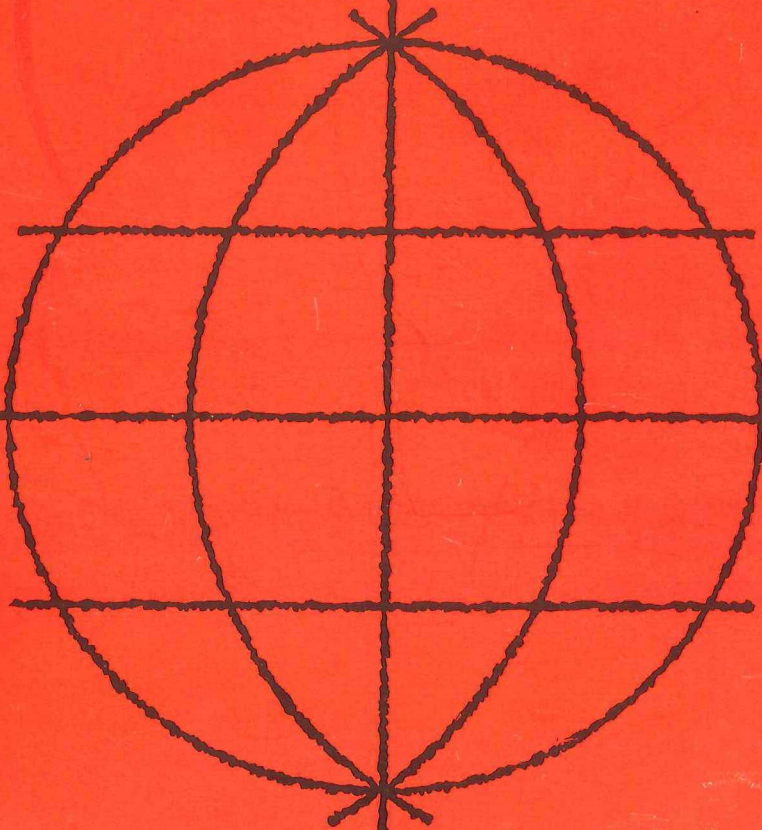


TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

ISSN 0040 - 7623

THE EUROPEAN PORT TARIFFS IN
THEORY AND PRACTICE



3

ZESTIENDE JAARGANG 1980

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

(Magazine for Transport Science)
(Revue pour L'étude Scientifique des Transports)

REDACTIECOMMISSIE

Prof. Dr. H.C. Kuiler (voorzitter) – Drs. P.A.Th. van Agtmaal – Dr. F. van Dam –
Drs. G. Gort – Mr. G.W. van Hasselt – Dr. J.B. van der Kamp –
Prof. Drs. H.J. Noortman – Prof. Dr. W. Winkelmans

REDACTIERAAD

Prof. Dr. W.A.G. Blonk – Drs. J.A. Bourdrez – Mw. Mr. O.D. Gerbers –
Dr. H. den Harder – Drs. J.H. van der Marel –
Prof. Ir. G.C. Meeuse – Dr. H.J. Molenaar – Prof. Drs. J.B. Polak –
Prof. Drs. E.H. van de Poll – Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot –
J.J. Tulp – Prof. Mr. K. Vonk – Drs. H.A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E.J. Visser

Vaste medewerkers:
Mevr. Mr. O.D. Gerbers
Mr. J.G.W. Simons
J. Voordouw

ZESTIENDE JAARGANG
1980 – Nr. 3

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING
NEDERLANDS VERVOERSWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT
POLAKWEG 13, 2288 GG RIJSWIJK

TABLE OF CONTENTS

	blz.
INTRODUCTION	197
<i>Prof. Dr. H. C. Kuiler</i>	
PORT TARIFF POLICY IN EUROPE: A BRITISH VIEW	199
<i>Eric E. Pollock</i>	
LA POLITIQUE PORTUAIRE FRANCAISE ET LES PROBLEMES D'UNE EVENTUELLE POLITIQUE D'ECONOMIE PORTUAIRE EUROPEENNE ..	205
<i>P. Debayles</i>	
SOME REFLECTIONS ABOUT BENELUX PORT POLICY	209
<i>F. Suykens</i>	
THE COMMISSION'S APPROACH	232
<i>P. J. Powrie</i>	
ENKELE GEZICHTSPUNTEN MET BETREKKING TOT HAVEN- TARIEFBELEID IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP	235
<i>drs. R. Th. Sperling</i>	
HARMONISIERUNG DER HAFENKOSTEN?	245
<i>Dr. Lothar Jolmes</i>	
PORT TARIFF MAKING IN 10 E.E.C. SEA PORTS	253
<i>Drs. R. Voorhamme</i> <i>Prof. Dr. W. Winkelmans</i>	
EUOPARUBRIEK	273
<i>Mr. J. G. W. Simons</i>	
STATISTISCHE RUBRIEK	314
<i>J. Voordouw</i>	
ONTVANGEN REACTIES	318
<i>E. H. Glasius</i>	
BOEKBESPREKINGSRUBRIEK	321

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

Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van het N.V.I.

Voor advertenties wende men zich tot het:

Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut
Polakweg 13
2288 GG RIJSWIJK

Druk: Smiet-Offset B.V. – 2512 GB Den Haag

Betaling abonnementen aan adm. Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut,
Polakweg 13, 2288 GG Rijswijk. Postrekening nr. 398.92.19.

Abonnementsprijs f 85,— per jaar (buitenland f 97,75).

Studenten-abonnement f 35,—. Losse nummers f 30,—.

Introduction

For the continuation of its economic activities and for the maintenance of its standards of living Europe is largely dependent upon the import of energy and raw materials, the export of agricultural and industrial products and the exchange of final products with other industrial centres. These exchanges are carried out predominantly by maritime shipping, and to a minor extent for products with a high value by civil aviation. These "lifelines" for Europe require seaports. The long coastal line of Western Europe is characterized therefore by large numbers of ports, from very small to very large. Each of these ports has had its own historical development and retains its own technical and economic characteristics. Each port has its own structure for port administration and port exploitation. Each port has its own system for traffic handling. Nevertheless, all or most of these ports are serving a common hinterland. Competition between all these ports with their different characteristics is therefore inevitable and even desirable to avoid monopolistic situations which would not be in favour of optimal shipping conditions for European economic life. However, it is often stated that harmonization of conditions of competition will be necessary to achieve an optimal transport situation. Such a harmonization can be useful, in principal, in order to achieve surplus capacities and in order to achieve an optimal allocation of scarce resources in Western Europe. But is such a harmonization possible to achieve?

From the articles on basic port tariff policy it becomes clear that the harmonization of port dues fixed by port administrations and charges from port enterprises will be practically impossible. Tariffs have very different historical roots. Fundamental changes may often cause more damage to a port than the benefits to be gained from harmonization. Calculation of exact ports costs will be impossible in most cases. Many joint costs in time and space can be allocated only to traffic by means of very arbitrary keys. A high tariff can be accepted by a shipper for reasons of immaterial services, which cannot be traced and which cannot be quantified.

Such and similar negative conclusions are not only the result of the articles of writers such as Pollock, Debayles, Sperling and Suykens, who give the view of port managers, but also writers such as Jolmes, who represents the port enterprises, and Powrie, who is an officer of the EEC-Commission, also arrive at similar conclusions.

The achievement of comparable structures for tariff systems for ports (tariffs based on GRT, on shipsize and/or quantities of goods, etc.) would in itself represent a large step forward, even though the level might be based on the historical roots of each port. This subject is addressed by the contribution of the authors Voorhamme and Winkelmans. They highlight this vital point and endeavour to find possible solutions.

The theoretical target of harmonization is indeed very attractive, but it is still unrealistic to try to realize it under present West European conditions.

The present issue of this Journal attempts to present a contribution to the solution of the difficulties of the process of harmonization, theoretically and practically. The coordination of this issue has not been an easy task. Accordingly we wish to thank both the authors and the co-ordinator Mr. Winkelmans.

Prof. Dr. H.C. Kuiler.

PORT TARIFF POLICY IN EUROPE: A BRITISH VIEW

*Eric E. Pollock **
British Transport Docks Board

The Potential Economic Importance of Port Tariff Policy

As in other sectors of the economy, pricing policy may have an impact on asset utilisation, and so on efficiency; and resulting differences in port tariffs could also affect competition between different ports.

Possible Uses of Tariff Policy to Increase Effective Capacity

Apart from the fact that port tariffs are part of the mechanism by which port authorities seek to recover necessary revenues, their structure may have an important role in encouraging the better utilisation of port facilities: and in increasing effective port capacity. This can for instance be done by motivating port users to minimise the length of time for which they wish to use facilities, by encouraging more use of facilities at seasonal off-peak periods, and by stimulating users to operate through less-heavily utilised parts of a port system.

Response of Users to Tariff Incentives: Users Self-Interest

Port charges can only be a practical tool to increase the effective capacity of port facilities (and so reduce per-unit costs to port users) if the users do in fact respond. This might seem unlikely, because the users self-interest should in any case make them want to turn their ships around or clear their cargo as quickly as possible. This is not necessarily the case; non-liner service vessels for example may be in no hurry to clear if there is a lack of cargo. Much the same applies to the use of transit sheds, where it has been common practice in many - especially developing - countries for consignees to delay clearing cargo when this suits them: especially where with wrong tariff policies, transit sheds unintentionally become low-cost warehouses for merchants.

The Effectiveness of Tariff Policy in Encouraging Improved Vessel Turnaround

The effectiveness of tariff policy in discouraging unduly lengthy stays by ships will obviously vary with circumstances. There have already been considerable reforms, with substantial reductions in the free periods that vessels are allowed to stay in port without extra payment (necessary reforms: as recently as the mid-1960s, there were

*) This article is written in an individual capacity and does not engage the British Transport Docks Board.

instances where ships could stay in a port for as much as three months, and pay no more than for a single day). Indeed, the charging of ship dues covering a stay of 24 hours or less is now commonplace: not least at container berths. There are, however, limits to what can be achieved in this way. Ship dues form only a relatively small part of total vessel costs, and it be in a shipowner's (perfectly legitimate) interest deliberately to incur higher port costs, so as to minimise his total costs. A clear case of this is the keenness of container ship operators to book "slots" of time on container berths considerably in excess of their expected requirements: so that their vessels can always be assured of immediate entry and working.

Tariff Policies and the Transit Storage of Cargo

Mention has already been made of the importance of the wharfage tariffs (or whatever other name is used for the charges payable by the cargo for the use of quay aprons, transit sheds/storage areas and so forth). Where transit sheds and storage areas are congested, there is often scope for a considerable speeding up of cargo clearance simply by the shortening of free storage periods, and the charging of appropriately high storage tariffs thereafter. By helping to solve transit shed/open storage area congestion, such measures can of course also help to increase effective berth capacity, for even if the berths themselves are uncongested, they may only be of limited use without back-up transit shed and/or open storage.

Tariff Policy to Encourage the Use of Otherwise Less Attractive Facilities

Port tariffs may be so set as to encourage the use of otherwise less attractive (and less heavily utilised) facilities. Looking at an interesting example outside Europe, in Indonesia ship dues are set at lower tariffs at iron and wooden jetties than at concrete quays. At one major European port, the equivalent of ship dues are charged at different per-ton rates in deeper and in shallower docks, so perhaps reflecting differences not only in inherent cost but also in marketability.

Tariff Policy and the Encouragement of Contra-Seasonal Traffics

Ports may handle markedly seasonal traffic cargo flows, leaving both their facilities and their labour heavily under-utilised outside the traffic seasons concerned. In such a situation, the ports will obviously be very keen to attract contra-seasonal traffics, perhaps at special tariffs: but to the gain of all port users, as the extra traffics permit of the wider spreading of overheads.

Tariff Policy, Specialised Facilities and Special Charges Agreements

In recent years, more and more specialised facilities have been provided at ports, whether in the form of terminals for a particular trade, and/or of specialised facilities, e.g. for roll-on/roll-off, container or bulk trades. Special charges arrangements have become increasingly common, not only for marketing reasons, but to make

possible the maximum (cost-saving) simplification of documentation and other procedures.

The Need for Flexibility and the Control of Port Tariffs

The trend towards the development of new tariff arrangements and the economic justification for varying charges so as to make for optimum asset utilisation, e.g. the rebating of charges where cargo is palletised, reinforces the need for ports to have a wide degree of freedom as regards their tariff policies and practices. This brings up the whole question of the control of port tariffs.

Interport Competition and the Control of Port Tariffs

If it is to be effective, flexibility on port tariffs cannot co-exist with a system of control of such tariffs: and fortunately, there would seem to be no need for such controls, whether nationally or within the framework of the European Communities. This is because of the highly competitive state of the European port industry, both nationally and internationally.

No Captive Trades, No Captive Hinterlands

In Great Britain for example, it is very difficult to speak realistically now of ports having captive traffics, or captive hinterlands (indeed, the whole concept of hinterlands in a narrow geographical sense has become obsolete). With deep-sea containerisation, efficient Freightliner container train and motorway road transport, and with the through transport concept, shipowners have often chosen a single UK port to serve the whole country: and competition between different UK ports to secure their business has been not just keen but fierce. Similarly, the shipowners involved in the great expansion of roll-on/roll-off services in the European trades have had a wide range of - competing - UK ports to choose from.

Not even Semi-Bulk and Bulk Trades Captive

More surprisingly, this is even true of semi-bulk and bulk trades. Shipowners carrying forest products, for example, have concentrated, with individual shipowners often serving the whole country from one port, and competing with services by other owners using other ports. Here too, shipowners have been able to choose their UK ports in a very competitive environment. Not even pure bulk trades remain captive in the traditional sense - it would have seemed preposterous a few years ago that (to take one example) the Newport steelworks should obtain its iron ore not through the local port, but through Port Talbot, 44 miles away: but the economies of ship size at Port Talbot, coupled with specialised railway operations concerned have made this happen.

Interport Competition amongst Continental Ports

Though it is outside the scope of this paper, the existence of keen interport competition between Continental ports should also be noted. The North Sea ports, e.g., compete very extensively not only for national traffics, but for traffics moving to/from other countries in the European Communities: and indeed, there are also important traffics where they compete with Mediterranean ports. With their competitive spirit and excellent inland communications, there would seem to be very little scope indeed for the monopolistic misuse of power: or need for the control of port tariffs.

Differing Objectives for the Ports within the European Communities

There are considerable differences as between the objectives of port authorities in the different countries of the European Communities: in Denmark, Ireland and the UK, ports are regarded as business undertakings, to be operated on normal commercial principles like companies in any other industry. In the other countries of the European Communities, the cosmology is very different, and the ports are seen as an integral part of the local, regional and/or national community; in this case, the relevant authorities are concerned with the total benefits generated by the existence to a port to the community concerned, direct and indirect, including the generation of incomes and employment; and with the totality of costs to the community, direct and indirect. These differences of approach generate major financial differences, e.g. the ports in the countries forming the original EEC (which are the countries with the totality of benefits/totality of costs approach) receive substantial subsidies, those in the three newer member states do not - normally, leaving aside certain exceptional cases in the UK at the present time. This might theoretically seem to warrant a case for the EEC - wide control of tariffs.

