentsverruiming toe te passen zonder compensatoire heffingen. Volledigheidshalve zij vermeld, dat de Commissie in haar voorstellen nopens de gemeenschappelijke regels voor het internationale goederenvervoer over de weg [18]) de toepassing van heffingen verschuift naar een „tweede stadium", en dan nog alleen indien zij onvermijdelijk zijn.

---

[17]) Er is een zekere analogie met de heffingsvoorstellen voor de landbouw; één van de bezwaren tegen deze voorstellen is een „integratie" op hoog niveau.

[18]) t.a.p. pag. 4.

De liberalisatie van het wegvervoer zal zich mede moeten uitstrekken tot de deelneming van buitenlandse vervoerders aan het nationale vervoer in een land (art. 75 : 1b) en het z.g. derde-landenvervoer, d.i. het vervoer tussen twee landen door een vervoerder uit een derde EEG-land.

Ten aanzien van het eerste wordt gesteld (par. 129) dat aan de buitenlandse vervoeronderneming moet worden toegestaan in aansluiting op een internationaal transport, aan binnenlands vervoer deel te nemen, zelfs indien de toelating tot de vervoermarkt numeriek beperkt is. Deze toelating zal, volgens nadere voorstellen van de Commissie uiterlijk 1 januari 1964 moeten zijn gerealiseerd. [19]) Verdere uitwerking zal moeten plaats vinden in het vlak van de non-discriminatie, waarbij de Commissie — evenals ten aanzien van het vraagstuk van het recht van vestiging [20]) — een onderscheid maakt tussen subjectieve voorwaarden (vakkennis, betrouwbaarheid e.d.) en objectieve voorwaarden, waarmede met name het element behoefte wordt bedoeld. Daarnaast is er plaats voor zekere harmonisatiemaatregelen met betrekking tot wetten en andere overheidsverordeningen.

De liberalisatie van het derde-landen-vervoer stelt de Commissie zich trapsgewijze voor; daartoe zal elk land een globaal Europees contingent moeten vaststellen. In haar voorstellen voor de gemeenschappelijke regels voor het internationale goederenvervoer over de weg werkt zij dit nader uit in die zin dat een nader vast te stellen percentage van elk per vervoerrelatie bestaand contingent moet worden vrijgegeven voor vervoerders uit derde-landen. [21])

ad. b. *Vrachtprijsregeling.* De Europese Commissie gaat er van uit, dat de reglementering op tariefgebied tot doel moet hebben:

a. uitschakeling van ongelijkheden en distorsies;
b. een gelijkwaardige (equivalente) behandeling van de drie vervoertakken onder eerbiediging van hun eigen kenmerken (par. 141).

Het volgende schema wordt gegeven voor wat betreft het *personenvervoer:* voor de lijndiensten vaste tarieven en prealabele goedkeuring, omdat er vaak een monopoliepositie van de vervoer-

[19]) Vgl. bv. EEG-Europa bulletin van 8 september 1961.
[20]) Doc. VII/COM (61) 2 herz., januari 1961.
[21]) t.a.p. bijlage I, pag. 25. Het vraagstuk is moeiijk; in het Benelux-liberalisatieprogramma komt het in de allerlaatste plaats aan de orde.

der is en prijvaststelling per geval niet mogelijk is; voor de ongeregelde- en toeristische diensten daarentegen zo groot mogelijke vrijheid met margetarifering.

Dit laatste nu wordt ook aangewezen geacht voor het *goederenvervoer.* Margetarifering is een stelsel dat voor de vervoerondernemers de verplichting inhoudt, van te voren vastgestelde maximum- en minimumgrenzen in acht te nemen. Binnen deze grenzen zijn de vervoerders vrij zelf de prijzen vast te stellen met inachtneming van de marktsituatie.

Het stellen van grenzen wordt noodzakelijk geacht, enerzijds ter bescherming van de verlader (maximum) en anderzijds ter voorkoming van een overmatige concurrentie tussen vervoerders (minimum). Deze argumenten kan men ook vinden in he coördinatieadvies van de SER (pag. 20 t/m 23). Het EEG-memorandum geeft over de door haar voorgestane prijsregeling de volgende bijzonderheden:

a. voor elke vervoertak marges;
b. geen afstemming van marges van de ene vervoertak op die van andere vervoertakken;
c. de marges per vervoertak zullen in de onderscheidene landen niet dezelfde zijn; de mogelijkheid bestaat echter dat zij elkaar onder invoed van de concurrentie geleidelijk zullen naderen;
d. voor de spoorwegen wordt denkbaar geacht de vaststelling van een basistariefstelsel (tarification de base), speciale tarieven en bijzondere vrachtovereenkomsten op voorwaarde dat „de prijzen in deze overeenkomsten en in deze speciale tarieven, zoals trouwens die van het basistarief, binnen de voorziene grenzen blijven" (par. 145);
e. vermeden dient te worden dat een vervoeronderneming op verbindingen met weinig concurrentie „buitensporige tarieven" zou toepassen, waardoor het mogelijk zou worden op andere verbindingen „systematisch" lage prijzen toe te passen en zodoende een „ongerechtvaardigde verevening" te bewerkstelligen;
f. openbaarmaking van vrachtprijzen vooraf wordt afgewezen omdat deze in strijd zou zijn met het beginsel dat de vervoerders de vrijheid hebben zelf hun prijzen vast te stellen. Publikatie achteraf zou, wil zij doeltreffend zijn een organisatie eisen die buiten elke verhouding zou staan tot de verwachte positieve resultaten. Zowel het een als het ander wordt daarom afge-

wezen; volstaan moet worden met een voorafgaande publikatie van de margetarieven gecombineerd met een publikatie van prijsnoteringen (mercuriales) zoals ook in andere industriële en commerciële sectoren geschiedt [22]);

g. controle zal geschieden bij wijze van steekproef, want de invoering van marges en de grotere concurrentie beperken de discriminatie-mogelijkheden. [22])

De door de Commissie voorgestelde vrachtprijsregeling blijft, ondanks een aantal bijzonderheden, op kardinale punten — als daar zijn: de grootte van de marges, de wijze van bepaling van de hoogte der tarieven, de invloed van eventuele compensatoire heffingen, de samenstelling van de prijsnoteringen (mercuriales) — vaag en daarom moeilijk op haar merites te beoordelen.

Als een eerste punt van critiek, kan worden vastgesteld, dat het EEG-memorandum, in tegenstelling tot hetgeen het uitgangspunt — equivaente behandeling, eigen kenmerken — zou doen vermoeden, in de uitwerking komt tot een stelsel van vrachtprijsregeling, dat een flagrante ongelijkwaardigheid van behandeling betekent. De vaststelling en publikatie van marges per vervoertak pakt in de praktijk immers verschillend uit, al naar gelang er binnen een vervoertak zeer vele — dan wel slechts één of enkele vervoerondernemingen werkzaam zijn. In het eerste geval brengt een margetarifiëring geen of nauwelijks wijziging in de concurrentiepositie van de individuele onderneming; in het laatste geval wel: vaststelling en publikaties van marges per vervoertak is hier (praktisch) identiek aan vaststelling en publikatie van marges per onderneming. [23]) Voor deze vervoerondernemingen zou dit derhalve een zeer vèrgaande ingreep op de commerciële bedrijfsvoering betekenen, welke niet zal nalaten een bijzonder ongunstige invloed uit te oefenen op de rentabiliteit der ondernemingen.

Het is voorts van belang er op te wijzen, dat de vraag of er van een gelijkwaardige behandeling sprake kan zijn, mede afhankelijk is van het uitoefenen van een doeltreffende controle. Indien deze wordt nagelaten, zal er kans bestaan op een ongelijkwaardige behandeling ten ongunste van de grote vervoerondernemingen,

[22]) Pubikatie en controle worden in het Memorandum in een andere paragraaf separaat behandeld; dit lijkt minder juist aangezien de merites van een tariefstelsel niet zonder deze aspecten kunnen worden beoordeeld.

[23]) Dit zeer belangrijke bezwaar geldt evenzeer voor de publikatie van gedetailleerde statistische gegevens en prijsnoteringen.

waar de controle als gevolg van de gecentraliseerde administratie relatief gemakkelijk is. [24])

Op grond van het voorgaande lijkt de conclusie gewettigd, dat, indien de Europese Commissie haar uitgangspunt wil handhaven, zij zal moeten afzien van een uniforme regeling en een oplossing zal moeten zoeken in de richting van een gedifferentieerd stelsel van vrachtprijsregelingen, zoals o.m. de SER in zijn coordinatieadvies heeft aangegeven. De praktijk in Nederland bewijst de juistheid van deze stelling en het is niet in te zien waarom op communautair niveau het principe ener gedifferentieerde oplossing niet toegepast zou kunnen worden.

Het is niettemin onmiskenbaar dat ten aanzien van de margetarifering een zekere welwillendheid bestaat, niet alleen bij die vervoertakken waar de kans op een scherpe onderlinge concurrentie bestaat, maar ook daar waar een stelsel van vaste tarieven toepassing vindt. Wat dit laatste betreft, is zulks begrijpelijk; elke versoepeling — en de margetarifering is in deze gevallen als zodanig te karakteriseren — betekent een stap vooruit op de weg naar tariefvrijheid en commercieel beheer. In Nederland, waar reeds lang een moderne aanpak toepassing vindt, betekent de margetarifering een grote stap achteruit. De situatie in Frankrijk is nog weer anders. In dit land hebben de spoorwegen sedert 1949 — het jaar waarin bij de wet werd besloten tot de „coordination tarifaire" — een margetarifering, terwijl het wegvervoer volkomen vrij bleef ondanks het feit dat de desbetreffende wet ook op het wegvervoer toepasselijk was. [25]) De per 1 juli j.l. voor deze vervoertak ingevoerde tariefregeling is voor de SNCF dan ook een winstpunt. Opgemerkt dient te worden dat met deze invoering de zo hooggeroemde „coordination tarifaire" naar het rijk der fabels is verwezen aangezien de wegvervoertarieven niet op de eigen kostenstructuur gebaseerd zijn doch op de spoorwegtarieven gealigneerd werden. [26])

[24]) Er zijn uiteraard nog verschillende andere bezwaren tegen het margestelsel te noemen: druk op het vrachtprijsniveau, belemmering van de arbeidsverdeling resp. van rationalisatie, gevaar voor vlagdiscriminatie, enz. Het zou te ver voeren al deze punten te behandelen.

[25]) Zie b.v. Reeling Brouwer/Geerlings „Coördinatiemaatregelen voor het goederenvervoer in Frankrijk", ESB 30-8-'61, pag. 827 e.v.

[26]) Een principe dat in de Duitse Bondsrepubliek (gelijkstelling Reichskraftwagentarif—DB Regeltarif) wegens zijn concurrentie-vervalsende werking juist is verlaten. Zie o.m. Brand-rapport, Drucksache 1602, pag. 68 e.v.

De resultaten van de Franse vervoerpolitiek zijn niet bemoedigend.[27]) Dit moge een waarschuwing zijn, omdat de EEG-tariefvoorstellen sterk onder franse invloed staan. Het duidelijkst blijkt dit uit par. 145 van het EEG-memorandum, waarin voor de spoorwegen een tariefsysteem wordt aanbevolen dat een vrijwel volmaakt cliché is van het SNCF-stelsel.

Een weinig geruststellende opmerking wordt in het EEG-memorandum gemaakt ten aanzien van de speelruimte tussen de tariefmarges en hun harmonisatie tussen verschillende landen (par. 147), nadat reeds eerder, nl. in par. 80, werd opgemerkt dat het noodzakelijk zou zijn „bijzondere bepalingen in het leven te roepen aangaande de vrachtprijzen voor sommige basislandbouwprodukten zoals b.v. de graangewassen en de suikerbieten". De formulering is in al haar vaagheid op één punt duidelijk, nl. een mogelijke onderschikking van het vervoer aan de landbouw middels het voorschrijven van vaste tarieven of margetarieven met zeer geringe marge. Vooralsnog een mogelijkheid, omdat het niet goed duidelijk is waarom een dergelijke onderschikking noodzakelijk zou zijn. Richtprijzen en drempelprijzen zijn calculatieprijzen, nodig om de heffingen vast te stellen; men kan voor deze calculaties zonder bezwaar gebruik maken van de gepubliceerde tarieven van het voor het vervoer meest aangewezen vervoermiddel. Of de transporten inderdaad tegen deze tarieven plaats vinden dan wel op grond van bijzondere vrachtovereenkomsten is van praktisch geen betekenis omdat het aandeel van de vrachtkosten in de uiteindelijke prijs van landbouwprodukten zeer gering is.[28]) Het is dan ook bepaald niet noodzakelijk het vervoer een van zijn grondpijlers te ontnemen om het beoogde gemeenschappelijke landbouwbeleid te realiseren.

5. Steunmaatregelen

De term „opgelegd" van artikel 80 : 1 interpreteert de Commissie aldus dat:

a. het doel moet zijn steunverlening. Dit is ongetwijfeld een verdienste, omdat wordt aangegeven dat het bij de steunmaatregelen niet gaat om de uiterlijke verschijningsvorm, het symptoom.

[27]) Vgn. Coulbois, deels vernietigende critiek in „La SNCF face à la concurrence", Revue Economique juli 1961, pag. 550 e.v.

[28]) Vgl. het rapport „Incidence des Tarifs" van de UIC in het Bulletin de l'UNIC van december 1958.

Het differentiëren op het gebied van tarieven en vrachtprijzen kan uit drieërlei motief voortspruiten:
— verlenen van steun;
— discriminatie, d.w.z. ongeoorloofde differentiatie;
— concurrentie, d.i. differentiatie op basis van kostprijs en marktverhouding.

b. de tarieven en vrachtprijzen moeten zijn vastgesteld onder invloed van een regering. Deze omschrijving is heel ruim omdat zij formeel gesproken alles kan omvatten:
— vaststelling bij wettelijke regeling;
— goedkeuring of kennisneming;
— machtiging tot afsluiten van bijzondere vrachtovereenkomsten;
— bemoeiing met de prijsvorming via verordeningen dan wel beïnvloeding van de leiding of bedrijfsvoering.

Het is met de uitvoering van artikel 80, waarmede de Europese Commissie reeds medio 1959 een aanvang maakte, een merkwaardige zaak geweest. Op de besprekingen te dezer zake werd van Franse zijde er op gewezen, dat bij een enge interpretatie slechts een zeer gering aantal tarieven binnen de werkingssfeer van artikel 80 zou vallen en dat het vraagstuk alleen in verband met de artikelen 74 en 75 — dus het gemeenschappelijk vervoerbeleid — zou kunnen worden bezien. Aangezien van Nederlandse zijde werd aangedrongen op een ruime interpretatie veranderde de Franse tactiek (en de Duitse vertegenwoordigers sloten zich hierbij aan) in die zin, dat alsdan ook alle bijzondere overeenkomsten in het onderzoek zouden moeten worden betrokken. Blijkbaar hoopte men, dat dit op onoverkomelijke bezwaren van Nederlandse kant zou stuiten; daarmede zou Nederland de vertragende faktor worden.

De Nederlandse Regering verklaarde zich na overleg met belanghebbende vervoerondernemingen (met name met de Nederlandse Spoorwegen), echter bereid mede te werken aan een onderzoek van de bijzondere vrachtovereenkomsten opdat de Europese Commissie zelf zou kunnen constateren dat deze overeenkomsten niet onder het verbod van artikel 80 : 1 vallen; uiteraard werd aan het onderzoek de voorwaarde van geheimhouding der overgelegde overeenkomsten verbonden.

Dit onderzoek bij de spoorwegen heeft plaats gehad en is bevredigend verlopen; de Commissie is tot de conclusie gekomen dat o.m.:

— de contractprijzen in het algemeen werkelijk mededingingsmaatregelen zijn;
— de mededinging op de juiste wijze in toepassing wordt gebracht n.l. door toepassing van vrachtprijzen welke, vergeleken met vergelijkbare prestaties en vrachtprijzen van concurrenten, geen aanleiding gaven tot bijzondere opmerkingen;
— een indirecte invloed van de Staat op de prijsvorming niet kon worden geconstateerd.

De aanvankelijke verdachtmaking is hiermede uit de wereld; de stand van zaken is thans zo, dat vier andere Lid-Staten medewerking verlenen aan de uitvoering van artikel 80 op basis van de ruime interpretatie. Alleen Frankrijk is, teruggekeerd naar het oude standpunt, weigerachtig gebleven.

De huidige stand van zaken wettigt intussen de verwachting, dat de uitvoering van artikel 80 niet binnen de gestelde tijdslimiet, 1 januari 1962, haar beslag zal krijgen, vooropgesteld dat de Raad van Ministers de overgang van de eerste naar de tweede fase op deze datum zal fixeren. [29])

Voor het einde van dit jaar zal de Europese Commissie:
— moeten vaststellen welke met het verdrag niet verenigbare prijzen met ingang van 1 januari 1962 verboden zijn;
— machtigingen moeten verlenen voor de werkelijke steunprijzen welke vallen onder de dispensatie ex artikel 80 lid 2 (regionaal beleid, behoeften minder ontwikkelde gebieden, door politiek ernstig benadeelde streken);
— dienen vast te stellen dat andere onderzochte vrachtprijzen niet onder het verbod van artikel 80 vallen omdat zij geen in dit artikel bedoelde elementen van steun bevatten.