Commercial Framework of Operations of Cargo Handling, the Main Shipowner Outpayment in Ports

The reality is very different. The existence of very keen competition between ports in the different member states of the European Communities has already been noted. Quite apart from this, however, and of fundamental importance is the fact that port subsidies (in those countries where they are given, whether in cash or in kind) affect only two or three main types of port tariffs, none of which are of a magnitude likely to cause serious distortion of competition and of traffic flows. These are basically conservancy charges (where these exist at all), ship dues and wharfage tariffs. By contrast stevedoring - including in this cargo handling both on board vessels and on the shore - is carried out in an essentially commercial framework, and it is this which forms by far the largest component of charges for the use of facilities and services within a port (excluding bulk, and especially bulk liquid terminals).

The Relative Unimportance of Non-Cargo Handling Port Charges to Shipowners

Research from financial data relating to a major shipping company engaged in shipping around the world indicates that for the year 1973-1974, some 16.15% of that company's total freight and charter earnings were taken up by cargo handling expenditure: as against only 4.27% port charges on the vessels concerned.

Interestingly, this fits well with an estimate subsequently given to the present author by the Chairman of a Liner Shipping Conference: who from his experience expected port dues to cost a shipowner in normal break-bulk vessels in the liner field between 4% and 5% of his freight income. The Conference Chairman's expected proportion of freight income accounted for by stevedoring was higher - about 25% : but this was almost certainly because the figure related to break-bulk liner services, whereas the 16.15% (above) related to the whole of the shipping company's earnings, including earnings from its bulk carrier operations. Either way - and this would appear to be the significant point - port tariffs on the vessels at *all* ports, i.e. including both loading and discharging ports, amounted or were expected to amount to 5% or less of earnings: halving which gives a crude figure of 2½ % or less for loading or discharging ports only. On that basis, interport variations in port tariffs due to differences in subsidy or other action by the public authorities would be of relatively trivial significance.

Variations in Port Charges by Ships in Different Ports

That port charges (i.e., excluding stevedoring) are of only relatively small importance to shipowners is part of the explanation for the fact that shipowners are used to paying, are willing to pay widely differing levels of such charges at different ports. An analysis by the present author of information from some 35 deep-sea voyage accounts relating to the company just referred to shows enormous variations in the tariff levels at different ports. Even taking only ports in developed countries, average charges per NRT at the two dearest ports were 7.1 and 9.4 times as great as at the cheapest port. (Incidentally, both of the high tariff ports were located in member states of the European Communities: and charges at the only other EEC port were still 4.8 times as high per NRT as in the cheapest port). However, the really important point here is that shipowners are quite used to paying widely differing tariffs at different ports. The same is incidentally also true - albeit to a lesser extent - as regards variations in cargo handling charges.

Non-Tariff Factors affecting Port Choice: Turnaround Time and of Cargo Working

With increasing daily ship costs, differences in turnaround time and speeds of cargo working have become increasingly important. The same analysis of deep-sea voyage accounts and ancillary data referred to above shows for example a variation of 5.3:1 as between cargo handling speeds at different developed country ports.

To compare the cost of ship's time spent in port with the amounts paid by the ships

at the ports for marine dues and for cargo handling, it was assumed that in 1973-1974, total ship capital and operating costs in port for vessels of relevant size and type were about \$ US 2600 a day. There were great variations in the speed of working, and in the consequent average ship time costs per tonne of cargo: considering again only ports in developed countries, from \$ US 4.75 per tonne of cargo, to \$ US 25.39 per tonne. Put another way, ship time costs per tonne of cargo at the fastest port totalled about \$ US 4.75 as against a combined total of shipowner port/cargo handling outpayments of \$ US 14.87 and at the slowest port, ship time costs per tonne of cargo came to about \$ US 25.39, compared to combined total of shipowner port/cargo handling outpayments of \$ US 12.72. Averaging the information for the eight developed country ports for which relevant data are available, ship time costs were equivalent to about 80% of the total of shipowner port/cargo handling costs. The ship time costs would now of course be far higher, but even these old figures highlight the relative unimportance of port charges outpayments by shipowners, bearing in mind that port charges are themselves relatively unimportant within the total of port and cargo handling outpayments.

Port Choice and the Availability of Cargo

Quite apart from difference in ship costs at different ports, shipowners are also - indeed, sometimes primarily - swayed in their choice of port by quite another consideration: the availability of cargo. This is partly a question of geography, partly a question of the cost and efficiency of inland transport links.

Conclusions

To draw together a few threads of the argument: ports can make important use of their tariff structures to encourage the good utilisation of port facilities, but this is only possible if their flexibility of action is not hampered by needless controls. Flexibility is also needed if ports are to adopt their charges structures to minimise documentary and administrative inconvenience: as is necessary, especially at modern, highly-mechanised/unitised port facilities. Such freedom from control is in any case made acceptable by the effects of technological change in shipping and inland transport, which have greatly increased the extent of interport competition. In any case, the only tariffs that could be controlled would be ship dues, and wharfage charges on goods, also conservancy charges where levied: which only account for a relatively small part of the in-port costs borne by shipowners, shippers and receivers. Port charges - and even total costs to shipowners - in any case are by no means the only, and may not even be the main consideration determining shipowners choices of port. All of this suggests that there is little need for the control of port tariffs within the European Communities: and indeed, that such control would be likely to be harmful, in preventing ports from having the necessary flexibility in their tariff policies to make for the most efficient use of their port facilities. Indeed, any such harmonisation would be extremely arbitrary, because of major costing problems: and it would obviously be retrograde to even try to harmonise charges without any reference to costs.

LA POLITIQUE PORTUAIRE FRANCAISE ET LES PROBLEMES D'UNE EVENTUELLE POLITIQUE D'ECONOMIE PORTUAIRE EUROPEENNE

par

P. Debayles

Port Autonome de Bordeaux

La Commission des Communautés Européennes s'interroge sur les conséquences de la diversité des régimes des ports dans la Communauté, car une partie importante des échanges internationaux des Etats-membres de la C.E.E., passe par les ports; on pourrait alors penser que cette diversité des régimes introduit des distorsions entre ces Etats, supérieures à celles qui existent dans d'autres domaines.

En fait, comme l'a montré le rapport sur la situation existant dans les ports de la Communauté (rapport de fact finding présenté à l'Assemblée plénière des ports de la C.E.E. les 9 et 10 juin 1977), on trouve dans les ports des Etats membres des régimes très différents:

- des ports municipaux, notamment en Belgique, aux Pays Bas, en République fédérale d'Allemagne, où ils sont liés à la tradition des villes libres remontant au Moyen Age,
- des ports privés,
- des ports relevant de l'autorité de l'Etat,
- enfin, des ports autonomes de statut assez voisin du statut français résultant de la loi bien connue du 29 juin 1965.

Ces régimes juridiques et administratifs différents entraînent notamment des régimes financiers également différents, étant entendu qu'il est bien difficile de savoir ce que l'on entend par régime financier d'une autorité portuaire intégrée dans le vaste ensemble d'une administration communautaire.

Mais en fait il ne faut pas être obnubilé par ces différences entre les ports et il faut placer ce problème dans son contexte économique général.

A ce titre, les ports ne sont qu'un des maillons de la chaîne des transports internationaux intervenant pour amener un produit brut, semi-élaboré ou fini, d'un point du monde à un autre point dans le Marché Commun, ou vice versa.

Si l'on s'intéresse au seul transport sur le territoire des Etats membres de la Communauté, le transport en cause comprend le passage par l'établissement portuaire, le transport terrestre entre ce port et le lieu d'origine ou de destination dans la Communauté, transport qui s'effectue souvent sur des distances assez grandes. En raison

de ce rôle des transports dans les échanges, le Traité de Rome a prévu un *titre IV* (articles 74 à 84) relatif aux transports, et les Etats membres essaient de mettre sur pied une politique commune en s'appuyant sur les articles correspondants du Traité de Rome.

Il faut bien reconnaître que cette politique des transports a assez peu avancé depuis la signature du Traité de Rome (1957). Certaines dispositions ont été définies, notamment pour le régime tarifaire applicable aux divers modes de transport terrestre, et pour l'harmonisation des conditions de concurrence. Ceci a entraîné une certaine libéralisation se traduisant notamment par un contingent communautaire de véhicules de transport routier autorisés à circuler librement entre les Etats membres.

Mais la politique d'harmonisation a très peu progressé, surtout dans le domaine des poids et dimensions des véhicules routiers; de surcroît des régimes très différents existent entre ces Etats membres pour la couverture des coûts d'infrastructure où, pratiquement, rien n'a été fait, alors que le problème est sérieusement à l'étude, au moins depuis 1965.

On trouve des Etats où une telle couverture est assurée au niveau du coût marginal social, et d'autres Etats où aucune couverture n'est assurée, c'est-à-dire où les infrastructures de transport dont bénéficient les transports nationaux et internationaux sont entièrement payées par la fiscalité générale et non pas par les usagers directs.

De même, il ne semble pas que des progrès importants aient été faits dans la suppression des distorsions dans les transports de liaison dans l'arrière-pays des ports.

Diverses approches ont été tentées au sein du groupe de travail portuaire auprès de la Commission des Communautés Européennes pour aborder une éventuelle politique d'économie portuaire européenne. L'une d'elles, qui a fait l'objet d'un mandat donné au groupe de travail lors de la réunion plénière précitée des ports de la Communauté, a consisté à regarder si l'on pouvait mettre en évidence des différences significatives dans les coûts de passage des marchandises dans les ports pouvant être attribuées aux différences de régimes administratifs et financiers de ces ports. Cette approche était tout à fait rationnelle car le choix d'un port pour un transport de marchandises se fait parce que ce port se trouve sur un circuit conduisant, pour ce transport au coût minimum par rapport aux coûts des autres circuits possibles, et qu'un élément de ce coût est le montant des opérations conduisant au transfert de la marchandise du moyen de transport maritime au moyen de transport terrestre et au franchissement de la frontière douanière.

Ce coût de passage pour la marchandise comprend le prix de toutes les prestations portuaires intervenant alors, les prestataires de service étant aussi bien:

— l'autorité portuaire pour:

ses prestations d'usage du chenal pour les ports d'estuaire, d'usage d'un plan d'eau abrité par des digues pour des ports de littoral, autant que des redevances d'utilisation de quai, de terre-pleins, de grues, de hangars mis à la disposition des usagers,

- que des sociétés privées pour:
 - la mise à la disposition des usagers de leurs installations portuaires,
 - le chargement et le déchargement des marchandises en utilisant une main-d'oeuvre spécialisée d'ouvriers dockers,
 - la "surveillance" des navires (consignataire),
 - les opérations de transbordement sur les moyens de transport terrestre et l'exécution des opérations douanières (transitaire et commissionnaire),
 - le pilotage et le remorquage.

Il faut bien s'intéresser à l'ensemble et non à un domaine particulier, car certains ports peuvent avoir un régime plus favorable sur le financement des infrastructures, mais d'autres ports ont un régime plus favorable sur leur budget d'exploitation, ou sur la fiscalité des entreprises portuaires, ou sur la couverture du taux de chômage de la main-d'oeuvre, ou sur la prise en charge de certaines manutentions par les armements.

Ce qui compte donc, ce n'est pas chaque disposition isolée, mais leur effet sur le coût de passage, élément de base *économique* pour le choix du port.

Mais cette approche a totalement échoué, car les ports néerlandais et les ports allemands n'ont pas voulu donner des indications sur le coût de passage de la marchandise, malgré le secret qui aurait été gardé sur ces informations et malgré tous les efforts déployés par la Commission pour essayer d'obtenir le résultat.

Il est évidemment difficile, après cet échec et ce refus d'information, de pouvoir arriver à bâtir une éventuelle politique d'économie portuaire européenne car on ne peut baser sur le secret et donc la méfiance, une coopération entre les Etats et les ports. Il ne saurait être question de se limiter à la seule partie du secteur portuaire concernant les autorités portuaires car ce secteur ne représente qu'une faible partie des coûts. D'autre part, ces coûts de l'autorité portuaire ramenant au problème de la couverture des coûts d'infrastructure dans l'établissement portuaire, on a vu ci-dessus que ce problème n'a pas du tout progressé sur le plan communautaire. Il n'y a aucune raison, donc, de le faire avancer plus particulièrement dans le seul domaine portuaire.

Comme déjà indiqué, les problèmes portuaires forment un tout où interviennent le secteur public et le secteur privé et il faut s'intéresser à cet ensemble si nécessaire.

Conclusions

De toutes façons la recherche effectuée au sein du groupe de travail de la Commission aura permis d'établir un rapport très intéressant qui est la réunion dans un seul document, qui n'existait pas auparavant, facile à consulter, de tous les renseignements concernant les ports des Etats membres. Ce document sera d'ailleurs tenu à jour.

De plus, les séances de négociation de Bruxelles entre les représentants des ports auront créé entre ceux qui s'y rencontrent assez souvent, un climat de coopération qui rend les ports solidaires les uns des autres et permettra d'avancer dans certains domaines dans l'intérêt de la Communauté, comme par exemple la publication de statistiques portuaire sur une base harmonisée, des dispositions concernant les matières dangereuses, soit par le biais de l'informatique, soit par les conditions pratiques de manutention, etc.

Mais dans son ensemble le régime des ports ne pourra évoluer qu'au même rythme que celui *des autres problèmes communautaires*.

SOME REFLECTIONS ABOUT BENELUX PORT POLICY

by
F. Suykens
Port Authority of Antwerp

"C'est un grand agrément que la diversité,
Nous sommes bien comme nous sommes.
Donnez le même esprit aux hommes,
Vous ôtez tout le sel de la société.
L'ennui naquit un jour de l'uniformité".

Antoine Houdar de la Motte, 1672 - 1731.

Introduction

When one looks at the list of seaports in Belgium and the Netherlands, one is immediately struck by the very great diversity to be found.

There can be no doubt as to the common – and unique – geographical location in the broad delta of the Rhine, Meuse and Scheldt, rivers which penetrate deep into the heart of the European continent. The delta's favourable position with regard to traffic makes the "Low countries by the sea" the natural gateway and exit for West European traffic flows.

With regard to "le sol, la race et le milieu" (land, race and environment), which as H. Taine says are determining factors in the development of peoples and nations, the two countries without any doubt share many common characteristics. However, the different political development of Belgium and the Netherlands over many centuries has given rise to ports with varying structures and forms of both management and operation. It is extremely difficult to suddenly reduce to uniformity centuries of development which has led to great diversity.

The size of the individual ports in the delta also varies greatly from the largest port in the world to ports handling only a few million tons.

The importance of the Benelux ports

The statistics available *) clearly reveal:

- that the North Sea ports handle about 20% of world seaborne trade. This share has moreover remained remarkably stable over the past ten years. This is also true of the share of the North Sea ports in the world dry cargo and tanker trade

*) See: Toekomstperspectieven voor de Beneluxhavens, 1980-2000, published in November 1979 by the Secretariat of the Benelux Economic Union, Brussels and Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, nr. 1, 1980.