Waarschijnlijk zal de Commissie voor de gevallen die vóór 1 januari 1962 geen definitief oordeel toelaten voorlopige machtigingen geven. Dit is een noodoplossing, omdat artikel 80 strikt genomen niet in de machtigingsprocedure voorziet.

6. Discriminaties

Het EEG-memorandum releveert in par. 114 Verordening nr. 11, [30])

[29]) Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 1960, nr. 52.
ters met eenparigheid van stemmen dat het „wezenlijke van de doeleinden" voor de eerste etappe bereikt is. Er bestaan mogelijkheden tot verlenging (art. 8 lid 3 en 4).
[30]) Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen 1960, nr. 52.

betrekking hebbende op het verbod tot discriminatie in artikel 79 :1. Het is de vervoeronderneming na het einde van de tweede etappe verboden verschillende vrachtprijzen en vervoervoorwaarden toe te passen (a) voor gelijke goederen, (b) op dezelfde verbindingen (c) naar gelang van het land van herkomst of bestemming van de vervoerde waren. De bepaling is als zodanig van weinig betekenis, omdat de bedoelde discriminatie in de praktijk niet of weinig voorkomt. De moeilijkheden waarmede de totstandkoming van de uitvoeringsverordening gepaard ging waren dan ook gelegen in het feit dat in de aan de Raad van Ministers voorgelegde ontwerp-verordening een artikel was opgenomen volgens welke de publikatie van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden verplicht was, zulks ondanks het feit dat het Directoraat-Generaal van Vervoer der EEG in zijn nota betreffende de uitlegging en toepassing van artikel 79 het voorbarig achtte zich uit te spreken over de vraag of een algemene bekendmaking van de prijzen noodzakelijk was [31]) en in overeenstemming hiermede in het eerste ontwerp van verordening geen publikatievoorschrift opgenomen was.

De discussies in de Raad van Ministers, waarin Nederland steun kreeg van Italië, heeft geleid tot de aanneming van een tekst [32]) die alle kenmerken draagt van een compromis: er is niet beslist dat publikatie noodzakelijk is om de non-discriminatiebepalingen te kunnen laten naleven evenmin als er beslist is dat publikatie niet vereist zou zijn om de bedoelde bepalingen te doen naleven. [33]) In het buitenland vallen daarentegen stemmen te beluisteren, volgens welke de aangenomen tekst de principiële erkenning inhoudt dat er publikatieplicht moet zijn. [34])

De praktische toepassing van de Verordening nr. 11 levert moeilijkheden op als gevolg van het feit, dat enige omschrijving van

[31]) Doc. 520/59, pag. 7, 1ste alinea.
[32]) Art. 10: „Si la publicité des prix et conditions de transport n'a pas fait l'objet avant le 1er juillet 1963 d'une réglementation prise dans le cadre de l'article 74 et en application de l'article 75 du traité, des décisions, relatives à la nature, à la forme et à l'étendue de cette publicité, ainsi que toutes autres dispositions utiles, seront prises dans les limites et conditions de l'article 79, paragraphes 1 et 3 du traité, en tenant compte de ce qu'elles devront en tout cas s'encadrer dans la politique commune des transports".
[33]) Zie Handelingen Tweede Kamer 1959/60, pag. 1194, 1ste kolom, laatste alinea.
[34]) O.a. Revue de la Navigation van 10 juli 1960, pag. 507.

fundamentele begrippen ontbreekt.[35]) Op zichzelf beschouwd geeft dit de Lid-Staten de vrijheid tot interpretatie, doch dit is uiteraard aanleiding tot verschillen. Het zou te ver voeren op deze kwestie diep in te gaan; volstaan wordt daarom met een enkel voorbeeld. Ten aanzien van speciale in- en uitvoertarieven is tweeërlei opvatting mogelijk:

a. een uitvoertarief, toegepast voor zendingen aan gebruikers in derde landen is (uiteraard behoudens tegenbewijs van concurrentie) in principe discriminatoir, omdat de tekst van artikel 2 van Verordening nr. 11 spreekt van het deel van het trajekt dat binnen de gemeenschap gelegen is. Dit impliceert, dat in het verkeer met alle landen, ongeacht of zij lid staten zijn of derde landen, het beginsel van non-discriminatie geldt;
b. een uitvoertarief hoeft niet discriminatoir te zijn omdat het non-discriminatiebeginsel naar de bedoeling van het Verdrag geldt ten aanzien van gebruikers in de EEG; dit blijkt o.a. uit de artikelen 37 : 1 („onderdanen van de lid-staten"), 45 : 1 („producenten van de gemeenschap"), 48 : 2 („werknemers der lidstaten"). Ook de instelling van een gemeenschappelijk buitentarief wordt als een bewijs voor de juistheid van deze opvatting beschouwd. Aan het beginsel van non-discriminatie is dus voldaan indien voor vervoer naar een lid-staat een gelijke behandeling op het trajekt binnen de gemeenschap toepassing vindt.

Een probleem dat in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid nog moet worden besproken is de vraag, of er naast het discriminatieverbod van artikel 79 nog andere differentiaties zijn welke verboden, en dus tot discriminaties verklaard kunnen worden. Er is hier (wederom) een verschil van opvatting te constateren tussen Nederland en de andere lid-staten, met name de Duitse Bondsrepubliek en Frankrijk. Terwijl in 1957 in de Bundestag is gesteld „Absatz 2 (van artikel 79) stellt klar dass der Diskriminierungsbegriff der Abs. 1 nicht ausschliesslich ist, dass er vielmehr vom Ministerrat — etwa im Sinne des Montanvertrages — weiter entwickelt werden kann"[36]) verklaarde de Nederlandse Regering in de Eerste Kamer desgevraagd: „Naar de overtuiging van de Regering is de betekenis van het discriminatiebegrip wel „ausschliesslich"[37])". In de Franse Assemblée Nationale werd daarentegen gesteld: „Mais pourquoi cet article (d.i. art. 79) vise-t-il seulement l'application pour un transporteur sur les mêmes relations de trafic? Nous sommes largement en arrière sur la CECA", waaruit te concluderen valt dat evenals in de Duitse Bondsrepubliek, in Frankrijk wordt gedacht aan een uitbreiding van het discriminatiebegrip in de zin van artikel 70 : 1 van het EGKS-verdrag.

[35]) Ook de omstreeks medio van dit jaar gegeven Aanbeveling en Advies geven geen oplossing (Publikatieblad 1961, nr. 50).

[36]) Drucksache 3440.

De Europese Commissie is de mening toegedaan, dat er naast de discriminatie van artikel 79 nog andere discriminaties bestaan waarvan de regeling via art. 79 : 2 in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid zal moeten tot stand komen. In het EEG-memorandum wordt in dit verband gerefereerd aan een niet-limitatieve lijst voorkomende in de nota[38]) betreffende discriminaties welke niet onder artikel 79 : 1 vallen (de z.g. „autres discriminations"). De Europese Commissie gaat er van uit, dat onder discriminatie dient te worden verstaan een ongelijke behandeling van personen en goederen door een vervoerondernemingen wat betreft vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, waardoor bepaalde personen ten opzichte van andere, die in vergelijkbare omstandigheden verkeren worden benadeeld, zonder dat aan die ongelijke behandeling een zakelijke rechtvaardiging ten grondslag ligt. Een zakelijke rechtvaardiging kan worden gevonden in de „politieke, economische of bedrijfssituatie van het vervoer, b.v. de mededingingsvoorwaarden of de kostprijs".[39])

De omschrijving schenkt geen bevrediging; men mist hierin de erkenning dat de marktsituatie resp. het commercieel gevoerde beleid een rechtvaardigingsgrond kan zijn.

[37]) M.v.A. 1957.

[38]) Doc. COM (60) 66 def. Opgemerkt wordt dat hier geprejudicieerd wordt op hetgeen in feite in het kader van het gemeenschappelijk vervoer nog moet worden beslist.

[39]) Officiële nederlandse tekst die conform de (originele) duitse tekst is. De franse tekst luidt: „... peuvent trouver leur justification soit dans les particularités de la situation politique, économique ou juridique dans laquelle se trouve l'économie des transports d'un pays, soit dans les caractéristiques économiques ou d'exploitation de chaque prestation de transport en question, par exemple ... etc."(!)

Bovendien wordt buiten beschouwing gelaten, dat ook de toepassing van gelijke prijzen in onvergelijkbare omstandigheden discriminatie oplevert. [40]).