- that the Benelux ports handle more or less two thirds of the traffic of the North Sea ports, with regard to both dry cargo and tanker traffic, although a slight upward trend favouring the Benelux ports is making itself felt.

Moreover at world level the Benelux countries as the result of the presence on their territory of two of the world's largest ports — Rotterdam and Antwerp — occupy the third place in international seaborne cargo traffic; after the U.S.A. with 737 million tons of cargo loaded and unloaded in 1977 and Japan with 660 million tons come the Benelux countries with 418 million tons, thus easily surpassing France, Italy and the United Kingdom.

On a per capita basis the Benelux countries are clearly the most maritime nations in the world with an average of 17 tons of cargo loaded and unloaded per inhabitant per year.

Only Australia (with 13.5 tons per head) comes anywhere near this total. Other countries barely achieve one third of the Benelux level per head of population with regard to international seaborne shipping.

Table I. Geographical division of cargo handled in the Benelux ports
(in millions of tons)

	1955	1965	1975	1978
A. The Netherlands				
Rhine estuary ports	67.5	121.1	268.7	268.7
Amsterdam-North Sea Canal	10.2	20.1	29.7	29.2
Dordrecht/Zwijndrecht	1.3	1.8	2.3	2.5
Terneuzen	0.5	1.9	5.5	7.0
Delfzijl	0.3	1.1	2.2	2.5
Flushing	0.3	0.6	4.8	6.4
Other	0.7	0.8	1.4	3.4
Total	80.8	147.4	314.6	319.7
B. Belgium				
Antwerp	32.3	59.4	60.5*	72.0
Ghent	3.3	3.2	14.4**	14.7
Zeebrugge	0.7	1.7	8.6	9.2
Other	0.6	1.1	2.2	3.3
Total	36.9	65.4	85.7	99.2

Source: Secretariat of the Benelux Economic Union: Op.cit. p. 12

*) As a result of the inauguration of the Rotterdam-Antwerp Pipeline the crude oil traffic in the port of Antwerp has declined since 1970.

**) As a result of the opening of the new sealock at Terneuzen in 1968 the port of Ghent has rapidly increased its turnover.

International Treaties

When the importance of the ports for economic life in the Benelux countries is borne in mind, it is hardly surprising that they are expressly in the *Treaty Instituting the Benelux Economic Union* of 3 February 1958. Article 69 lays down:

"The Contracting Parties undertake to direct their common policy at promoting the harmonious development of and active co-operation between their seaports".

The Belgo-Dutch *Treaty of 13 May 1963* with regard to the new *Scheldt-Rhine Canal* also deals with seaports in section E which is devoted to economic matters:

Article 45

"Without prejudice to what is laid down in article 44, (editor's note: the abolition of the Rhine navigation premiums), the Contracting Parties agree that subsidies or other measures of support taken by the authorities for the promotion of the construction or operation of seaports may not be allowed to disturb the competitive conditions existing between their seaports".

Article 46

"Both governments will within the limits of their possibilities periodically exchange information and data relevant to the application of the two preceding articles or their consequences".

Article 47

"If one of the Contracting Parties so requests, the Council of Ministers will set up an enquiry into:

a/— the economic consequences of the application of article 44

b/— the disturbance of competitive conditions as laid down in article 45;

and on the basis of the results of that enquiry will lay down which measures have to be taken. Measures contravening articles 44 and 45 may only be taken in accordance with article 14 of the Treaty of Union".

(Article 14 lays down the procedure to be followed in the Benelux countries when because of the vital interests of one of the countries involved measures have to be taken which contravene the provisions of the treaty).

The Prelude

It took quite some time before problems of port policy in a general sense were discussed at Benelux level. With the benefit of hindsight this may seem strange. However, it must not be forgotten that in the late fifties and early sixties there were intense diplomatic discussions in progress between the two countries with regard to certain problems concerning inland waterways which were of direct relevance to seaports.

After the Second World War discussions were resumed in a better Benelux atmosphere and led to the conclusion of three treaties:

- the Treaty of 22 June 1960 for the construction of a new lock at Terneuzen and the adaptation of the Ghent-Terneuzen Canal
- the Treaty of 24 February 1961 for the replacement of the small lock at Ter-naaien by a larger one (thus linking up the Albert and Juliana Canals)
- the Treaty of 13 May 1963 regarding the Scheldt-Rhine Canal.

It is understandable that it was considered preferable not to deal with problems of port policy at a Benelux level during these difficult negotiations which involved the ports (see art. 45 et seq. of the Scheldt-Rhine Treaty).

The first initiative was taken by the Benelux Parliament:

In late 1966 the Commission for Economic Affairs of the Interparliamentary Consultative Benelux Council regretted that the 10th report dealing with the operation of the Benelux treaty did not mention port problems. As a result at its meeting in The Hague in December 1967 the Council in plenary session decided to set up a special commission consisting of members of the Commission for Economic Affairs and seven other members of the Council.

A draft recommendation for co-operation in port policy matters drawn up by the Commission was unanimously adopted by the Council meeting in plenary session at Luxemburg on 10 May 1968. The principal recommendations read as follows:

"The Council notes that the development possibilities of the Benelux ports are hampered by the frontier between the two countries;

is of the opinion that the initiative for seaport consultations within the framework of the Benelux treaty must be taken at government level;

expresses the wish that the Benelux Committee of Ministers should take measures with the aim of institutionalizing such consultations within the framework of the Benelux treaty, in which consultations of interested parties in the Benelux ports should be involved as soon as possible;

considers it necessary that in these consultations a start should be made by the Belgian and Dutch governments to draw up a list, recognized as objective and accurate by both governments, of all factors influencing competition between the ports in the Benelux countries; problems of both space and port investments must be included in this".

The initiative taken by Ministers Bakker (the Netherlands) and De Saeger (Belgium) in early 1971 must be seen in the light of these recommendations.

However, it has to be said that the official consultations would not have got off to such a quick start if it had not been for an incident which took place on the occasion of the Delta Ports Congress which met in Middelburg on 14.10.1966 on the initiative of the City of Rotterdam and the Provinces of Zeeland, North Brabant and South Holland.

When Antwerp asked to be allowed to participate in the congress which was to discuss the development of seaports in the delta of the Rhine, Meuse and Scheldt, since it was – rightly – considered that Antwerp was an integral part of this delta, the request was officially refused for "lack of space in the meeting room".

Later Mayor W. Thomassen of Rotterdam was to state that Antwerp's participation was expressly and consciously not wanted:

"The is fierce competition between Rotterdam and Antwerp. For this reason we considered it best not to invite Antwerp. Rotterdam is engaged in a life-and-death struggle, not only with Antwerp but with many large ports. Antwerp is our greatest competitor and I think that we did the right thing in Middelburg. We are locked in a struggle". (Eindhovens Dagblad 10.11.1966).

The aim of the conference – as it later transpired – was to obtain the support of Zeeland and North Brabant for the large-scale plans for port extension which Rotterdam envisaged in the delta region. This was confirmed by the establishment on 21.3.1967 of the "Consultative Body for Seaport Development in the South West Netherlands".

It must not be forgotten that at this time numerous publications in the various colours of the rainbow saw the light of day, all with the aim of defending the extension of the port of Rotterdam as far as the Zeeland islands.

Thus there was the green book "Examination of Some Aspects of Development Possibilities for Seaports in the Delta Region" (5.11.1968).

Then there was the blue study undertaken by Frederic Harris Inc. and Associated Industrial Consultants Netherlands n.v.: "The Greater Delta Region – an Evaluation of Development and Administration" (10.1.1969); the orange book of the Van Tilburg Commission: "Examination of Future Employment in the Rotterdam Port and Industrial Zone" (15.1.1969), as well as the yellow study drawn up by the port authority and the services for municipal development and city works of Rotterdam entitled "Plan 2000+" (19.2.1969), which contained fully elaborated plans for the further extension of the port into the sea as well as into the islands, together with plans for a satellite city with 500.000 inhabitants (Grevelingen).

However, this flood of plans had the reverse effect and led to a great deal of resistance to all too large-scale projects for the port. Furthermore, by advocating the expansion of Rotterdam in the direction of the delta, and the basin of the western arm of the Scheldt, it became clear that the time was ripe for Benelux port consultations.

Did not the green book point out that "This is all the more sensible since the Dutch and Belgian Scheldt Ports form a single unit with regard to location?" .

The Consultations

The initiative for Benelux port consultations came from J.A. Bakker, Dutch Minister of Transport with the support of his Belgian colleague, J. De Saeger, Minister of Public Works.

The invitation to the meeting on 8-3-1971 sent by Minister Bakker stated:

"The motive for these talks is the agreement concluded between Belgium and the Netherlands in accordance with which port authorities are invited to take part in joint consultations in order to consider the best way in which to use the possibilities for port development in the two countries.

This agreement must be seen in a broader context. In accordance with article 69 of the Benelux Treaty the Member States have the obligation to work out a Benelux port policy, which means that the three countries must have a common policy aimed at promoting the harmonious development of and active co-operation between their seaports.

In order to achieve such a Benelux seaport policy frequent contacts between the various port authorities are indispensable. The talks to which you are now being invited should thus be seen as the first step towards regular consultations with you within the framework of the Benelux treaty.

It is naturally impracticable to indicate in detail at this point the direction which a Benelux seaport policy should take. For these ideas have not as yet taken on a sufficiently concrete form.

However, it is possible to list a number of objects which could be achieved within the short term. The Belgian and Dutch governments thus make the following proposals:

- a. the prompt exchange of detailed information about decisions involving infrastructure taken by both national authorities and seaports
- b. the adoption of a joint line of conduct with regard to third countries. This is of great importance for Benelux ports in view of the policies in other countries which enjoy the support of the national authorities there. An important element in this respect is the adoption of a common standpoint with regard to the broader international context.

It is naturally not intended to deal with these themes in great detail at this first meeting. The port authorities may perhaps have further proposals which they wish to put forward.

These consultations between governments and port authorities do not, of course, mean that mutual contacts between the ports themselves should not be intensified. The port authorities may care to make more concrete proposals in this respect during the meeting”.

That Minister Bakker remained very realistic when he took this initiative was shown by his opening address on 8-5-1971 on the occasion of the first meeting of representatives of the governments and port authorities. He expressly states:

”It would be utopian if we were to proceed upon the principle that the approach to seaport development and the conditions involved should be exactly the same in both countries, a single financial and economic policy, the same social legislation, the same philosophy concerning industrial development, etc. etc.

Our views in these matters will probably always vary since our countries are in different situations and our inhabitants have different temperaments; thank goodness, since we shall thus always have much to learn from each other.

Harmonization must not thus be viewed in the sense of absolute identity. That has never been our intention. In such a case harmonization would be an insuperable barrier to real, harmonious development, whereas the maintenance of the good and justified views of each country – even when they diverge – makes fruitful co-operation possible”.

These first consultations took place in an excellent atmosphere and it was decided to meet every six months, each time in a different port. It very soon became clear that in view of the necessary preparations to be made by working groups and commissions, this tempo was too high and annual meetings were preferred.

As the result of various factors, which will be dealt with later, amongst which the sometimes successive and lengthy governmental crisis in each of the two countries must be especially mentioned, this schedule proved impossible to maintain.

These Benelux port consultations took place on

8 March	1971	in Middelburg
25 October	1971	in Bruges
16 October	1972	in Amsterdam
28 November	1973	in Ostend
22 April	1975	in Rotterdam
11 December	1979	in Antwerp.

Without any doubt the most important subjects discussed at these meetings were:

1. the drawing up of an inventory of the plans for the development and for expansion of seaport zones in the Netherlands and Belgium
2. a survey of the relations between state, province and local authority on the one hand and the port authority on the other, as well as an attempt at a quantitative illustration

3. a comparative survey of the operating accounts of the various seaports as well as a study of an accounting system taking into consideration items not included in the accounts
4. the financing of the costs of the maritime approaches to the ports
5. the harmonization of seaport dues and the introduction of a system for announcing proposals for alterations in the tariffs
6. the harmonization of Benelux port statistics
7. industrialization in the seaports as well as the additional measures and procedures taken in the ports to combat ground, air and waterpollution
8. the desirability of a possible E.E.C. seaport policy
9. the future prospects of the Benelux seaports in 1980 - 2000.

These various points will now be dealt with briefly.

1. **The drawing up of an inventory of the plans for the development and/or expansion of seaport zones in the Netherlands and Belgium.**

Since the installation of the Consultative Seaport Commission in the Netherlands in 1968 it had become necessary to conduct a survey not only of the already existing seaport zones in the Netherlands, but also in outline of everything that was going on in them with regard to plans for the expansion of existing and/or the development of new seaport zones, irrespective of the present state of these plans.

The first survey was completed by 1970 and a second was published in 1972 and sent to the participants in the Benelux port authorities.

In 1972 the Belgian Ministry of Public Works drew up a similar report on the basis of the data provided by the various port authorities.

In neither country did the central authorities make any pronouncement about the acceptability or possibilities for realizing these plans. Much less were data provided about the financial or economic implications, nor were the plans compared.

Thus the Dutch plans include port expansion in Hoekse Waard, Reimerswaal, Rijnpoorthaven, and the extension of the Meuse plain into the sea, while the Belgian plans include the limited expansion of the port at Zeebrugge with underwater dams, etc. This naturally detracts from the value of these surveys but it is nevertheless interesting to give a summary of the principal schemes since this provides an impression of the surface area of the port and industrial zones in the main Dutch ports.

Principal port and industrial zones in a few Dutch ports on 1.1.1977 in hectares.

Ports	Sites allocated to industry	Allocation in pre-paration	Unoccupied sites		Total
			Ready	To be developed	
Rotterdam	2,385	11	280	—	280
Amsterdam	554	—	390	930	1,320
Terneuzen West	489	—	—	—	—
Terneuzen Canal Zone	270	—	121	62	183
Flushing	410	406	10	390	400
Delfzijl	244	393	10	144	154
Eemshaven	—	497	6	34	40

When we add up these figures for Holland we come to an impressive total: 5.659 hectares already allocated or whose allocation to industry is being prepared as against about 2.377 ha of unoccupied sites.

The above figures do not include areas for cargo handling or port expansion plans, neither is the extensive Moerdijk industrial estate included.

The comparative figures for Belgium are as follows:

- in Antwerp about 3.500 ha have been allocated to industry. There is an additional area available on the left bank of the Scheldt for the establishment of industries. This is about 2.500 ha in size with another estimated 1.500 ha for the extension of the port there.
- The total area allocated to industry in the port of Ghent amounts ca. 2.200 ha, while another 1.700 ha is being provided for expansion.
- In the port of Bruges-Zeebrugge ca. 100 ha are at present occupied by industry. Another ca. 135 ha of industrial sites are available, while the area allocated for industry and cargo handling amounts to 1.460 ha.

It must be pointed out with regard to these figures that in the case of the port zone on the left bank of the Scheldt as well as in the case of the ports of Ghent and Bruges-Zeebrugge the functional division of the expansion zones into cargo handling and industrial sites is liable to be changed, depending upon the type of demand which will make itself felt in the future. Neither are all the sites in the above port expansion zones situated immediately beside deep water so that these figures must be interpreted with the necessary caution.

2. Survey of the relations between state, province and local authority on the one hand and the port authority on the other.

A survey on this was drawn up already for the first round of port consultations and five years later brought up-to-date.

In general it may be said that as far as port management is concerned, local authority ports predominate in the Benelux countries. Thus Amsterdam, Rotterdam, Antwerp, Ghent and Ostend are all municipal ports.

Bruges-Zeebrugge is managed and run by a limited company. However, this company is state-dependent and supervised by the Ministry of Public Works. The City of Bruges has a minority holding in this company but the original private interests have been bought out by the State in recent years.

The smaller ports of Delfzijl, Flushing East and Terneuzen in the Netherlands are all managed by port boards on which state, province and the local authority are all represented.

The task of all these various types of port authority in both countries is more or less the same, viz. to administer and run the port.

However, in practice there are fairly great differences in the sense that cargo handling and storage installations in the larger Dutch ports are almost entirely in the hands of private firms, whereas in Belgian ports these are still to a great extent provided by the port authorities. This means that in the ports of Antwerp and Ghent, for instance, a large number of people are employed by the port authority, although a trend towards letting private firms finance and run specialized port installations is making itself felt, especially in Antwerp.

In both countries there are institutionalized forms of port consultations at national level. By Royal Decree of 2.4.1963 the National Commission for the Promotion of Port Interests was established in Belgium. It has never completed its task.

In 1977 a new "National Commission for Port Policy" was established. This is a purely advisory body whose task it is to study the various aspects of transport, investments and of the economy in general which may have an influence on the national port policy of the country.

On 18.12.1968 the Consultative Seaport Commission was established in the Netherlands by the Minister of Transport and Waterways in which, under an unofficial chairman, port authorities, private firms involved in port operations and state authorities are all represented.

The task of the Consultative Seaport Commission is to advise the Minister of Transport and Waterways, whether specifically requested or not, on port affairs, while it also serves as the consultative body for the furthering of contacts between the state, port authorities and private firms.

3. Comparative survey of the operating accounts of the various seaports as well as a study of an accounting system taking into consideration items not included in the accounts.

As early as in 1970 the Transport Commission of the Benelux Economic Union drew up a report in connection with the operating accounts of the ports of Antwerp, Amsterdam and Rotterdam for the year 1966. In accordance with the decisions which were taken on 8-3-1971 at Middelburg during the meetings of the first round of Benelux port consultations this report was brought up-to-date for the year 1969 and expanded to include other ports.

The fact that this was the first subject on the agenda of the first round of port consultations and that a specific decision was taken on it shows that there was a considerable lack of trust and confidence between the various ports. Each thought that its neighbour has access to considerably greater financial resources than it had and that state intervention abroad was greater than at home.

It will be immediately perfectly clear that in conjunction with the comparability of operating accounts many problems will arise since legal requirements vary considerably in the different countries.

The fact must also be borne in mind, as will be explained later, that the national authorities in each of the two countries depending upon the port in question intervene in extremely divergent ways in the financing of the maritime approaches and the sealocks.

For historical reasons in the different ports there is a great variation in the costs charged to the port authority and this has to be discounted if uniformity in accounting is to be achieved.

However, from the very beginning the great question arose as to whether or not the costs of the maritime approaches should be included in the accounts. As is well known, there is a general tendency on the continent of Europe for these costs to be borne by the state. For this reason a comparison was made giving on the one hand the unadjusted original operating accounts and on the other the adjusted accounts both with and without the inclusion of the costs of the maritime approaches and sealocks.

The following results were obtained for 1969 (in millions of Belgian francs and Dutch guilders).

Port	Original unadjusted operating accounts			Adjusted operating accounts with inclusion of costs of maritime approaches and sealocks at		
				0%		100%
Amsterdam	BF	P	0.6	P	5.5	L 394.7
	fl		0.04		0.4	28.6
Antwerp	BF	P	436.7	P	42.2	L 421.9
	fl		31.6		3.0	30.5
Rotterdam	BF	L	51.0	L	9.7	L 503.7
	fl		3.7		0.7	36.5

P = profit – L = loss

The conclusions which can be drawn from this survey are clearly that

- in the original accounts Antwerp and Rotterdam show losses.
- in the adjusted statement of operating accounts without the inclusion of the costs of the maritime approaches and sealocks Antwerp and Amsterdam reveal a slight profit of 42.2 million BF or 3.0 million fl and 5.5 million BF or 0.4 million fl respectively and Rotterdam shows a small loss of 9.7 million BF or 0.7 million fl.
- the inclusion of the costs of the maritime approaches and sealocks at 100% would lead to large losses, viz. 503.7 million BF or 36.5 million fl at Rotterdam, 421.9 million BF or 30.5 fl at Antwerp and 394.7 million BF or 28.6 million fl at Amsterdam.

These calculations were first made for the three large ports but comparable surveys were then made for the other ports. Thus the port of Terneuzen in 1969 made a profit of 491.609 fl. if the costs of the maritime approaches and the sealocks are not included, which becomes a loss of 4.796.290 fl if the costs of the maritime approaches and the sealocks are included.

It must be noted that when adding the costs of the maritime approaches the dredging costs in the western arm of the Scheldt and in the Scheur were not included since these are borne exclusively by Belgium and none of the costs are carried over to Dutch ports.

The same picture emerges in the case of the port of Flushing. Without the costs of the maritime approaches the accounts show a profit of 8.574.299 fl, which becomes a loss of 1.333.501 fl when these costs are included. Here too the costs of dredging in the western arm of the Scheldt and the Scheur are not included. The picture would of course be worse if the maritime access charges were taken into account as was done for the above mentioned major ports or the following Belgian ports.

In the case of the port of Bruges-Zeebrugge the original accounts for 1969 show a profit 17.316.995 BF. When these accounts are drawn up in the same way as those in the other ports of the Benelux countries this profit, which appears in the published accounts, becomes a loss of 76.954.146 BF without the inclusion of the costs of the maritime approaches and the sealocks. When these costs are fully included the losses rise to 213.894.315 BF.

In the case of the port of Ghent a loss was recorded for 1969 in the operating accounts of 64.560.950 BF. After the necessary adjustments have been made this loss increases to 106.470.529 BF without the inclusion of the costs of the maritime approaches and locks. When the complete costs of the latter are included these losses in the operating accounts of the port of Ghent in 1969 rise to 452.747.218 BF.

Results for 1969 in some other Benelux ports (in millions of Belgian francs and Dutch guilders).

Port	Original unad-justed opera-ting accounts	Adjusted operating accounts with inclusion of costs of maritime approaches and sealocks at			
		0%		100%	
Netherlands (without dredging in river Scheldt)					
Terneuzen	fl	N.A.	P	0.491	L 4.8
	BF			6.8	L 66.2
Flushing	fl	N.A.	P	0.085	L 1.3
	BF			1.2	L 17.9
Belgium					
Bruges/Zeebrugge	BF	P 17.3	L	77.0	L 213.9
	fl	1.3		5.6	L 15.5
Ghent	BF	L 64.6	L	106.5	L 452.7
	fl	4.7		7.7	L 32.8

The obvious conclusion to be drawn from these surveys is the fact that a port in many cases makes a profit or a loss depending upon the way in which the port's accounts are drawn up and upon the items which are or are not charged to the accounts.

Generally speaking when a uniform accounting system is drawn up and the costs of the maritime approaches not included the ports of Amsterdam, Flushing, Terneuzen and Antwerp make slight profits and the ports of Rotterdam, Ghent and Zeebrugge slight losses. When the complete costs of the maritime approaches and sealocks are included in accordance with a uniform accounting system all the Benelux ports make heavy losses.

Since these statistics are without any doubt of great interest, the result of drawing up these comparative accounts has been a demand for a uniform accounting system for all seaports. In this way it would not be necessary to make regular adjustments whenever a comparison is made.

An easy solution could have been found if the uniform accounting scheme for the public sector, laid down in the Benelux Agreement of 29-5-1972, was applied. This Agreement provides for an economic and functional classification of all receipts and expenses in the accounts of the state, municipalities and lower authorities. In Belgium this agreement is applied in all municipalities and in all municipal ports. In the Netherlands this agreement is not applied in the municipal port enterprises as they believe that it gives less insight than the present accounting methods in their financial structure. As the Dutch refuse to apply the existing international agreement another accounting system was drawn up after joint consultations between the port authorities. This system lists the various types of costs and cost centres so that it is possible to ascertain where the principal loss-making or the profit-making items are to be found. However, it is extremely difficult to draw up such an accounting system when it is necessary to use past investments or expenses. It is in fact relatively simple to keep the accounts in a certain way when it is known before the beginning of the book year which items must be booked under which heading. However, it becomes a complicated exercise when the bookkeeping records of the past have to be adapted to a new system.

While this is true even in a general sense, the problem becomes even more complicated when it is necessary to go back, for example, as far as the year 1945 to examine investments.

Most port authorities invite public tenders and major port works require several years for construction purposes, which leads to price adjustments for reasons of inflation, etc. To allocate and then reallocate these investment items of a relatively distant past gives rise to a number of problems as a result of various factors; not every document can always be traced back. Moreover, it may well be asked whether such a comparison of investments has any sense when it is borne in mind that certain docks which are still in use were constructed in the far distant past. If these are included in the accounts at the historic cost their true value is underestimated. If their cost of acquisition is upvalued in accordance with the increase in the level of costs, then these investments are overvalued since the economic benefit of prewar investments is frequently smaller than that of investments which are now being made at the same level.

How is it possible to include the Waal-harbour in Rotterdam or the Hansadock in Antwerp in port accounts at the present time? What happens in the case of older docks which are frequently technically or economically out-of-date?

In spite of all these problems efforts are still being made to carry out an ongoing comparison of the port accounts of the Benelux ports on the basis of an accounting system taking these factors into account. It should however be realized that this is not an easy task.

4. The financing of the costs of the maritime approaches to the ports.

It becomes immediately obvious from the above comparison of the operating accounts of Benelux seaports that the inclusion of the costs of the maritime approaches makes an essential difference. In principle these costs, both of construction and of maintenance, are in Belgium borne by the state.

In the Netherlands in the case of the smaller ports run by a port board (Havenschap) with state, province and local authority representatives these construction and maintenance costs are also borne by the state. In the case of the two large municipal ports there is a historical difference in that as far as Rotterdam is concerned one third of the costs of the improvement of the fairway is borne by the municipal authorities which pass these on to the debit of the port authority.

As far as the construction of the oil channel to Rotterdam is concerned, which made the Europoort complex accessible to ships with a draught of up to 62', Rotterdam bore the entire costs on the principle that this improvement was made solely for a small group of interested parties and that the latter had to contribute to these costs by a corresponding increase in municipal port dues.

As far as *Amsterdam* is concerned the same principle applies that two thirds of the costs of improvements are borne by the state and one third passed on to the Amsterdam local authority and the province of North Holland. Thus this third is not charged to the port authority. Moreover it must be pointed out that the sealocks at IJmuiden on the North Sea Canal, the approach route to the port of Amsterdam, are not on the municipal territory of Amsterdam and the entire operating costs of these locks are borne by the State.

The Dutch ports have repeatedly protested about the contribution the local authorities have to make towards the improvement costs of the maritime approaches.

At the present time a new system is being worked out in accordance with which a more flexible 80% - 20% ratio is to be introduced.

In any case it must be concluded that even though the main principle is more or less the same, the ways in which the costs of the maritime approaches are included vary greatly both between the Benelux countries and between the ports in them.

This has been very clearly revealed by the above comparative survey of the operating accounts of the various seaports.

As far as *Antwerp* is concerned, the state bears the costs of the maritime approach route, i.e. the Scheldt, but the municipal authorities bear the costs of operating the sealocks, including the costs of dredging the approach channel to them.

The port of *Ghent* does not have to bear any of the costs of operating the sealock situated at Terneuzen since the latter is on Dutch territory and in accordance with the relevant treaty the Dutch government bears the costs (with the exception of an annual contribution of 100.000 fl by the Belgian government for operating bridges and locks on Dutch territory). At the same time the Belgian government also bears the costs of dredging in the part of the Ghent-Terneuzen canal on Belgian territory, as well as of other docks maintained by the state as the navigable waterway between the hinterland and the sea, which includes the outport dock (Voorhavendok) and the commercial dock (Handelsdok).

In the case of the port of Zeebrugge the Belgian government bears the extremely high cost of dredging the maritime approach route through the Ribzand and Zand sandbanks as well as the costs of dredging in the outport itself and the approach channel to the sealock.

As has been pointed out above, there is a great difference in the Netherlands between the smaller ports run by port boards and the two large municipal ports. But even in the two municipal ports there are differences since in the case of Amsterdam the cost of operating the sealock is borne by the state.

It can only be hoped that a uniform solution for this problem will gradually be found at Benelux level which logically should follow the example of what is done in all other large continental ports, as well as in the United States and Japan, i.e. the costs of the maritime approaches should be borne by the state. This is the case in France on the basis of article 4 of the law governing autonomous ports (29-6-1965) which runs as follows:

”The State bears the cost of maintaining and operating the entry locks, of maintaining the maritime approach channels and the depth of the outports, as well as of protection works against the effects of the sea. Under the same conditions in order to carry out these works it bears the expenses of the dredging equipment used, the ownership and operating conditions of which are fixed by decree of the Council of State.

The programme and the amount of the expenses of these operations is laid down each year by the Minister of Public Works and Transports and the Minister of Finance and Economic Affairs on the basis of the proposals of the autonomous port”.

5. The harmonization of seaport dues and the introduction of a system for announcing alterations in the tariffs.

Within the framework of the Benelux consultations a very detailed survey was carried out of the tariff systems of port dues in the various ports as well as of the level of these tariffs both in a general sense and for certain specific types of vessel.

In addition to supplying information about the tariffs in force a procedure was worked out in accordance to which the various port authorities will announce their proposals for tariff alterations officially to the Benelux Secretariat and via the Secretariat to each other.

The study of the seaport dues revealed that these are calculated either on the basis of one criterion, which is then the tonnage of the seagoing vessel, or of two criteria, in which case the amount of cargo loaded and unloaded is also taken into consideration.

It was established that it was best to change to the gross register ton as the criterion for the tonnage of the vessel, partly in view of the new UMS measurement which will be introduced in the near future. The ports of Antwerp, Ostend and Ghent have already changed over to this new tonnage system, which replaces the former net tonnage system used in Belgium which was different to the international net register ton.

After lengthy discussions it was established that the port tariff systems in the various ports differ very considerably and have developed as a result of historical circumstances.

A typical example is the tariff structure in Rotterdam where the degree to which a vessel is loaded is taken into account. This tariff was first introduced in 1935 as a competitive tariff against Antwerp after the devaluation of the Belgian franc. It should however also be noted that it is easier to take the degree of loading as a criterion in Dutch ports as the result of the fact that port dues are collected there by the customs authorities, who for customs purposes already know the quantity and nature of the cargo loaded and unloaded.