Aangezien de niet-limitatieve lijst, waarop het EEG-memorandum in par. 115 doelt, op spoorwegtarieven betrekking heeft, is van de zijde der spoorwegmaatschappijen gereageerd in de brochure „Les discriminations dans le domaine des prix et conditions de transport". Hierin wordt o.m. gesteld:

— dat de in de lijst voorkomende gevallen niet als discriminatoir kunnen worden beschouwd zolang zij in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid niet als zodanig worden aangemerkt;

— dat er slechts van discriminatie — d.i. een prijsdifferentiatie die uit het oogpunt van kostprijs en economische en commerciële samenhang (contexte) ongerechtvaardigd is — sprake zou kunnen zijn indien de gebruikers (verladers) met elkaar in concurrentie staan;

— dat in- en uitvoertarieven kunnen blijven bestaan indien zij betrekking hebben op in- en uitvoer naar derde landen en geen onderscheid maken tussen de transportgebruikers van de gemeenschap.

Het probleem der „autres discriminations" is onderwerp van discussie geweest in het Sociaal-Economisch Comité van de EEG, dat als algemene conclusie verwees naar het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

SUMMARY

A survey is given of the diversity of opinions on some fundamental problems of the common transportation policy.

The European Commission and the Netherlands are in favour of the applicability of the general provisions of the treaty to transport while France, and to a certain extent also the German Federal Republic, are of the opinion that no general provision should be applicable to transport unless a provision of the treaty's transport paragraphe provides for it.

Generally spoken, the Commission's principles of common transportation policy are in accordance with the Netherlands point of view.

[40]) Vgl. arrest van het Europese Hof van 15 juli 1960 in de gevoegde zaken 24 en 34/58. Het Hof acht de toepassing van een en hetzelfde tarief op gebruikers in onvergelijkbare omstandigheden in strijd met de artikelen 4b en 70 EGKS.

It is considered quite correct that the Commission does pay attention to the special aspects of transport because article 75 prescribes it.

The Commission's proposal for compensatory taxes is criticized; these taxes will cause unnecessarily high transportation prices and will extend external influences on transport in a certain country to the transport of other countries. Severe objection exists to the Commission's proposal on margin tarification per mode of transport. This system means an unequality of treatment to the mode of transport consisting of one carrier. In this case margin tarification per mode of transport is identical to margin tarification per enterprise. It should be possible to apply different tariff systems so that each mode of transport will have its most suitable tarification.

The enquiry made into possible elements of support or protection in the rates and conditions (art. 80) so far passed off satisfactorily in the Netherlands. Contract prices of the Netherlands Railways proved to be competitive prices.

As regards the discrimination (art. 79) there are difficulties of interpretation as a consequence of the lack of definitions in Regulation nr. 11. A problem still to be solved is whether any other differentiation will be recognized as prohibited. The six railway administrations have published their common opinion on this subject.

Sommaire

Un aperçu est donné de la diversité des opinions sur quelques problèmes fondamentaux de la politique commune des transports.

La Commission Européenne et les Pays-Bas sont d'accord sur le principe de l'universalité du traité; la France et dans une certaine mesure la Deutsche Bundesrepublik sont, au contraire, d'avis que les règles générales ne sont applicables au transport que dans le cas où les dispositions du titre IV l'ordonnent.

D'une manière générale, les principes de la politique commune des transports mentionnés par la Commission, sont en concordance avec le point de vue néerlandais.

C'est avec raison que la Commission donne son attention aux aspects spéciaux parce que l'article 75 l'ordonne.

La proposition de la Commission à l'égard des taxes compensatives ne sera pas acceptable parce que celles-ci causeront une augmentation inutile des prix de transport ainsi qu'une extension des influences externes pesant sur le transport d'un certain pays au transport des autres états-membres. En ce qui concerne la tarification à fourchette de graves objections existent. La proposition de la Commission est une frustration du principe de l'égalité de traitement pour la mode de transport se composant d'une seule entreprise. Dans ce cas, un tarif à fourchette par mode de transport est identique à un tarif à fourchette par entreprise. Il doit être possible d'appliquer des tarifications différée de sorte que chaque mode de transport aie un système le plus apte à elle-même.

L'examen des prix et conditions dans le cadre de l'article 80 du traité s'est passé satisfaisant aux Pays-Bas. Les contrats particuliers des chemins de fer néerlandais ont prouvé d'avoir des prix de concurrence.

En ce qui concerne la discrimination relevant de l'article 79 on doit signaler des difficultés d'interprétation parce que le Règlement no. 11 n'a aucune définition. Un problème encore à résoudre est celui des autres discriminations. Les six administrations ferroviaires ont publié leur opinion commune sur ce problème.

AANTEKENING

De economische problemen der Europese spoorwegen,

een rapport van de Internationale Vereniging van Spoorwegen (UIC) uitgebracht aan de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) [1])

Deze onlangs verschenen publikatie sluit aan bij een rapport, dat de U.I.C. in 1957 — eveneens op verzoek van de C.E.M.T. — heeft samengesteld over de financiële positie der West-europese spoorwegen [2]). Hoewel er uit dien hoofde een zekere overeenkomst tussen beide publikaties bestaat, heeft het recente rapport op een aantal belangrijke punten een eigen karakter.

a. De algemene vervoerpolitiek

Een nieuw element is de grote aandacht, die het rapport wijdt aan de vraagstukken der algemene vervoerpolitiek. Werden deze vraagstukken vroeger na de bijzondere spoorwegproblematiek behandeld, thans is deze volgorde omgekeerd. Bovendien hebben de tamelijk vage termen van weleer plaats gemaakt voor een meer concrete visie, die getuigt van de grote mate van overeenstemming, die de betrokken spoorwegbedrijven hebben bereikt.

Het resultaat van deze overeenstemming strekt bepaald niet ten nadele van de Nederlandse vervoerpolitieke opvattingen. Uit het geheel blijkt een liberale zienswijze. Voor Nederlandse lezers behelst het rapport dan ook vele vertrouwde elementen.

Als doel van de vervoerpolitiek noemt de U.I.C.: het streven naar een optimaal nationaal vervoerssysteem, waarbij

1. het vervoerssysteem in capaciteit en kwaliteit moet kunnen voldoen aan tegenwoordige en toekomstige vervoerbehoeften;
2. de verdeling van het vervoer geen kunstmatig karakter moet dragen De totale kosten van het vervoer zullen n.l. kunnen dalen als elke vervoertak zich toelegt op het verrichten van die soorten vervoer, waarvoor zij het meest geëigend is. In dit verband worden genoemd de coördinatie van de investeringen en het nastreven van minimale sociaal-economische kosten voor de gemeenschap.
3. de gebruiker vrij moet zijn in de keuze van de vervoerswijze en in de mogelijkheid eigen vervoer te verrichten, met als enig voorbehoud, dat de kosten voor de gemeenschap in rekening worden gebracht.
4. de uitoefening van een vervoerbedrijf rendabel moet zijn.

Ter bereiking van dit doel propageert de U.I.C. geen onbegrensde vrijheid, maar een „gezonde concurrentie", die bereikt kan worden, indien aan 3 basisvoorwaarden is voldaan, t.w.:

---

1) Union Internationale des Chemins de fer: „Les problèmes économiques des chemins de fer des pays membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports" — juillet 1961.

2) Zie „Verkeer" 1961 nr. 2, pag. 53 e.v.

a. gelijkheid van de startvoorwaarden;
b. — vrije keuze van de verlader (gebruiker);
   — vervoerprijzen, die zijn gebaseerd op kostprijzen en marktverhoudingen;
   — vervoerprijzen, die een sluitende resultatenrekening van elk bedrijf mogelijk maken;
c. in acht nemen van de behoeften van de gemeenschap.

De aanvaarding van een meer moderne inhoud van het begrip openbaar vervoerbedrijf kan er toe leiden dat op grond van het streven naar gelijke startvoorwaarden de speciale verplichtingen, die de spoorwegen uit hoofde van de exploitatieplicht, de vervoerplicht en de verplichtingen op het gebied der tarieven te dragen hebben, tot een minimum worden teruggebracht. Anderzijds kan hieruit voortvloeien dat aan ondernemingen werkzaam in andere vervoertakken bepaalde verplichtingen worden opgelegd, die samenhangen met de moderne visie op het openbaar vervoerbedrijf.

De opstellers van het rapport hebben er oog voor, dat het „eigen" vervoer van goederen niet in de beschouwing mag ontbreken, omdat met name een economisch irrationele ontwikkeling van deze vorm van vervoer in enkele landen waarneembaar is. Voor het eigen vervoer wordt o.m. een inschrijvingsprocedure aanbevolen, analoog aan die welke in Nederland wordt toegepast.

De gedachten over een soepel systeem van prijsvorming zullen door nederlandse vervoerpolitici met instemming kunnen worden gelezen. Het hoofdstuk over het openbaar maken van de vervoerprijzen zal waarschijnlijk minder instemming ontmoeten.