It is also the case that over the past few years exceptional tariffs have been introduced in various Dutch and Belgian ports in order to attract various types of traffic or to keep them in the port. For instance there are the special tariffs in the port of Amsterdam for containerships or for ships carrying certain types of bulk cargo. There are also special tariffs for bulk cargo in the port of Terneuzen.

In spite of these exceptions there is a uniform port tariff structure in the Netherlands but it has until now proved impossible to achieve the same uniformity for Belgian ports.

In principle it could be assumed that port dues should be the return which port authorities enjoy for making their port installations available to customers. However, it has already been pointed out in section 3 that it is no simple matter to establish the cost price on the basis of the port's operating accounts. It could be concluded from this that it would be logical to harmonize the port dues of the various Benelux ports on the basis of the principle that competition between ports should not take place on the basis of official port dues and tariffs. Of course, it can be argued that the differences in structure and the consequent differences in port dues in theory do not form a decisive element in determining traffic flows. On the other hand, however, they can be the decisive factor when shipowners make their choice of port for integrated transport and cif deliveries etc.

Even though the total amount of the port dues is generally only a small proportion of the overall port costs for users and an even smaller proportion of the total transport costs, it nevertheless remains a fact that this item is the principal one which the port authority can influence. At the same time it must be remembered that many shipowners think in terms of marginal costs: with fixed basic costs which may be the same for various ports it may well be the supplementary port costs which form the decisive factor. This is one of the reasons why port tariffs have been equalized e.g. between the major ports of Japan or in certain port ranges in the United States.

Until now the Benelux seaport consultations have only been able to urge that the structure and bases of calculation of port tariffs should be gradually harmonized by the port authorities by making sure that future tariff alterations in each case mean a further step towards harmonization instead of towards greater differences or the creation of exceptions.

6. The harmonization of Benelux port statistics.

During the third round of port consultations on 16-10-1972 it was agreed to examine the possibilities of harmonizing port statistics.

The harmonization proposals which were worked out required certain Belgian and Dutch customs documents to be adapted so as to allow the statistical data to be collected in the same way in the two countries. This led to the drawing up of uniform basic documents, namely harmonized general declarations for incoming and outgoing vessels. These documents were gradually introduced and the statistical institutes of the two countries, the Belgian National Institute of Statistics and the Dutch Central Office of Statistics, as an experiment drew up new shipping statistics for 1978.

The experience gained from this has shown that new shipping statistics can be published beginning with those for 1979.

7. Industrialization in the seaports as well as the additional measures and procedures taken in the ports to combat ground, air and water pollution.

During the Benelux port consultations the Dutch repeatedly urged that industrialization should also be dealt with during the consultations.

In practice this has led to many difficulties since in both countries it is difficult to make a distinction between industrialization inside and outside the port zones for which national regulations are naturally in force.

As far as the environmental factors are concerned, port authorities are mostly not competent and general regulations, either national or local, are in force.

However, there is more to it than this. During the consultations it became clear that port industrialization must not be viewed in too restricted a sense. In the first place it may be important for a port to see an extensive industrial complex established in its immediate hinterland since this will promote cargo traffic via the port, even if the industrial complex is not located in the port itself.

It is thus not clear why different rules should apply to the one industrial complex that is located in the port itself against those which apply to a similar industry established in the immediate vicinity of the port but outside the area which falls within the jurisdiction of the port authority.

In certain instances it may even be the case that all measures taken, for example in Antwerp, to stimulate the petroleum sector indirectly benefit the port of Rotterdam since the refineries located in Antwerp are largely supplied with crude oil via the Rotterdam-Antwerp Pipeline. There have even been instances of protests in the Dutch parliament about the support given in the Netherlands for the expansion of certain industries in the developing regions near the Belgo-Dutch border since this might benefit cargo traffic in the port of Antwerp.

Thus although detailed information was exchanged during the Benelux seaport consultations with regard to the procedures which in both countries apply to the establishment of industry and to the fight against environmental pollution, it soon became clear that the seaport consultations were not the most suitable place to deal with these problems since they usually fall outside the competence of the port authorities.

8. The desirability of a possible E.E.C. port policy.

During the Benelux seaport consultations regular reports were made of the preparatory work being carried out on a common E.E.C. port policy.

As the result of a decision of the fourth round of Benelux seaport consultations Mr. Chabert, the Belgian Minister of Transport, informed the Commission of the European Community in a letter dated 10-6-1974 that the governments of the Benelux countries in general considered a community seaport policy to be desirable. It was assumed in this connection that the broad principles of the so-called Seefeld report, viz. non-discrimination, free competition and the covering of costs, would serve as the basis for such a policy.

This may seem surprising in view of what has been said above in section 3 where a survey was given of the operating accounts of the various Benelux ports, which shows that all these ports are more or less to the same extent loss-making when all their costs, including those of the maritime access are included. Thus the insistence of the Benelux ministers of transport must be viewed with some caution.

It is nevertheless without any doubt useful that the Benelux ministers have informed the E.E.C. authorities of the progress which has been made at Benelux level so that advantage may be taken at E.E.C. level of the experience which has been gained in this -- be it smaller -- international field.

Minister Chabert in his above mentioned letter listed the following points as the principal positive results of the Benelux consultations:

- the exchange of information with regard to the relations between national authorities and port authorities
- the accounting system which is used and the efforts to introduce a uniform accounting system taking into consideration items not included in the accounts
- the comparative survey of and regular information about the structure and level of port tariffs
- port statistics
- the exchange of plans for the expansion of existing or the construction of new port infrastructure.

9. The future prospects of the Benelux seaports in 1980 - 2000.

Whereas during the first round of talks at Benelux level there existed a relatively large degree of suspicion between the various partners and they tended above all to look at the ports of the other participants in the consultations, gradually all became aware that it is not so much necessary to look at the others as to discover where the common interests lie.

Indeed, as European integration progresses the awareness is growing that the Benelux ports in spite of their diversity and of their opposing interests, have many common interests to defend at European level.

It is in this perspective that a joint study of their common future was carried out during 1979 with regard to the future prospects of the Benelux ports in 1980 - 2000.

After the spectacular development during the postwar period, the growth in traffic in the Benelux ports has over the past few years slowed down a little. In the opinion of the Benelux Secretariat this new situation forms a common starting-point for beginning a mutually co-ordinated enquiry within the Benelux framework into the expected quantitative and qualitative developments in the traffic flows with which the Benelux ports will be confronted in the decades to come.

Information in this regard is of great importance for the planning and timing of infrastructure and superstructure projects and other large-scale investments by the national and port authorities as well as by cargo terminal operators, stevedores and firms.

In both Belgium and the Netherlands a number of forecasts have been made with regard to the developments expected in the middle and long term of the cargo flows in Belgian and Dutch seaports.

As far as the Dutch ports are concerned overall forecasts up to the year 2000 have been made by the Central Planning Office and the Consultative Seaport Commission.

These national forecasts as well as an extrapolation of the "cargo flow model 3" for the Rhine estuary estimate that the total volume of cargo loaded and unloaded in the Dutch ports in the year 2000 will amount to 411 million tons (minimum estimate) and 554 million tons (maximum estimate). In 1978 the volume of cargo loaded and unloaded in the Dutch ports amounted, as has already been said, to 320 million tons.

For Belgium there is also an overall forecast available which was drawn up at the request of the Regional Economic Council for Flanders. In accordance with this forecast the total volume of cargo loaded and unloaded in Belgian ports in the year 2000 should amount to 223 million tons. In 1978 this figure was ca. 100 million tons.

When these two forecasts are compared it is striking that whereas the Belgian forecasts assumes a growth rate of 4.1% for the periode 1980 - 2000, the analogous Dutch estimate indicates a maximum growth rate of 2.7% for the same period.

For the period 1990 - 2000 the Belgian estimate is an average growth rate of 3.5% whereas the Dutch indicates a maximum of 2.2%.

The difference between the estimated growth rates of the Dutch and Belgian ports is partly to be ascribed to a different hypothesis with regard to growth in world trade. The difference in the composition of the cargo loaded and unloaded must also be borne in mind. Not all sectors will undergo the same evolution and it must be noted that mineral oil plays a greater role in the Dutch ports than in the Belgian.

It is intended to examine in more detail the reasons for the differences between the forecasts drawn up in the two countries.

Besides this – and this is perhaps even more important – an attempt is being made to arrive at a common insight into the composition of the traffic flows of the future. Besides the total volume the qualitative development of the cargo flows (e.g. containers, ro-ro, lash, etc.) is of essential importance for the planning and timing of investments in the Benelux ports. The evolution in transport techniques and the consequences for ports must be borne in mind in this connection. A common policy at Benelux level implies that we have the same ideas with regard to future developments.

CONCLUSION.

When the above survey of the various attempts to arrive at a Benelux seaport policy is reviewed it becomes evident that over the past few years interest has without any doubt declined.

Various factors have influenced this. In the first place there is the slowing down of economic growth, which has posed a whole series of different problems. It is not so much expansion as consolidation which is now the target. In the second place there can be no doubt that as the talks progress and there is better knowledge and comprehension on both sides of the ports and their problems the previously existing distrust disappears and it becomes increasingly clear that the differences at national level are frequently greater than those which exist between the two countries. Ports dues vary less between the great ports of Rotterdam and Antwerp than between the larger and smaller ports in each of the two countries. And as European port problems are studied it also becomes evident that the differences at Benelux level are small when compared to those at European level.

One factor which must not be overlooked is the fact that important problems which exist at bilateral level such as, for instance, the navigability of the Scheldt, i.e. the straightening of the bend in the river at Bath on Dutch territory, which will benefit the port of Antwerp, or the construction of the Baalhoek lock on Dutch territory, which will benefit the left bank of the Scheldt opposite Antwerp, or the construction of a second sealock at Terneuzen, which will benefit the port of Ghent, have not been discussed in the Benelux seaport consultations since these bilateral problems are being dealt with at diplomatic level.

There is also no possibility of solving at Benelux level some of the most urgent problems arising in each of the two countries. In this respect the Dutch government's decision to import LNG for the Netherlands via the port of Delfzijl and not via the port of Rotterdam and the Belgian government's decision to expand the port of Zeebrugge for the import of LNG can be mentioned. In spite of the lengthy Benelux consultations the possibility of designating one single Benelux port for this traffic was hardly even considered.

Finally there is the awareness that was clearly expressed by Minister Bakker in his opening address at the first round of seaport consultations in Middelburg, namely that it is not possible to view a port outside the context of the national economy. A similar conclusion was reached recently by Dr. R. O. Goss in "A Comparative Study of Seaport Management and Administration" London 1979 (p. 55):

"It is tempting to examine seaports and their practices as if they were wholly generic, so that the good practices of any one could simply be transferred to the others. But one over-riding impression left at the end of this study is the importance of the organization and management of seaports being appropriate to the general system of government and the beliefs of the people in their own country, even if the latter are expressed as over-simplified slogans. To attempt to shift the practices of Hong Kong to Singapore, of Israel to Canada or of Japan to any of these would be to ask for trouble in terms of confusion as to the purposes and principles of the changes and a correspondingly low level of ability in applying them.

Almost certainly, this would lead to a lowering of morale and of efficiency in its everyday sense. There is no single "best" structure of organization and management of seaports".

In spite of these perhaps somewhat negative remarks a whole series of positive points can nevertheless be listed and these have justly been quoted at European level as examples, as has been pointed out above in section 8. These include the harmonization of statistics, mutual exchange of information with regard to port tariffs and alterations in them, the joint study of future developments, etc.

Co-operation with regard to ports in the Benelux countries is an important but difficult task. It is thus wrong to expect spectacular results from the very beginning, but mutual consultations and a joint study of common problems cannot but lead eventually to important results. In this context we must bear in mind Jean Cocteau's saying: "Aucun chef-d'oeuvre ne commence par l'apothéose".

THE COMMISSION'S APPROACH

by

P.J. Powrie

Commission of the European Communities

Having been employed in the ports section of the Transport Directorate General of the Commission of the European Communities since only January 1974, it is with some diffidence that I write these few lines on the "Commission's Approach" to Port Policy. Whereas I can comment on the work of other EEC institutions in the port field, my detailed knowledge only concerns the work of the Commission and that for but a short time-span since the signing of the Treaty of Rome. I write in an individual capacity and not to engage the Commission.

As no specific mention of ports was made in the Treaty and as the new fledged Commission had a vast area of transport to cover it is scarcely surprising that for many years questions of port policy did not rank high among the Commission's priorities.

Indeed the only Community institution to pay real regard to the ports in the early days of the Community was the European Parliament through its Transport and Regional Policy Committee.

Between November 1961 and April 1972 the Parliament approved three reports which dealt with ports. The first, the Kapteyn *) report, covered the whole field of transport policy but had an important section dealing with ports. In Para. 65 of the report, we find the words "A common port policy is particularly necessary for the EEC" and in Para. 80 the bases for a common port policy were summarized. Although these bases were set out nearly 20 years ago, few would quarrel with their general relevance today.

The second, the Seifriz **) report, was the first to be written entirely on Community Port Policy, concentrating essentially on port traffic. Again, few would quarrel with the majority of the recommendations. The third and final report to emerge from the Parliament was the Seefeld ***) report. Support in Parliament was not unanimous and it would be fair to say that some of the recommendations have raised and still raise controversy in the ports. The fundamental idea behind the Report was that it would be impossible to develop a coherent transport policy for the Community port policy.

*) Document 106, 11 December 1961.

**) Document 140, 24 November 1967.

***) Document 10/72, 12 April 1972.

Meanwhile, the Commission had been working under the handicap that there were differences in the interpretation of Para. 84(2)*) of the Treaty of Rome – differences which had been used by some Member States to suggest that the Commission had no role in the maritime and hence in the port sector. In order to stimulate interest and to provide background information for the Parliament's work in port matters, the Commission's services produced a discussion document which suggested that the best way of developing a Community port policy was to start by consulting with port administrations, users, social partners and interested public bodies and, on the basis of such consultation, work towards a co-ordinated approach to port policy and possible even towards agreement to a common port policy.

This practical approach was manifest in the first plenary meeting of European ports in November 1972 under the chairmanship of Mr. Coppé, the EEC Commissioner then responsible for transport. Two main kinds of thought emerged from this first "consultation" viz:

- many ports felt that healthy competition was the keystone to Community port policy but that the major distortions to that competition did not take place in the ports themselves but in their hinterlands. Hence, if an effective common transport policy were developed covering the various inland transport modes, there would be no need for a Community port policy;
- the ports had considerable reservations about any attempt to co-ordinate investments to meet the needs of technological change in transport.

A second plenary meeting, by invitation of Signor Scarascia-Mugnozza, Commissioner responsible for transport at the time, was held in February 1974. A Port Working Group was set up and this Group still forms the main practical expression of the Commission's consultative approach.

What have been the results of over 5 years of work in this Group?