De neutrale, overigens sterk geclausuleerde tekst neemt geen standpunt pro of contra publikatie in, maar stelt zich tevreden met het postuleren van de noodzaak om bij welk systeem dan ook een volkomen gelijkwaardigheid van behandeling van elk der vervoertakken ten opzichte van elkaar te realiseren.

b. Bijzondere problemen

In het tweede deel van het rapport worden een aantal bijzondere problemen aan de orde gesteld, die een grote invloed uitoefenen op de economische positie der spoorwegbedrijven. Naast problemen met een intern karakter, worden er ook een aantal genoemd die betrekking hebben op de verhouding der spoorwegen tot de concurrerende vervoertakken.

In de eerste categorie valt de behandeling van de normalisering van de resultatenrekening. Met grote nadruk wordt gewezen op de noodzaak op grotere schaal vergoedingen te verlenen voor opgelegde, bedrijfsvreemde lasten, volgens de reeds vroeger door de C.E.M.T. aanvaarde beginselen.

Voorts is aandacht geschonken aan:

— bijzondere problemen van het reizigersvervoer;
— prognoses op het gebied van het vervoer;
— coördinatie van investeringen;
— de kosten van de infrastructuur der land- en waterwegen;
— technische coördinatie;
— pijpleidingen;
— de spoorwegen en de luchtvaart.

De belangrijkste punten hieruit kunnen als volgt worden aangegeven:

Het hoofdstuk „Coördinatie van investeringen" bevat een voorstel om autonome infrastructuurfondsen op te richten voor de infrastructuren, waarvan zij die er gebruik van maken niet tevens eigenaar zijn. Deze fondsen zullen o.m. tot taak hebben de kosten en specifieke heffingen m.b.t. deze infrastructuren met elkaar in evenwicht te brengen. Het karakter van deze fondsen wijkt dus sterk af van „Verkeersfondsen", die dienen als financieringsintermediair voor de aanleg van wegen.

Uit het hoofdstuk „Pijpleidingen" blijkt, dat de spoorwegen, in plaats van zich op enigerlei wijze te verzetten tegen de ontwikkeling van deze moderne techniek, een regeling aanbevelen waarbij ook deze vervoertechniek aan de algemene vervoerpolitiek wordt onderworpen. Zij menen te moeten waarschuwen voor de repercussies die een al te snelle en schoksgewijze invoering van transport door pijpleidingen kan hebben op de bestaande vervoerders.

Ten aanzien van de verhouding spoorweg-luchtvaart wordt een economisch gezonde concurrentie bepleit.

Een van de eerste fazen van de behandeling van dit rapport door de C.E.M.T. heeft bestaan uit het organiseren van een hearing, waarbij internationale organisaties van belanghebbenden in de gelegenheid werden gesteld hun mening over dit U.I.C.-rapport te geven. Dit betreft zowel de internationale organisaties der regeringen (I.L.O., E.E.G., E.G.K.S. e.d.) als die der particuliere belanghebbenden (F.I.A.T.A., I.R.U., U.I.N.F. etc.).

Hoewel van de reacties uit deze kringen nog weinig bekend is, mag worden verwacht dat dit belangwekkende rapport in brede kring de aandacht zal trekken en, met name wat de verdere ontwikkeling van de tot stand te brengen gemeenschappelijke vervoerpolitiek betreft, ook invloed op de meningsvorming zal uitoefenen.

P. BREEDVELD, ec. drs.

Verkehrswirtschaftliche Fragen des Nahluftverkehrs.

Onder deze titel heeft Prof. Walther Lambert, Stuttgart, in samenwerking met Dr. E. Skubinna van de „Deutsche Forschungsanstalt für Hubschrauber und Vertikalflugtechnik" te Stuttgart, een artikel gepubliceerd in de bundel „Der Verkehr in der wirtschaftlichen Entwicklung des Industriezeitalters", een gedenkboek ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van het „Institut für Verkehrswissenschaft" aan de universiteit van Keulen.

Het artikel is qua inhoud nagenoeg gelijk aan een opstel door Dr. Skubinna, Ing. Brusberg en Ing. Manfred John, waarmee zij de eerste prijs verwierven in de door het Zwitserse luchtvaartblad „Interavia" uitgeschreven E.E. Heimann-prijsvraag voor 1961.

Op interessante wijze wordt door de auteurs een poging gedaan na te gaan, welke groeimogelijkheden er voor het korte afstandsluchtverkeer in West-Europa zouden kunnen bestaan.

Het begrip „korte afstand" laten de auteurs afhangen van het aanvaardbare aantal tussenlandingen op een vlucht. Zodoende is de maximum afstand, waarop nog van „Nahluftverkehr" sprake is, variabel. De auteurs leggen deze bovengrens bij 300-1000 km, waarmee de begripsomschrijving wel wat ruim wordt.

Door de bevolkingsdichtheid in West-Europa en de naar verhouding nog

SHELL
SERVICE STATION
Expl. E. C. Kooyman
Warnsveld - Rijksstraatweg 123 - Tel. (06750) 35 36
Onze Service is een begrip
Doorsmeren - wassen enz.

Specialiteiten
RESTAURANT
„DE GOUDEN POLLEPEL"
MARKT 5 - ENSCHEDE - TELEFOON (05420) 11390
HET RESTAURANT MET EXCLUSIEVE GERECHTEN
„GRILL-ROOM"
TERRAS MONTMARTRE

Voor MODERNE Optiek
Fa. F. OOSTERLAAR
Kleien Poot 22 - Deventer - Tel. (06700) 45 83

Auto-Sneldiensten RIEFFE
EXPEDITIEBEDRIJF DEVENTER-AMSTERDAM
Dagelijkse lijndiensten tussen:
DEVENTER - AMSTERDAM
Hilversum-Zaandam-Haarlem
Vervoer door geheel Nederland
Hoofdkantoor: Deventer - Smedenstraat 54 - Telefoon 3230
Bestelhuis Amsterdam: Bodencentrum Loods 34 - Telefoon 50593

KENDALL
Motoroliën en Vetten

Dekkleden
Imperiaalkleden
Polyethylerekleden
Preparaten
Kampeertenten

G. WASSER - ENSCHEDE - KUIPERSDIJK 127 - TEL. 37 78

Sluis
VOOR OOG EN OOR !

VEILIG VERKEER EIST GOEDE OGEN !

Weet U dat 30 % van de weggebruikers niet scherp kan zien?

Laat Uw ogen regelmatig controleren

Heeft U last van: Nachtblindheid? Schittering? Verblindheid?

Wij geven deskundige adviezen - **MARKTSTRAAT 17 - HENGELO**

GEBR. LOOMS en ALBERTS

Almelo, Vriezenveenseweg 74/76
Tel. (05490) 2585 en 5744

Nationale en Internationale Transporten.
Open- Gesloten- en Machine Trailers.
Hijskranen tot 10 ton.

Firma H. GERFEN
ALMELO

Arendsboerweg 4-6
Telefoon (05490) 25 97

TAUNUS 17 M

AUTOMOBIELBEDRIJF FISCHER N.V. | Official Ford Dealer voor Enschede en omstreken - Telefoon 5000

Wij leveren alle soorten uniformen voor:

Muziekkorpsen - Chauffeurs
Portiers - Begrafenis ondernemingen
Koopvaardij - Militairen enz.

Alle soorten petten, baretten en uitmonsteringen, vaandels enz.

FIRMA R. STOBBE Begoniastraat 14 - Enschede - Tel. (05420) 85 97

Vraagt zonder verplichtingen offerte

Fa. E. J. Schooten & Zonen

Walstraat 1-3 - Esstraat 110
Tel. 22 94 - 22 56
RIJSSEN

TRAILERBOUW
CONSTRUCTIEWERKEN

Leverancier van diverse grote expeditiebedrijven en industrieën

CONSTRUCTIEWERKPLAATS **TER HUURNE**

Werfheegde 16-18 - Haaksbergen
Telefoon (05427) 2 24

FABRIEK VAN: STALEN RAMEN

Meerdere kiosken voor service stations werden reeds door ons geleverd

geringe mate, waarin de Europeaan van luchtvervoer gebruik maakt, te vergelijken met de overeenkomstige gegevens voor de U.S.A., komt het artikel tot de conclusie dat in Europa nog een grote groei van korte afstandsluchtverkeer mogelijk is.

De keuze van de wijze van vervoer door de reiziger, aldus de auteurs, wordt in eerste instantie bepaald door het tegen elkaar afwegen van comfort, reistijden en vervoersprijzen voor de diverse vervoersmethoden. De veiligheid wordt daarbij door de reiziger als vanzelfsprekend verondersteld.

Aan de hand van een aantal cijfervoorbeelden wordt vervolgens aangetoond, dat ook voor betrekkelijk korte afstanden (70-300 km) gebruikmaking van luchtvervoer aanzienlijke tijdsbesparingen kan opleveren ten opzichte van auto en trein. In het bijzonder zouden helicopters op deze afstanden tijdbesparend kunnen werken door centrale ligging der helihavens.

Het netwerk van luchtverbindingen, zoals dat momenteel in West-Europa bestaat, is overwegend afgestemd op de aan- en afvoer van passagiers en overige lading naar en van de luchthavens met direkte intercontinentale verbindingen.Voor het zuivere korte afstandsluchtverkeer is dat een onbevredigende situatie.

Het korte afstandsluchtverkeer zal als concurrerende tak van vervoer pas een rol van betekenis kunnen spelen zodra de reiziger het tijdsvoordeel ten volle kan benutten doordat hij de keuze heeft uit een voldoende aantal verbindingen. Ten aanzien van de betrouwbaarheid van de dienstregeling geldt een soortgelijke overweging. Wil men in de luchtvaart eenzelfde graad van regelmaat bereiken als bij de spoorwegen, dan zal nog veel verbeterd moeten worden aan de techniek van het landen op instrumenten in geval van slecht zicht.

Deze beide eisen betreffende frequentie der verbindingen en betrouwbaarheid van de dienstregeling zijn — met name voor het „Nahluftverkehr" — zo evident, dat het logischer zou zijn geweest ze direkt op te nemen onder de factoren die de keuze van de wijze van vervoer bepalen.

Juist met het oog op het belang van de tijdsfactor voor het luchtvervoer leggen de auteurs de nadruk op de onontkoombaarheid van het in gebruik nemen van electronische reserveringssystemen door de luchtvaartmaatschappijen.

Men heeft, uiteraard onder een aantal veronderstellingen, voorts een vergelijking gemaakt tussen de door de passagier te betalen vervoersprijzen voor gebruik van de diverse vervoersmethoden over bepaalde trajecten. Daar de huidige tarieven voor helicopters en „normale" vliegtuigen ongeveer gelijk zijn, is in de vergelijking de totale door de reiziger te betalen prijs — dus inclusief vervoer naar en van de luchthaven — bij de helicopter lager dan voor de andere vliegtuigen, die immers gebruik moeten maken van verder van de stadscentra gelegen vliegvelden. Auto en trein zijn goedkoper dan de helicopter. Of men voor de helicopter echter deze tarieven zal kunnen handhaven is nog de vraag. Want bij een vergelijking van de kosten per passagier (de kosten voor de vervoerder) komt de helicopter als duurste wijze van transport naar voren, vervolgens de vliegtuigen met vaste vleugel, daarna de auto (op basis van 2 personen) en tenslotte de trein. De auteurs merken bij de kostenvergelijking nog op, dat de kosten van vervoer per helicopter weliswaar hoger zijn dan bij de andere vliegtuigen, doch dat men daartegenover het voordeel heeft dat helihavens lagere kosten van aanleg en onderhoud hebben dan de normale luchthavens. Een duidelijk inzicht in de verhouding der totale kosten, inclusief alle kosten van de luchthavens, voor helicopters en vliegtuigen met vaste vleugel, heeft men nog niet. Dit

onderwerp is momenteel in studie bij de eerder vermelde „Deutsche Forschungsanstalt für Hubschrauber und Vertikalflugtechnik" te Stuttgart.

De auteurs komen, wat West-Duitsland betreft, tot de conclusie dat op dit moment nog niet nauwkeurig vast te stellen is, hoe groot bij de huidige vervoerstarieven de behoefte aan gelegenheid voor korte afstandsluchtvervoer aldaar zou zijn. Men adviseert dan ook een diepgaand markt- en opinieonderzoek alvorens over te gaan tot grote investeringen. Dit onderzoek zou opheldering moeten geven omtrent de omvang van de totale mogelijke markt en de richtingen der vervoersstromen, waaruit het totale vervoer zal zijn opgebouwd. Pas daarna kan men bepalen welke typen vliegtuigen (incl. helicopters) het meest geschikt zouden zijn voor het korte afstandsverkeer.

Tenslotte zeggen de auteurs dat men eerst positief tegenover de groei van het korte afstandsluchtverkeer kan staan, indien daardoor tegen maatschappelijk verantwoorde kosten het reeds in de Bondsrepubliek bestaande verkeersnet gecompleteerd zou worden.

Men moet waardering hebben voor het interessante artikel, waaraan zonder twijfel veel studie vooraf gegaan is. De gevolgde methoden zijn inderdaad in hoofdzaak te beschouwen als maatgevend voor de richting, waarin men een dergelijk onderzoek moet instellen.

Natuurlijk kan men ook wel enkele bezwaren tegen het stuk aanvoeren. Met name is het te betreuren dat de auteurs, na een „Europees" begin, de uitwerking in feite geheel op West-Duitsland hebben afgestemd. Juist de grote financiële moeilijkheden, waarin de Europese luchtvaartmaatschappijen momenteel verkeren — en zij niet alleen —, dwingen er mede toe het probleem van het korte afstandsluchtverkeer in het zich economisch en politiek geleidelijk integrerende West-Europa te zien als een Europees probleem.

Drs. P. J. VAN DRIEL

BOEKBESPREKING

H. St. Seidenfus e.a.: „Beiträge zur Verkehrstheorie und Verkehrspolitik", „Festgabe" t.g.v. de 70e verjaardag van prof dr. P. Berkenkopf, Handelsblatt G.m.b.H., Düsseldorf 1961, 181 blz.

Berkenkopf, hoogleraar voor de vervoerseconomie aan de universiteit van Keulen, is op 17 september 1961 zeventig jaar geworden. Na de bekleding van leerstoelen in Königsberg (1933) en München (1934), werd dr. Paul Berkenkopf in 1939 te Keulen beroepen, waarbij hem o.m. de leiding voor het Institut für Verkehrswissenschaft werd opgedragen (voorheen Napp Zinn). In deze functie heeft hij ook van 1939-1944 en wederom sedert 1948 het „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft" uitgegeven. Van zijn hand zijn vooral bekend de publikaties over het verkeerswezen van Rusland en de U.S.A., evenals die over de West-Duitse vervoerspolitiek. Sedert 1949 is hij ook voorzitter van de „Wissenschaftliche Beirat" van het „Bundesverkehrsministerium".

Ter gelegenheid van zijn zeventigste verjaardag heeft een aantal collega's en leerlingen onder redactie van Seidenfus een „Festgabe" het licht doen zien. Dit boek van 181 blz, bevat een 13-tal bijdragen, handelend over zeer uiteenlopende terreinen van de vervoerseconomie. Het zal duidelijk zijn, dat binnen het gegeven kader elk der bijdragen geen grotere omvang kon hebben dan een tijdschriftartikel; soms komt een auteur niet verder dan het stellen van een probleem (b.v. het artikel van Seidenfus over „Social costs" in het vervoer). Dit is jammer, want er komen verschillende belangwekkende verhandelingen in het werk voor. Als zodanig dient zeker het artikel van *Predöhl* te worden genoemd, dat handelt over de pragmatische vervoerspolitiek en de liberalisatie-tendenzen. Verder dat van *Meyer* over over de mogelijkheid van een „marktwirtschaftliche" orde voor het vervoer. Voor Nederland dient ook bijzonder de aandacht te vallen op de bijdrage van *Löw* over de publikatie van tarieven en prijzen in het licht van het marginalisme, zoals dat door Oort is uitgewerkt in zijn boekje voor het Verkeerswetenschappelijk Centrum.

Zonder aan de overige bijdragen iets te kort te willen doen, zal in het onderstaande van de genoemde artikelen een korte samenvatting worden gegeven.

In zijn bijdrage „Pragmatische Verkehrspolitik und Liberalisierungstendenzen in der Verkehrswirtschaft" wijst *Predöhl* erop, dat in Duitsland de laatste tijd meer aandacht wordt geschonken aan de betekenis van de Marktwirtschaft voor het vervoer, en wel in de zin van meer concurrentie volgens de neoliberale opvattingen dan volgens het laissez-faire-beginsel. Daarbij wordt gestreefd naar een zo groot mogelijk sociaal produkt door een zoveel mogelijk vrije concurrentie. Atomistische concurrentie, welke ruïneuze gevolgen heeft, moet daarbij worden vermeden; daartegenover *Predöhl* de „Bedingungen eines funktionierende Wettbewerbs". Leiden die niet tot het gewenste doel, dan komt men tot de monopolistische marktvorm, die, indien deze conflicteert met de economische politieke doeleinden, gecontroleerd moet worden. De schrijver onderzoekt dan de tendenzen t.a.v. de marktvorm, welke aan elke vorm van verkeer eigen zijn. De tendenz

tot het monopolie acht hij het sterkst bij de spoorwegen en het berichtenverkeer (men denke b.v. aan de spoorwegen in de V.S.).