A tangible result was the publication of the "Report of an Enquiry into the Current Situation in the Major Community Seaports" **) after approval at the third plenary meeting of major European ports in June 1977. This was the first attempt to present a strictly comparable picture of various aspects of the Community's ports. A less tangible, result, but one that is likely to have considerable influence in the future, is that the representatives of the major ports, meeting together regularly, have become more willing to find acceptable solutions to the problems they face as a Working Group. Currently, the Group is working to much more difficult terms of reference concerned with the identification of distortions to competition in the ports. It is hoped that a report on this will be published either late in 1979 or early in 1980 at the fourth plenary meeting. Thus, the Commission's consultative approach on port policy continues but this is not the only area where the Commission is interested in port matters.

*) The Council may, acting unanimously, decide whether, to what extent and by what procedure appropriate provisions may be laid down for sea and air transport.

**) The so-called "Fact-Finding Report" Ref. CB-22-77-863.

The legal framework within which the Commission works in the maritime and port area was substantially clarified by the judgment rendered in case 167/73 by the Court of Justice of the European Communities. Basically, the Court ruled that the general rules of the Treaty apply equally to the transport sector.

Other areas where the Commission is currently active in the port area include the social sector, regional development and computers. In the social sector, consultative meetings have been held between the Commission and representatives of both the port unions and port employers.

In general however, the feeling is that any move towards a common social policy in the port sector is premature. In regional development considerable sums of Community money have helped finance port infrastructure in less favoured regions of the Community. The pattern varies from country to country as the initiative for seeking Community funds comes from Member State Governments. Some prefer to concentrate the Community funds on a small number of major projects – some prefer to use those funds to help finance a wide variety of projects.

As regards computers, the Community, in co-operation with the ports, is engaged in a number of trial programmes in order to determine, for example, how far ship information systems may be developed and how far information on dangerous cargoes can be rapidly exchanged between ports.

Enough of the past and the present, what of the future? As mentioned earlier, the Port Working Group represents part of the Commission's "consultative" approach. It has been asked, by the Plenary Session of Community Ports, among other things to assess how far the differences in organization, management, operations, finance and legal obligations which are clearly set out in the "Fact-Finding" report, could lead to serious distortions in port competition. It is clear, however, that the tasks set under its current terms of reference are much more difficult than those given in February 1974. Thus progress towards agreement on a common port policy is going to be a lengthy process.

What form should a Community port policy take? There is no commonly held view on this except, possibly, that the ports would wish to maintain as complete freedom of action as possible and be subject to as little bureaucratic interference as possible. The Commission would certainly agree with that view. Indeed, in a nutshell, it might be said in no way does the Commission wish to superimpose a policy on the European port industry. It is the firm belief of the Commission that its intervention should only be necessary where a Community approach is seen to be appropriate and where it is generally recognized that the ports cannot achieve a solution in isolation.

ENKELE GEZICHTSPUNTEN MET BETREKKING TOT HAVENTARIEFBELEID IN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

door

drs. R.Th. Sperling

Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam

Inleiding

Tariefbeleid en tariefvorming in zeehavens zijn gevoelige onderwerpen. Dat is op nationaal niveau gebleken tijdens discussies die zich in de Overleggroep "Tarieven Nederlandse Zeehavens" van de Commissie Zeehavenoverleg ontwikkelen, wanneer wordt gesproken over de mogelijkheden van tariefharmonisatie tussen de Nederlandse zeehavens. Dat is ook duidelijk geworden tijdens studies over hetzelfde onderwerp op Beneluxniveau (harmonisatie van de berekeningsgrondslagen en de structuur van het zeehavengeld).

Op EEG-niveau, waar in de Werkgroep "Zeehavens" van de Europese Commissie een aantal zaken worden besproken, die op de grondslagen voor de tariefvorming betrekking hebben, is het al niet anders.

Samengevat concentreert de problematiek zich hierbij op het begrip kostendekking en samenhangend daarmee op de structuur van de tariefgrondslagen.

Daarom moet mijn bijdrage, hoewel ten aanzien van de grote lijnen daarin wel overeenstemming bestaat tussen de Nederlandse zeehavens, in de eerste plaats worden gezien als de verwoording van mijn persoonlijke visie. Het betreft hier dus niet zozeer *de* Nederlandse als wel *een* Nederlandse visie.

Het begrip "tarief"

Voor alle duidelijkheid wijs ik erop dat, wanneer in het hiernavolgende wordt gesproken over tarieven of haventarieven, slechts de tarieven van de havenbeheerder worden bedoeld. In dat verband kan het begrip tarief worden omschreven als een vergoeding voor het gebruik van de door de havenbeheerder ter beschikking gestelde faciliteiten uit hoofde van de transport-, industriële- en handelsfunctie van zijn haven. Dit is een brede omschrijving, waaronder niet alleen de door de havenbeheerder op schepen en eventueel op goederen toegepaste vergoedingen vallen, zoals zeehavengeld, binnenhavengeld, loodsgeld e.d. maar ook de vergoedingen voor het grondgebruik (kooprijzen, huren en erfpachten).

Uitgangspunten van haventariefbeleid

In de Nederlandse situatie is bovenstaande brede omschrijving relevant. In het algemeen worden namelijk in de Nederlandse zeehavens de totale uitgaven voor de door de haven beheerde natte en droge infrastructuur tegenover de totale, uit alle tarief-

categorieën resulterende, opbrengst gesteld. Een integrale benadering die naar mijn mening voor elke zeehaven gerechtvaardigd is omdat functioneel gezien de natte en droge haveninfrastructuur, inclusief de toeleidende en afvoerende wegen, één samenhangend geheel vormen. *) De integrale benadering heeft voorts als consequentie, dat indien tariefaanpassingen noodzakelijk zijn, de keuze van de tarieven waarmee dat moet geschieden vrij is. De havenbeheerder kan zich hierbij door commerciële overwegingen laten leiden.

Naast de integrale kosten en hun samenstelling (gezichtspunt "kostendekking") is ook de vrije mededinging tussen de zeehavens een basiselement voor het tariefbeleid van de havenbeheerder (gezichtspunt "concurrentiepositie"). In dit opzicht onderscheiden de zeehavens zich niet van andere bedrijven die opereren in een markt die is gebaseerd op het principe van de vrije mededinging.

Invloed van de Overheid; macro-economische overwegingen

Een wezenlijk verschil ligt echter - en ik beperk mij nu tot de EEG-zeehavens - in het feit van de financiële betrokkenheid van de staat in een groot aantal lid-staten van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van hun zeehavens. Het gaat daarbij om in vele gevallen aanzienlijke subsidiëring van de zeehavens, met name van de investeringen voor de infrastructuur van maritieme toegangswegen, van de haven zelf en van de achterwaartse verbindingen in het havengebied. **)

Deze financiële betrokkenheid is op zichzelf genomen zeer wel te rechtvaardigen. De functies van een zeehaven zijn van macro-economische betekenis gezien de "opbrengsten" die ook buiten het eigenlijke havengebied, regionaal en nationaal, worden genoten in termen van werkgelegenheid en aanzienlijke opbrengsten aan directe en indirecte belastingen. Het bijdragen aan de haveninvesteringen uit de algemene middelen is dan te beschouwen als het "terugploegen" van een deel van voornoemde opbrengsten met als doel de instandhouding van een belangrijke nationale of regionale welvaartsbron.

Het aangehaalde rapport van de EEG-werkgroep "Zeehavens" wijst echter uit, dat het niveau (in financiële zin) waarop dit gebeurt nogal wat verschillen laat zien tussen de lid-staten van de Gemeenschap. Dit geldt zeker op het gebied van de reeds eerder genoemde infrastructuurinvesteringen, waar de financiële bijdragen variëren van 80 à 100% (b.v. België, Duitsland, Frankrijk) tot 0% (Engeland, Ierland).

*) In praktische zin leidt deze samenhang dan ook tot grote toerekeningsproblemen, indien men toch onderdeelsgewijs kosten tegenover opbrengsten zou willen stellen. Deze toerekeningsproblematiek kan hoogstens arbitrair worden opgelost.

**) Zie het "Rapport over het onderzoek naar de feitelijke situatie in de voornaamste zeehavens van de Gemeenschap" in 1977 uitgebracht door de Werkgroep "Zeehavens" van de Europese Commissie. De desbetreffende tabellen zijn in dit artikel opgenomen.

Kostendekking, een variabel begrip

In het kader van tariefbeleid en tariefvorming betekent dit - ik acht dat een essentieel punt - dat het bedrijfseconomische begrip "kostendekking" voor elke havenbeheerder een andere inhoud krijgt. Daar waar de staat financieel bijdraagt hoeft de havenbeheerder in zijn tarieven slechts een deel van de totale kosten van de onder zijn beheer vallende havenfaciliteiten door te berekenen. Men zou in deze gevallen dan ook beter van "uitgavendekking" kunnen spreken. Daar waar de staat niet bijdraagt is dan uiteraard van volledige kostendekking sprake.

Twee gevolgtrekkingen kunnen uit het voorgaande worden gemaakt.

- De wijze waarop thans in de lid-staten van de Gemeenschap de financiële verhouding tussen staat en havenbeheerder is geregeld, leidt tot verschillen tussen de EEG-zeehavens wat betreft de tariefgrondslagen waarop de havenbeheerders hun tarieven moeten baseren.
- Aangezien havens opereren als commerciële ondernemingen en mede op basis van hun tarieven onderling concurreren, kan de goed verdedigbare macro-economische beschouwingwijze in de huidige constellatie vanuit bedrijfseconomisch oogpunt leiden tot mededingingsverstoring.

Is er mededingingsverstoring of niet?

Er is in havenkringen binnen de EEG vrij groot verschil van mening over de vraag of in de hiervoren geschetste situatie, en dan gaat het uitsluitend over de vervoerssector, werkelijk van mededingingsverstoring kan worden gesproken. Het gaat er daarbij om of aan te tonen is, dat verschillen tussen de zeehavens wat betreft de noodzaak tot doorberekening van met name de totale infrastructuurkosten, bijdragen of hebben bijgedragen aan het verleggen van goederenstromen van de ene haven naar de andere. Naar mijn mening is het aantonen hiervan niet dan bij uitzondering mogelijk. Als een verlegging al statistisch kan worden opgespoord, zal het vrijwel onmogelijk zijn deze eenduidig terug te voeren op verschillen in tarieven tussen de betrokken havens. Er zijn nog vele andere van invloed zijnde factoren (verschillen in efficiency van behandeling van goederen en schepen; verschillen in door de private sector in de haven berekende tarieven voor zijn dienstverlening; verschillen in condities van het achterland vervoer enz.).

In dit verband wordt nogal eens de stelling verkondigd, dat de verschillen tussen de zeehavens, wat betreft de tarieven van de havenbeheerder, zelden invloed hebben op de keuze van een haven door reders, verladers en ontvangers. Het geringe aandeel van de op deze tarieven gebaseerde kosten in de totale havenkosten (waarin ook opgenomen de kosten voortvloeiende uit de tarieven die de particuliere sector voor behandeling van schepen en goederen in rekening brengt) zou hiervoor de verklaring zijn. De totale havenkosten zouden bovendien slechts een gering deel uitmaken van de totale vervoerskosten tussen plaats van herkomst, en plaats van bestemming, hetgeen

bovengenoemde stelling zou versterken. Dat de door de havenbeheerder doorberekenende kosten een relatief bescheiden deel vormen van de totale havenkosten en zeker van de totale vervoerskosten is juist. Zouden op grond daarvan de tarieven geen invloed op de goederenstromen hebben, dan ligt de conclusie voor de hand, dat subsidies aan havens eigenlijk niet nodig zijn.

Ik houd het er vooralsnog echter op

- dat op de vrije vervoersmarkt waarop de havenbeheerders opereren, de vraag naar havenfaciliteiten en daarop gebaseerde dienstverlening mede wordt beïnvloed door de daarvoor geldende "prijzen";
- dat voornoemde stelling moet worden geïnterpreteerd als uiting van de onbekendheid van de havenbeheerder met de tariefelasticiteiten van de goederenstromen die door zijn haven gaan, alsmede met het moment waarop deze elasticiteiten werken;
- dat de binding van bepaalde ladingstromen aan bepaalde havens afneemt, doordat onderling concurrerende EEG-zeehavens meer en meer soortgelijke faciliteiten creëren;
- dat daarom geen havenbeheerder het zich kan veroorloven nadelige tariefverschillen ten opzichte van concurrerende havens te laten voortbestaan en zonder stringente noodzaak zijn tarieven te verhogen.

Op grond daarvan mag dan ook niet voorbij worden gegaan aan staatsmaatregelen (met name subsidies), die naar hun aard tot mededingingsverstoring kunnen leiden, doordat zij op zichzelf oorzaak zijn van ongelijkheden tussen zeehavens wat betreft hun tariefgrondslagen.

Mogelijkheden voor EEG-zeehavenbeleid

Er is bij de zeehavenbeheerders in de Gemeenschap en ook in verwante kringen geen enthousiasme te constateren voor een EEG-zeehavenbeleid. Veelal wordt naar voren gebracht, dat zo'n beleid niet kan worden ontwikkeld zonder een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Daar wordt dan aan toegevoegd, dat ook bijvoorbeeld verschillen in de nationale wetgeving tussen de lid-staten op gebied van belastingen, milieu, arbeidsvoorwaarden enz. evenzovele verschillen in mededingingsvoorwaarden tussen de EEG-zeehavens veroorzaken. Deze zouden niet in het kader van een Gemeenschappelijk Zeehavenbeleid kunnen worden opgelost, doch slechts op lange termijn door harmonisatie van de betrokken nationale wetgevingen.

Dat zijn in het algemeen wel terechte opmerkingen en de totstandkoming van een Gemeenschappelijk Vervoerbeleid is zeer zeker een noodzaak. Desondanks wijs ik er op, dat juist in het specifieke vlak van de financiële overheidsmaatregelen die voor de havens zijn opgesteld en de daaruit voortvloeiende problematiek (mededingingsverstoring) de wenselijkheid en mogelijkheden liggen voor een aparte aanzet van een Gemeenschappelijk beleid op het vlak van de Zeehavens.

Deze aanzet zou kort weergegeven het volgende kunnen omvatten:

1. Het ontwikkelen van een Gemeenschappelijke visie op plaats en taak van een zeehaven.
De macro-economische beschouwingwijze, waarin een zeehaven wordt gezien als een instrument voor het bereiken van nationaal- of regionaal-economische doelstellingen, is zeer goed verdedigbaar en zou de voorkeur moeten genieten.
Dit houdt in dat financiële staatssteun aan havens wordt geaccepteerd, hoewel dit in principe strijdig is met de beginselen van het Verdrag van Rome.
2. Aangezien vrije mededinging de basis moet blijven voor de ontwikkeling van de EEG-zeehavens, waarbij mededingingsverstoring moet worden vermeden, dient
 - a. een uniformering van de kostenstructuur tot stand te worden gebracht. Dit impliceert het opstellen van gelijke definities van in de havenexploitatie op te nemen kostenelementen;
 - b. harmonisatie plaats te vinden van structuur en omvang/hoogte van de staatsbijdragen aan de havens.