De pragmatische oplossing is niet het verhinderen of ontbinden van monopolies, doch het stellen van een bovenste prijsgrens, als de vraag onelastisch is. Overigens is het monopolie zowel in het belang van het bedrijf zelf al van de sociaal-economische belangen (prijsdifferentiatie). Sterk zijn de monopolies in het berichtenverkeer, terwijl voor de olieleidingen meestal ondernemingen optreden die juridisch zelfstandig zijn, doch worden gecontroleerd door de olie-industrie. De controle erover in de V.S. geschiedt niet in de eerste plaats ten bate van de outsiders in de olie-industrie, doch ten bate van de concurrerende vervoersmiddelen.

De conferences in de zeevaart zijn slechts zwakke monopolies (outsiders, geringe binding aan bepaalde vervoersrelaties, tegenstrijdige nationale belangen). Ondanks prijsdifferentiatie komen zij niet verder dan de vermijding van een ruïneuze concurrentie. De taak van de vervoerspolitiek ten opzichte van deze monopolies kan dan ook geen andere zijn dan die van het laissez-faire.

Ongeveer gelijk liggen de verhoudingen in de luchtvaart, waar de I.A.T.A. ten dele een kartel-karakter draagt (prijs en condities). De luchtvaartrechten zouden, aldus *Predöhl*, in het kader van de I.C.A.O. tot een multilaterale vrijheid moeten worden uitgebreid.

In de trampvaart ter zee vindt men geen monopolie-tendenzen (veel aanbieders, ongelijke prestaties, minder vaste kosten dan de lijnvaart). Een uitzondering vormt de Tankerpool, waar aanbod en vraag zeer inelastisch zijn. De trampvaart functioneert beter, naarmate de concurrentie minder geregeld wordt. In tijden van nood vlucht zij in het langdurige charter.

Ook de binnenvaart vertoont geen inherente tendenzen tot een monopolie (internationaal karakter, sterke onderlinge tegenstellingen). Ruïneuze concurrentie treedt op als gevolg van irrationele vlootuitbreiding. Het is een taak van de vervoerspolitiek hiertegen op te treden (Duitse Frachtenausschüsse).

Ook bij de vrachtauto is de monopolisering gering. Contingentering en concessionering zijn hier de geëigende instrumenten der vervoerspolitiek.

Doordat de verschillende vervoersmarkten niet los naast elkaar staan, bestaat er voor de vervoerspolitiek een centraal coördinatie-probleem bij spoor, schip en auto.

In de concurrentie tussen spoor en schip is de eerste in het voordeel door de prijsdifferentie, lage tarieven in parallel-verkeer en de Zu- und Ablauftarive. De controle over het monopolie moet in deze gevallen een bovenste en onderste grens vaststellen.

In de strijd tussen spoor en vrachtauto heeft de laatste de sterkste positie (grote netdichtheid). Daarom is controle der vrachtautotarieven nodig. Het door de auto aangetaste spoorwegmonopolie moet men in staat stellen de concurrentie het hoofd te bieden. Ophanging van het vrachtautotarief aan het spoortarief wordt veroordeeld wegens de hierdoor ontstane marges; deze maken het de vrachtauto enerzijds mogelijk ook door te dringen op minder rendabele relaties, anderzijds stimuleren zij het eigen vervoer sterk.

Bij de coördinatie der markten komt het echter niet alleen aan op de prijspolitiek, maar ook op de harmonisering der kosten (gelijke uitgangsvoorwaarden: discriminatie door staatsingrijpen, wegkosten e.d.).

Meyer stelt in zijn artikel „Möglichkeiten einer marktwirtschaftlichen Ordnung des Verkehrs", dat de vervoerspolitiek zich op een keerpunt bevindt in dien zin, dat in verschillende landen meer dan voorheen het markt-

principe toepassing vindt. Als hoofdpunten in een dergelijke vervoerspolitiek noemt hij:

1. wil tot rationalisatie;
2. vermindering van het element „öffentliche Dienst";
3. vergoeding aan de spoorwegen voor niet te vermijden verplichtingen, opgelegd door de staat;
4. kostendekking door alle vormen van vervoer, wat ook de „Führung einer Strassenrechnung" vereist;
5. tariefautonomie, ook voor de spoor;
6. onderzoek naar de afstoting van onrendabele lijnen, resp. opheffing van deficitaire kleine spoorwegondernemingen;
7. vergelijkbare loon-, arbeids- en sociale voorwaarden bij de verschillende technieken.

Bijzonder interessant is de bijdrage van *Löw*: „Verkehrspreise und ihre Veröffentlichung im Rahmen des Grenzkostenprinzips".

In een op arbeidsverdeling gebaseerde volkshuishouding bezit een tarief als vorm van prijsaanduiding in het vervoer voor een goede onderneming onbetwistbare voordelen. Daar staat echter tegenover, dat een tarief ten opzichte van nieuw ontstane situaties weinig aanpassingsmogelijkheden bezit. Het tarief is immers geschapen voor de regelmatig terugkerende gevallen en niet voor een serie van speciale omstandigheden.

Teneinde een optimale vervoersprijsvorming te verkrijgen, kan ook een onderneming, die volgens het marginale beginsel werkt, de theoretisch gewenste oplossing slechts vinden in een combinatie van beide prijssystemen: tarief en contract. Onverenigbaar met het marginalisme is daarentegen de vorm van het langdurige contract, daar zulke contracten uitermate onbewegelijk zijn.

Margetarieven zijn voor het marginalisme onvoldoende, daar zij de speelruimte tussen maximum- en minimumprijs verkleinen en daarom niet aan alle omstandigheden zijn aan te passen.

De openbaarmaking van vervoersprijzen is de natuurlijkste en ook wel de meest betrouwbare weg om het marginalisme doelmatig te doen werken. De bewegelijkheid der vervoerprijzen wordt daardoor niet beperkt, zo meent de schrijver. De optimale oplossing zou zijn de tarieven vooraf te publiceren; de individuele contracten eerst achteraf. Geheime prijsafspraken kunnen daarentegen in het raam van het marginalisme geen economische functie uitoefenen.

Het is helaas niet mogelijk in het kader van deze bespreking ook de overige artikelen in het kort aan te stippen. De bovenstaande selectie toont echter aan, dat een boek is samengesteld, waarvan kennisneming bijzonder belangwekkend is. Er blijkt uit, hoe vele vervoerseconomen in Duitsland in de laatste tijd een gedachtengang ontwikkelen, die grote verschillen vertoont met die, welke zijn wortels vond in de beginselen der Gemeinwirtschaftlichkeit.

Dr. H. C. KUILER

ENKELE TIJDSCHRIFTARTIKELEN

VERKEER EN VERVOER

ALGEMEEN

De Belgische Economie in 1970: Verkeer en openbare werken (Echo's van Verkeerswezen, Brussel, 1961 nr. 2).

— Verslag van de commissie „Verkeer en Openbare Werken" van het Vijfde Vlaamse Wetenschappelijke Economisch Congres (april 1961) inzake de Belgische Economie in 1970. Na statistische beschrijving van de betekenis van de vervoers- en communicatiesector voor de Belgische economie, volgt een analyse van de ontwikkeling der verschillende takken in de periode tot 1960 en van de plaatsvindende struktuurwijzigingen.

Tenslotte worden prognoses gegeven van het goederen- en personenvervoer per spoor, per tram, over de binnenwateren en over de weg, alsmede van de benodigde investeringen in de periode tot 1970. Hetzelfde geschiedt voor het zeehaven- en het communicatieverkeer. Verwacht wordt niet, dat de bijdrage van de verkeerssector tot het bruto nationaal produkt belangrijke wijzigingen zal ondergaan.

Die „Eigengesetzlichkeit" des Verkehrs — ein Anpassungsproblem, H. Seidenfus (Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf, 1961 nr. 3).

— Schrijver wijst erop dat het eigen karakter van de verkeers- en vervoerbedrijven in het verleden ten onrechte werd voorgesteld als iets wat alleen deze sector bezat.

Dit betekent echter niet, dat de vrije concurrentie in het vervoer zelf reeds tot de vereiste coördinatie leiden zal. Er zijn een aantal structurele faktoren in het vervoerswezen die belemmerend werken op de vereiste aanpassingsmogelijkheid in het marktverkeer.

Voor een grotere concurrentievrijheid in het verkeer zullen met name uitbreiding van ondernemersafspraken en een groter succes bij de coordinatie der investeringen nodig zijn.

Coördinatiemaatregelen voor het goederenvervoer in Frankrijk, R. F. Reeling Brouwer en J. W. H. Geerlings (Economisch-Statistische Berichten Rotterdam, 30 augustus 1961).