De hier simpelweg neergeschreven twee stappen vormen een zeer moeilijke taak. Ieder die inzicht heeft in de structuur van een zeehaven zal dit beamen en sommigen van hen zullen de moeilijkheden onoverkomelijk achten. De eventuele moeilijkheden ten aanzien van de uitvoering van de door mij beschreven stappen liggen mijns inziens wat hun zwaartepunt betreft echter niet zozeer in het technische vlak. Een essentiële voorwaarde is de (politieke) wilsovereenstemming zonder welk ieder initiatief in de Gemeenschap gedoemd is te mislukken.

**OVERZICHT VAN STAATSBIJDRAGEN AAN HAVENINVESTERINGEN
IN DE LID-STATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP.**

TABEL 1
Maritieme toegangswegen

Lid-staat	Investeringskosten	Onderhoudskosten	Opmerkingen
België	100% Regering	100% Regering	
Denemarken	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Duitsland	100% Centrale regering buiten het havengebied	100% Centrale regering buiten het havengebied	
	100% Terzake bevoegde instan- ties binnen het havengebied	100% Terzake bevoegde instan- ties binnen het havengebied	
Frankrijk			
Autonome havens	80% Regering 20% Haven- beheerder		
Niet-autonome havens	30-50% Regering, rest Kamers van Koophandel	100% Regering	
Ierland	100% Haven beheerder	100% Haven- beheerder	
Italië			
Autonome havens	Regering en havenbeheerder in verschillende mate	Verskillend maar doorgaans door de Regering betaald	
Staatshavens	80% Regering 20% Gemeenten en Provincies	100% Regering	
Nederland			
Havenbedrijven	2/3 Regering 1/3 Havenbedrijf Rotterdam of Gemeente Amsterdam	100% Regering	Werken aan de ma- ritieme toegang- weg t.b.v. scheeps- diepgangen van meer dan 57 voet komen in Rotter- dam volledig voor rekening van het ha- venbedrijf
Havenschappen	100% Regering		
Groot-Brittannië	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	

BRON:

Commissie van de Europese Gemeenschappen: Rapport over het onderzoek naar de feitelijke situatie in de voornaamste zeehavens van de Gemeenschap, opgesteld door de Werkgroep "Zeehavens" juni 1977.

TABEL 2
Vuurtorens, Boeien en Navigatiehulpmiddelen

Lid-staat	Investeringskosten	Onderhoudskosten	Opmerkingen
België			
buiten havengebied	100% Regering	100% Regering	
binnen havengebied	100% Gemeente/ havenautoriteit	100% Gemeente/ havenautoriteit	
Denemarken			
buiten havengebied	100% Regering	100% Regering	
binnen havengebied	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Duitsland			
buiten havengebied	100% Centrale regering	100% Centrale regering	
binnen havengebied	100% Terzake bevoegde instan- ties	100% Terzake bevoegde instan- ties	
Frankrijk			
Autonome havens			
buiten havengebied	100% Regering		
binnen havengebied	60-80% Regering, rest havenbeheer- der		
Niet-autonome havens		100% Regering	
buiten havengebied	100% Regering		
binnen havengebied	30-50% Regering, rest Kamer van Koophandel		
Ierland			
buiten havengebied	100% "Commis- sion of Irish lights" *)	100% "Commis- sion of Irish lights" *)	
binnen havengebied	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Italië			
buiten havengebied			
binnen havengebied	100% Regering	100% Regering	Behalve in Genua
Nederland			
Havenbedrijven			
Havenschappen	100% Regering buiten het haven- gebied; situatie binnen het havengebied ver- schilt van haven tot haven	100% Regering buiten het haven- gebied; verantwoordelijk- heid verschilt bin- het havengebied	Uitgezonderd radarsystemen (zie nationale samenvat- ting betreffende Ne- derland, par.3.7.6.1. 2)

*) Een wettelijk lichaam, dat verantwoordelijk is voor alle navigatiehulpmiddelen rondom de kust van Ierland, waarvoor de havenbeheerders niet verantwoordelijk zijn.

TABEL 2 (vervolg)**Vuurtorens, Boeien en Navigatiehulpmiddelen (vervolg)**

Lid-staat	Investeringskosten	Onderhoudskosten	Opmerkingen
Groot-Brittannië			
buiten havengebied	Meestal "Trinity House" *), soms havenbeheerder of overeenkomstige autoriteit	Meestal "Trinity House" *) soms havenbeheerder of overeenkomstige autoriteit	
binnen havengebied	100% Havenbeheerder	100% Havenbeheerder	

*) Een niet wettelijke bond, die verantwoordelijk is voor de beloodsing in de Thames-monding en in 40 andere havens alsmede voor de meeste vuurtorens.

TABEL 3
Zeesluizen en buitenpiëren

Lid-staat	Investeringskosten	Onderhoudskosten	Opmerkingen
België Sluizen Pieren	100% Regering	100% Gemeente/ Havenautoriteit	Uitsluitend te Zeebrugge
Denemarken Sluizen en pieren	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	Slechts één kleine sluis te Kopenha- gen
Duitsland Sluizen en pieren	"Länder" (deel- staten) en ge- meenten	"Länder" (deel- staten) en ge- meenten	Slechts één zeesluis te Wilhelmshafen, waarvoor de cen- trale regering ver- antwoordelijk is.
Frankrijk Autonome havens Sluizen en pieren	80% Regering, 20% Havenbe- heerder		
Niet-autonome havens Sluizen en pieren	30-50% Regering, rest Kamer van Koophandel	100% Regering	
Ierland Sluizen en pieren	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Italië Autonome havens Pieren	Regering en havenbeheerder in verschillende mate	Varieert, doch doorgaans be- taald door de Regering	Er zijn geen zeeslui- zen in de Italiaanse havens
Staatshavens Pieren	80% Regering, 20% gemeenten en provincies	100% Regering	
Nederland Havenbedrijven Sluizen Pieren	2/3 Regering, 1/3 Gemeente Am- sterdam, 1/3 Havenbedrijf Rot- terdam	100% Regering	Rotterdam heeft geen zeesluizen
Havenschappen Sluizen en pieren	Verschilt van haven tot haven	Verschilt van haven tot haven	
Groot-Brittannië Sluizen en pieren	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	

TABEL 4
Havenbekkens, kaden, aangewonnen land enz.

Lid-staat	Investeringskosten	Onderhoudskosten	Opmerkingen
België	60-100% Regering rest gemeente/ havenautoriteit	100% Gemeente/ havenautoriteit	
Denemarken	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Duitsland	100% "Land" (deelstaat) of gemeente	100% "Land" (deelstaat) of gemeente	
Frankrijk Autonome havens	Havenbekkens, kaden enz.: 60% Regering, 40% havenbeheerder Aangewonnen land: elk geval wordt afzonder- lijk behandeld	100% Haven- beheerder	
Niet-autonome havens	30-50% Regering, rest Kamer van Koophandel	Regering en Kamer van Koophandel in verschillende mate	
Ierland	100% Haven beheerder	100% Haven- beheerder	
Italië Autonome havens	Regering en havenbeheerder in verschillende mate	Havenbeheerder met een jaarlijkse bijdrage van de staat	Te Genua is dit be- drag bij de wet vast- gesteld op 100 mil- joen Lire per jaar
Staatshavens	80% Regering, 20% gemeenten en provincies	100% Regering	
Nederland Havenbedrijven	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	
Havenschappen	Door havenbeheer- der, centrale over- heid, provincie en gemeente gezamen- lijk	Door havenbeheer- der, centrale over- heid, provincie en gemeente gezamen- lijk	
Groot-Brittannië	100% Haven- beheerder	100% Haven- beheerder	

NB: Deze tabel heeft geen betrekking op aanlegsteigers en gespecialiseerde terminals, noch op infrastructuur in particulier bezit.

HARMONISIERUNG DER HAFENKOSTEN?

von

Dr. Lothar Jolmes

Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V., Hamburg

Im Ende 1977 abgeschlossenen "Bericht über die Untersuchung der bestehenden Lage in den Seehäfen der Gemeinschaft, erstellt von der Arbeitsgruppe Seehäfen" *) wird als Ergebnis einer eingehenden Analyse der ausserordentlichen Vielzahl von Formen, die den rechtlichen Status der Seehäfen, ihre Organisation sowie die Verteilung der Aufgaben zwischen öffentlicher Hand und dem privaten Sektor erklärt:

"Hinsichtlich der technischen Ausrüstung und der in den Häfen angebotenen Dienstleistungen bestehen in den grösseren Seehäfen keine wesentliche Unterschiede. Hingegen sind der rechtliche Status, die Kompetenz und die Organisationsformen der einzelnen Hafenverwaltungen sehr verschiedenartig. Dies gilt z.B. für die Aufgabenverteilung zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Sektor, für das Verhältnis zu anderen öffentlichen Körperschaften, für die Finanzierung der Hafeninfrastrukturinvestitionen, für die Festlegung der Gebühren und insbesondere für die Betriebs- und Arbeitsorganisation in den Seehäfen.

Unter diesen Umständen können Vergleiche nur mit grosser Vorsicht vorgenommen werden. Auch kann man nicht einzelne Teile gegenüberstellen, ohne den Gesamtzusammenhang zu berücksichtigen. Begriffe wie: "Autonomie in den Entscheidungen", "Zentralisierung", "Dezentralisierung" und ähnliche sind nur mit grösster Vorsicht anzuwenden. Es muss dabei immer genau präzisiert werden, worauf sie sich jeweils beziehen. Schliesslich wird man feststellen müssen, dass sich manche Aspekte, und nicht immer die unbedeutendsten, von einem Hafen zum anderen überhaupt nicht vergleichen lassen."

Uns erscheint die eindeutige Schlussfolgerung im 2. Absatz dieser allgemeinen Bemerkungen zum Fact Finding-Bericht ausserordentlich bedeutsam und aufschlussreich; diese Aussage bezieht sich zwar "nur" auf die in Absatz 1 aufgeführten Bereiche, aber: Die gleiche Aussage treffen wir hinsichtlich der "Hafenkosten" schlechthin, d.h. also nicht nur für die "öffentlichen" Gebühren und Entgelte, sondern auch der "privaten" Umschlagsgebühren und weiterer mit dem Seegüterumschlag verbundener Preise für Dienstleistungen.

*) Im folgenden Fact Finding-Bericht genannt.

Der Fact Finding-Bericht ist im Juni 1977 einer grossen Zahl von Repräsentanten Europäischer Seehäfen vorgelegt worden. In dieser Plenarsitzung ist der "Arbeitsgruppe Seehäfen" ein Folgeauftrag erteilt worden, der unter anderem die Auswirkungen der im Fact Finding-Bericht festgestellten Unterschiede in "Organisation, Management, Tätigkeiten, finanziellen und gesetzlichen Verpflichtungen usw. auf die Kosten der in den Häfen umgeschlagenen Güter und auf die Kosten der die Häfen anlaufenden Schiffe haben" untersuchen sollte.

Es wäre weit gefehlt, daraus zu schliessen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit dieser Folgeuntersuchung im Sinn gehabt hätte, nur die Auswirkungen der "öffentlichen Gebühren und Entgelte" auf die Wettbewerbslage der Seehäfen zu untersuchen. Spätere und zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch laufende Bemühungen der EG-Kommission zielen darauf ab, den "Dualismus zwischen politischen Preisen *) und Unternehmerpreisen transparent" zu machen.

Diese Bemühungen haben sich niedergeschlagen in einem Arbeitspapier der Generaldirektion Beschäftigung und Soziale Angelegenheiten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit dem Titel "Vergleichende Untersuchung der Arbeits- und Ruhezeiten und der Löhne (Arbeitseinkommen und Arbeitskosten) der Hafentarbeiter nach den Funktionen, die sie in den Mitgliedstaaten ausüben". Man muss - wenn es um das Thema "Hafenkosten" geht - immer sehen, dass die Umschlagskosten in den Seehäfen in mehr oder minder hohem Masse (abhängig von der Personalintensität der verschiedenen Branchen) von den Arbeitskosten bestimmt werden, wohingegen öffentliche Gebühren und Entgelte einen nur sehr geringen Einfluss auf Höhe und Struktur der Umschlagskosten haben. Löhne und Gehälter sind also zu einem erheblichen Teil - neben Sachkosten - massgebend für die Kosten eines Hafens, oder - um es einfacher zu sagen - sie bestimmen wesentlich, ob ein Hafen "teuer" oder "billig" ist. An dieser Stelle sollten wir nicht vergessen, dass teuer und billig sehr relative Begriffe sein können und meistens auch sind.

Wir müssen nun davon ausgehen, dass - wenn man die "Hafenkosten" harmonisieren sollte, was einer theoretischen Spielerei am Grünen Tisch entsprechen würde, man zunächst die Arbeitskosten in den Wettbewerbshäfen - und nur in diesen - "harmonisieren" müsste, ein nicht weniger unsinniges Unterfangen.

Wir möchten praxisnah bleiben: Im April d.J. hat das "Ständige Sekretariat der Arbeitgebervereinigungen der Europäischen Seehäfen", dem Vertreter Belgiens, Dänemarks, Grossbritanniens, Finnlands, Frankreichs, Norwegens, Schwedens, der Niederlande, Italiens, Irlands und der Bundesrepublik angehören, anlässlich eines Hearings über die beabsichtigte Untersuchung der EG-Kommission über die Arbeitseinkommen und Arbeitskosten der Hafentarbeiter eine Stellungnahme abgegeben, die wir nachstehend zitieren:

*) Gemeint sind hier offensichtlich die "hoheitlichen" oder "öffentlichen" Gebühren und Entgelte für die Benutzung des Hafens durch die Seeschiffe.

”The Common opinion of the European Port Employers’ Associations is that it is premature to try to develop a sectoral social policy and in that connection to carry out a survey on working hours, off duty periods and wages in an individual sector, before progress has been made in developing social policies and principles in relation to industry generally.

With regard to sectoral policy identical social problems are to be solved in individual member states in different ways, as the Commission has said in its Social Action Programme of 1973.

Moreover, any scheme which is concerned solely with working hours, off duty periods and wages will be misleading, because it will fail to take account of a number of important factors as e.g.

- productivity of the dockworkers varies considerably from one port to another which directly affects unit costs
- costs of living which vary significantly from one country to another and affect the level of real wages
- taxation policies and the way in which social benefits are paid for e.g. by government or by industry, and these taxation policies should be harmonized first.

For all these reasons, the European Port Employers’ Associations consider that a survey would not lead to a better understanding of the comparative social conditions in port.

Indeed they consider that the results would be misleading for the purpose of policy formulation.

We regret that for these reasons the European Port Employers’ Associations have no comments to make on the detailed questionnaire and recommend that the document be withdrawn.”