— Ter toelichting van de achtergronden van enkele maatregelen van de Franse regering op het gebied van spoor- en wegvervoertarieven wordt een uiteenzetting gegeven van de Franse coördinatiewetgeving. De verplichting tot opstelling en publicatie van tarieven bestond voor spoor- en wegvervoer reeds sedert 1949, doch bij het wegvervoer was daar tot dusverre nog geen uitvoering aan gegeven. Ook worden wijzigingen in de commerciële organisatie van het wegvervoer voorzien.

De opbouw van de wegvervoerstarieven wordt besproken. Zij blijken uiteindelijk slechts in weinig van de spoorweggoederentarieven te verschillen. Daarnaast zijn evenwel bijzondere vervoerscontracten mogelijk geworden.

Der Schweiz vor der Frage der europäischen Verkehrsintegration, H. Bauer (Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitiek, Zurich, 1961 nr. 3).

— Zwitserland heeft als doorvoerland bij uitstek, grote belangen bij integratie van de verschillende vervoerssystemen in Europa. Een Europese vervoerspolitiek zal nog in belangrijke mate een zaak blijven van nationale maatregelen en internationale overeenkomsten. De gemeenschappelijke vervoerspolitiek van de Europese Economische Gemeenschap dient door Zwitserland waakzaam, doch ook met vertrouwen te worden gevolgd.

Stedelijke verkeersvraagstukken

Der öffentliche Nahverkehr im Rahmen der städtischen Generalverkehrspläne, F. Lehner (Internationales Archiv für Verkehrswesen, Frankfurt, 1961 nr. 8).

— Gewezen wordt op het nauw verband tussen stadsontwikkeling en verkeer. De huidige stedelijke verkeersproblemen worden zowel door de veranderingen in de verkeersmiddelen als door economische en andere verschuivingen veroorzaakt. Het is noodzakelijk dat er coördinatie bestaat tussen de verschaffing van verkeersvoorzieningen en de aanpassing van het algemene stadsplan. Daarvoor dienen algehele stedelijke verkeersplannen te worden opgesteld, waarin het openbare vervoer niet mag ontbreken.

Eveneens dienen zo nodig bestuurlijke hervormingen te worden doorgevoerd, opdat in een stedelijk gebied ook één verkeersbeleid gevoerd wordt.

WEGVERKEER EN VERVOER

Verslag van de Vijfde Internationale Studieweek voor verkeerskunde te Nice, A. G. M. Boost, (Wegen, 's-Gravenhage, 1961 nr. 8).

— Gegeven wordt o.a. een samenvatting van de rapporten over de verschillende thema's van het congres, te weten:

verkeers- en parkeerbehoeften ontstaan door nieuwe bebouwing;
capaciteitsvraagstukken bij het ontwerpen van wegen;
economische verliezen als gevolg van verkeerscongesties;
individueel en massavervoer in steden;
visuele hulpmiddelen bij het rijden op stads- en buitenwegen;
de invloed van snelheid en snelheidsbeperkingen op de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid;
vraagstukken bij het ontwerpen van kruispunten.

Verkeersveiligheid

Concepts and classification of traffic accident causes, J. Stannard Baker (International Road Safety and Traffic Review, London, 1961 nr. 3 en 4).

— Voor een systematisch onderzoek van afzonderlijke verkeersongevallen wordt een „operationeel" begrip van ongevalsoorzaken noodzakelijk geacht. De oorzaak van een verkeersongeval wordt gezien als een combinatie van factoren, welke ieder conditio sine qua non voor het ongeval zijn geweest. Verschillende met een verkeersongeval samenhangende grootheden worden gedefinieerd. Een verkeersongeval is het einde van een „operationele cyclus", die uit tenminste drie afzonderlijke cycli bestaat.

Bij het rijden treedt een voortdurende wijziging van combinaties van factoren op, waardoor de kans op een ongeval eveneens voortdurend wisselt. Als regel ligt de feitelijke kans op een ongeval evenwel niet onaanzienlijk beneden het kritieke niveau.

Tenslotte worden enkele voorbeelden behandeld van de toepassing van de ontwikkelde methode bij reconstructie en analyse van verkeerson gevallen.

SPOORWEGEN

Saneringsproblemen bij de West-Europese spoorwegen (Echo's van Verkeerswezen, Brussel, 1961 nr. 2).

— Na een algemeen overzicht van de economische toestand van de spoorwegen in de voornaamste West-Europese landen, en van de voorstellen tot verbetering daarvan, gedaan door de C.E.M.T. en de U.I.C., volgt een uitvoerige bespreking van de voorstellen, ten aanzien van de Duitse Bondsspoorwegen gedaan, in het bijzonder van het Brand-rapport.

Vervolgens wordt weergegeven op welke punten het Brand-rapport kritiek heeft ondervonden vanuit de kringen van de binnenvaart en het wegvervoer.

HOLLAND - TWENTE

Fa. Th. M. van SCHIE & Zn.

INDUSTRIEWEG 1b - KATWIJK AAN ZEE

Dagelijks vervoer naar en van:

Almelo	Rotterdam
Hengelo	Den Haag
Borne	Leiden
Enschede	Schiedam
Glanerbrug	Delft
Katwijk	

Filiaal Almelo
Telefoon (05490) 6180 en 4715
Paradijsweg

Katwijk aan Zee
Telefoon (01718) 2465
Katwijk 2630

nwm UITHOORN

vervoeren en
versproeien van
warme produkten
voor de wegenbouw

Tankautovervoer van:

- *chemische en plantaardige vloeistoffen*
- *poedervormige produkten.*

N.V. NEDERLANDSE WEGTANKER MAATSCHAPPIJ
Uithoorn - Tel. 0 2975 - 1641 - Telex 14225

Aanbevolen Service Stations

ESSO SERVICENTER TH. J. VAN HARXEN

de Marskant 47
Tel. 7087 - Hengelo

V O O R

EXTRA BENZINE
EXTRA MOTOROLIE
VAKKUNDIG DOORSMEREN
ATLAS BANDEN
SIMONIZ POETSMIDDELEN

Meyer's Service-station

Rijksweg 223 - Glanerbrug - Telefoon (05424) 323

Onze service is spreekwoordelijk

SHELL

Uw vriend langs de weg

Uw laatste Shell Service Station voor de grensovergang Enschedé-Gronau.
Tevens doorsmeren van personenwagens.

CALTEX SERVICE-STATION „DE POSTE"

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

SHELL

SERVICE STATION „WOLSINK"

Keppelscheweg 80-86
Doetinchem
Tel. (08340) 47 20-49 70

Snelle bediening

Prima Service

Jaarbanden Verkeer

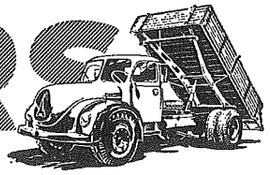
Voor het inbinden van de jaargang 1961 kan een linnen band met opschrift geleverd worden.

Toezending geschiedt na ontvangst van f3.— op postrekening 2055 ten name van

Stichting Nederlands Verkeersinstituut

's-Gravenhage

KIPPERS

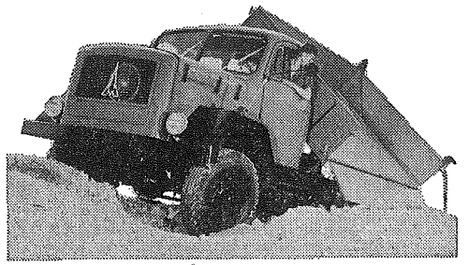


DIE TEGEN EEN STOOTJE KUNNEN!

SATURN 145 AK 6 x 6 de krachtige 3-assige kipper met aandrijving op alle wielen uit het produktieprogramma van

MAGIRUS-DEUTZ

MAGIRUS-DEUTZ kippers zijn uitgerust met de 4-, 6- resp. 8-cil. luchtgekoelde DEUTZ-Dieselmotor en met een speciale kipper-P.T.O. Uitvoerige gegevens over de afzonderlijke typen worden op aanvraag gaarne verstrekt.



MAGIRUS DEUTZ

TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN
van de Saturn 145 AK 6 x 6:

In standaarduitvoering o.a. uitgerust met: hydraulische stuurbekrachtiging, extra reduktie aan de naven.

6-cilinder luchtgekoelde DEUTZ-Dieselmotor, netto 145 pk, maximum koppel 52 mkg. cilinderinhoud 9,5 liter.

13 TON NUTTIG LAADVERMOGEN

N.V. MOTORKRACHT

HOOGEVEEN, POSTBUS 33, TELEFOON 05280/2341.

REGIA

STICHTING VERVOERADRES

Bestaat er een verplicht document voor eigen vervoer?

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

Profiteert bij de administratie van uw zendingen in eigen vervoer ook van het gemak, dat het voor het beroepsvervoer voorgeschreven „Vervoeradres" u kan bieden

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

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

STICHTING VERVOERADRES - 'S-GRAVENHAGE
Statenplein 2 - Telefoon 55 81 00

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