Diese Stellungnahme zeigt deutlich, dass auf Arbeitgeberseite keine Absicht bestand noch in Zukunft bestehen wird, eine - nach unserer Meinung ohne jeden Sinn - vergleichende Untersuchung der sozialen Gegebenheiten in den Europäischen Seehäfen zu unterstützen. Diese Auffassung ist von objektiven Gesichtspunkten getragen. Eine Untersuchung der Arbeitskosten in dieser Form würde weder etwas über die Produktivität, über den Lebensstandard der Hafentarbeiter in der Gemeinschaft noch etwas über die relative Kaufkraft und das Einkommen sagen. Im einzelnen:

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat im Jahre 1973 ein ”Sozialpolitisches Aktionsprogramm” und ”Leitlinien” hierzu erarbeitet und unter anderem darin folgendes erklärt: ”Gleiche soziale Probleme werden in den einzelnen Mitgliedstaaten aufgrund von unterschiedlichen Gegebenheiten auf unterschiedliche Weise

gelöst. Diese voneinander abweichenden Lösungsmethoden sollten weiterhin bestehen dürfen. Es ist nicht die Absicht der Kommission, alle sozialen Probleme der Gemeinschaft zentral zu lösen. Sie strebt auch nicht eine Sozialpolitik an, die alle sozialen Probleme in der Gemeinschaft auf eine für alle einheitliche und ausschliessliche Weise löst."

Wenn diese Auffassung nach wie vor für die Grundkonzeption einer Gemeinsamen Europäischen Sozialpolitik gilt, so muss gefragt werden, warum hinsichtlich der Erarbeitung einer sektorellen Sozialpolitik augenscheinlich etwas anderes gelten soll, da die Studie der EG-Kommission über die sozialen Bedingungen in den Seehäfen "Teil einer grossangelegten Untersuchung über historische, technische und wirtschaftliche Aspekte in den Mitgliedstaaten mit dem Fernziel einer Harmonisierung" sein soll.

Im Rahmen der Gegebenheiten der Europäischen Sozialpolitik liefen folgende Ausgangspunkt vor:

- a. Der Anteil der Löhne und Gehälter an den gesamten Arbeitskosten beträgt in Dänemark 81% , in Italien 50%
- b. der Anteil der Sondervergünstigungen beträgt in Dänemark 1% , in Italien 8%
- c. der Anteil für Zahlungen für nicht geleistete Arbeitstage beträgt in Italien 12% , in Grossbritannien unter 3%
- d. der Anteil der Übernahme der indirekten Kosten durch den Arbeitgeber beträgt in Italien 28% , in Dänemark 5%
- e. die Spanne der "Arbeitsbedingungen" in den Ländern der Europäischen Gemeinschaft ist überhaupt nicht in Relationen zueinander zu setzen.

Wir sind der Auffassung, dass man zunächst - wenn nötig - diese Unterschiede "harmonisieren" muss, bevor man sich mit den Arbeitskosten in den Europäischen Seehäfen befasst, denn derartige Unterschiede beeinflussen in erheblichem Masse die sogenannten Arbeitskosten in den Seehäfen.

Grundsätzlich:

- Die sozialen Gegebenheiten und damit unter anderem die Arbeitskosten in den Mitgliedstaaten der EG sind in höchstem Masse unterschiedlich.
- Die sozialen Gegebenheiten in den Seehäfen der Gemeinschaft sind allein aus diesem Grunde schon unterschiedlich.
- Die Arbeitskosten in den einzelnen Häfen des einen und desselben Mitgliedstaates sind unterschiedlich und

- die Arbeitskosten in den Betrieben des einen und desselben Hafens eines Mitgliedstaates sind unterschiedlich.

Wenn man darüber hinaus noch weiss, dass eine derartige Arbeitskostenstudie der EG-Kommission nur *ein* Kapitel einer umfassenden Untersuchung sein soll und dass die weiteren Kapitel sich auf die Prüfung historischer, technischer und wirtschaftlicher Aspekte der sozialen Gegebenheiten in den Europäischen Seehäfen erstrecken sollen, dann müssen ganz erhebliche Bedenken gegen eine derartige l'art pour l'art-Methodik angemeldet werden.

In der zweifellos richtigen Auffassung, dass Löhne und Gehälter auch in der Seehafenverkehrswirtschaft massgebende Beeinflussungsgrössen für die Gestaltung der "Hafenkosten" sind, ist parallel zu dieser Arbeitskostenstudie in den Seehäfen eine Untersuchung über die "Schiffskosten" und "Warenkosten" durchgeführt worden. Die Ergebnisse der für eine Anzahl von Schiffen und Ladungen angestellten Berechnungen der Kosten in bestimmten Häfen stellen jedoch in keinem Falle typische Kosten dar, sind zudem nur als eine Momentaufnahme zu betrachten und können daher auch nicht als ein Beurteilungskriterium für etwaige Wettbewerbsverzerrungen angesehen werden.

Es sollte nicht übersehen werden, dass die im Fact Finding-Bericht konstatierten Unterschiede in der Organisation der Struktur und im Betrieb der Seehäfen nur einen schwer bewertbaren Teil der Faktoren darstellen, die die Wettbewerbssituation von Seehäfen bestimmen; unberücksichtigt bleiben die vielfältigen Entscheidungen der Reedereien über die Organisation der Transportkette, Tarifvereinbarungen in den Schifffahrtskonferenzen und vor allen Dingen Organisation und Betrieb des Hinterlandverkehrs der Seehäfen. Was die ermittelten "Schiffskosten" betrifft, so sind die bei der Kommission gesammelten Daten ohne jede Aussagekraft darüber ob und in wie weit unterschiedliche Schiffskosten die Hafenwahl der Reeder und Verladern determinieren. Die EG-Kommission hat dies auch erkannt, denn sie fordert, die Preise für die Dienstleistungen beim Seegüterumschlag für die gleichen Schiffe in den gleichen Häfen wie bei der Ermittlung der Schiffskosten aufzulisten, wobei sie sich bereiterklärt, sich mit den "veröffentlichten Preisen" dann zufrieden zu geben, wenn ihr die "tatsächlichen Preise" nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Dies zeigt den ganzen Umfang der Ahnungslosigkeit über den Umfang der "Hafenkosten" und ihre wettbewerbspolitische Relevanz. Sind schon die Angaben über die "Schiffskosten" von zweifelhaftem Wert, so müssen die Analysen über "veröffentlichte" Preise für die Dienstleistungen der privaten Hafenbetriebe den Wirrwarr noch steigern und zu Schlussfolgerungen führen, die auch nicht das geringste Mass an Transparenz über die Wettbewerbssituation der Seehafenbetriebe vermitteln würden. Hafenkosten sind - so wie wir sie heute in Europa kennen - nicht miteinander vergleichbar, und so nützt die Erklärung der EG-Kommission auch wenig, man wolle keinesfalls zu Schlussfolgerungen hinsichtlich der ihr zur Verfügung gestellten Preise

und Kosten gelangen. Also doch l'art pour l'art? Die "veröffentlichten" Preise werden in sehr unterschiedlichem Masse am Markt wirksam, nämlich in Gestalt der tatsächlichen Preise, über die "man" nun einmal nichts weiss! Die individuellen Kontrakte zwischen den Hafenfirmen und den Kunden auf der Schiffsseite weichen angesichts der Tatsache der stetigen Strukturwandlungen im Umschlag, die nicht alle Hafentätigkeiten in ein starres Tarifsysteem zu pressen in der Lage sind, in allen Europäischen Seehäfen in vielen Bereichen von den veröffentlichten Preisen ab, insbesondere wenn diese als reine Orientierungshilfen konzipiert sind. In vielen Fällen werden die Leistungen in einer vom Aufbau der veröffentlichten Preise grundsätzlich abweichenden Form kalkuliert, angeboten und kontrahiert. Somit ist eine Vergleichbarkeit nicht gegeben, zumal der Leistungsumfang der privaten Hafenverkehrswirtschaft sehr oft von der (theoretischen) Norm abweicht. Für wesentliche Erscheinungsformen der modernen Güterumschlagstechnik gibt es selbst diese Orientierungshilfen in Form "veröffentlichter Preise" nicht.

Wer die Bemühungen kennt, Preisvergleiche zwischen Häfen anzustellen, wird wissen, dass die Gegenüberstellung "veröffentlichter Preise" mehr als nur einem Vergleich von Äpfeln mit Birnen entsprechen würde. Der Preis alleine - veröffentlicht oder tatsächlicher - sagt in der Regel sehr wenig aus; geht man bei solchen Preisvergleichen ins Detail, so stellt man sehr schnell fest, dass globale Daten und Preisvergleiche zu mehr als zweifelhaften Ergebnissen führen, weil zur "Vereinfachung" solcher Untersuchungen meist eine Reihe von Prämissen gesetzt werden und die spezifischen Besonderheiten der Hafenplätze ausgeklammert sind, obgleich diese oftmals für die Hafenwahl der Verladere ausschlaggebend sind. Wir müssen hier die Binsenweisheit wiederholen, dass die Fazilitäten der Seehäfen von Gut zu Gut ein anderes Gewicht haben, und je nach dem Zeitpunkt des Transports kann einmal dieser, einmal jener Hafen die grössere Anziehungskraft auf den Hafennutzer - wer immer dies auch sein mag - ausüben.

Die Leistungsbündel, die von den Seehäfen angeboten werden, unterscheiden sich - weniger von der technischen Ausstattung her gesehen, betrachtet man die grossen international ausgerichteten Universalhäfen - nach Art und Qualität oftmals in hohem Masse voneinander. Zu den sogenannten Fazilitäten zählen nun nicht nur die verfügbaren Hafenanlagen und Umschlagseinrichtungen, sondern auch die Zahl und Folge von Liniendiensten, Art und Umfang des Ladungsangebots aus dem Hinterland, der Eigenhandel eines Hafenplatzes, die Existenz von Warenmärkten und die Qualität der Dienstleistungsbetriebe der Seehafenverkehrswirtschaft wie das Vorhandensein von Speditionsbetrieben, Maklern, Banken, Werften, und schliesslich können persönliche Präferenzen den Ausschlag für die Wahl eines bestimmten Hafens geben; all diese vielfältigen Fazilitäten gehen in die Rechenformel der Verladere ein, und so sollte man nicht von Preisvergleichen allein ausgehend die Wettbewerbslage einzelner Häfen untersuchen und gar sie anderen Häfen gegenüberstellen.

Die der "Arbeitsgruppe Seehäfen" vorgegebene Aufgabe, strukturelle Wettbewerbs-

gegebenheiten in ihren Auswirkungen auf Schiffs- und Warenkosten aufzuspüren, ist von vornherein unrealistisch gewesen. Unter diesen Aspekten ist es daher unsinnig, die Unterschiede in den staatlich beeinflussten Kosten zu quantifizieren und hinsichtlich ihrer Relevanz für den Wettbewerb zwischen den Seehäfen zu qualifizieren, denn man ist angesichts der Wirtschaftsordnung in der Bundesrepublik Deutschland in den für die Hafenverwaltung zuständigen Stellen nicht in der Lage, sich einen Einblick in die Kostenlage und Preiskalkulationen der privaten Hafenwirtschaft zu verschaffen. Nur alle Kosten und alle Preise für "Hafenleistungen" - und zwar die tatsächlichen - könnten so ein einigermaßen zutreffendes Bild ergeben, ohne dass man jedoch die Gründe für die Hafenauswahl der Verladenden angesichts der Unwägbarkeiten der gesamten Angebotspalette eines Hafens in den Griff bekäme!

So muss der Versuch Brüssels, über die "Hafenkosten" die Wettbewerbslage der Europäischen Seehäfen zu erkennen und einen Prioritätenkatalog über "geeignete Massnahmen" zu erstellen, von vornherein zum Scheitern verurteilt sein.

Um es ganz einfach zu sagen: Der scharfe Wettbewerb der Unternehmen in den Seehäfen einer Range - beispielsweise der Hamburg-Antwerpen-Range - führt pausenlos dazu, dass die "Hafenkosten" sich aneinander orientieren und oftmals angleichen, wenn sie und wo sie vergleichbare Dienstleistungen an Schiffen und an der Ware beinhalten. Dort, wo für den Umschlag einer Tonne des Gutes X ein Preis von Y genommen wird, im Wettbewerbshafen aber für das gleiche Gut weniger oder mehr, dort gibt es dafür handfeste Gründe, etwa den, dass in einem "teuren Hafen" zusätzliche, mit dem unmittelbaren Umschlag verbundene Dienstleistungen, die ihren Preis haben, verbunden sind und wenn diese "Nebenleistungen" im Umschlagssatz des "billigeren" Hafens nicht enthalten sind. Sei es, weil die Zu- und Ablaufbedingungen im Hinterlandverkehr oder im seewärtigen Verkehr günstiger, d.h. kostengünstiger sind oder nicht, sei es, weil ein "teurer" Hafen eine für den Hafennutzer hohe Produktivität aufweist, die die höheren Umschlagskosten mehr als kompensieren. Kurzum: Hafenkosten sind zwar im einzelnen aufzuführen, aber sie sind in der Regel miteinander nicht vergleichbar.

Es ist hier wie mit dem Preis für in Hubraum und Motorstärke vergleichbarer Mittelklassewagen verschiedener Produktion: Warum entscheidet sich der Käufer für ein Auto, wenn es gegenüber dem gleichstarken Wagen anderer Produktion erheblich teurer ist? Die Antwort ist einfach: Ihm wird beispielsweise in der Ausstattung des Wagens verschiedenes, d.h. nichtvergleichbares geboten; bei den Häfen ist die Ausstattung des Wagens die unterschiedliche Qualität der Dienstleistungen, um nur einen Faktor zu nennen.

Niemand jedoch wird daran denken, der Europäischen Automobilindustrie vorzuschreiben, dass für hubraumgleiche Automobile gleiche Preise zu nehmen sind! An diesem gar nicht so weit hergeholtten Beispiel möge man die Unsinnigkeit ermes- sen, unvergleichbare Hafenkosten harmonisieren zu wollen. Die Harmonisierung der Hafenkosten - was immer man auch darunter verstehen will - wäre der letzte Schritt

nach einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im "Seehafenwettbewerb" in Europa, und hier sei uns ein offenes Wort gestattet: Warum müssen die unterschiedlichen Positionen - hier die Hafenkosten - harmonisiert werden, wenn diese doch neben anderen Faktoren dazu geführt haben, dass für den Hafennutzer ein vergleichbar hohes Niveau an Service geboten wird. Es lässt sich mit Hilfe von mathematischen Formeln exakt ermitteln, bei welchen Preisen Güter und Schiffe einen Hafen nutzen oder ihn meiden, wir kennen solche Berechnungen. Sie sind für die Wissenschaft und die geistige Schulung sicher bedeutsam, und wir lesen sie mit Interesse, weil sie uns aus den Fakten des Tagesgeschäftes hinausführen, aber wir wissen auch dies: Der Verloader richtet sich in seinen Dispositionen nicht nach solchen Formeln. Die "Rechenformel" der Verloader sieht ganz anders aus, und dort gibt es nichts zu harmonisieren oder gar zu egalisieren. Es ist der Wettbewerb schlechthin, der den einzelnen Unternehmer in einem Seehafen zwingt, seine Kalkulation hinsichtlich des Umschlagssatzes für unzählige Güter aufzustellen, die dann angenommen wird, wenn von ihm nicht beeinflusste Faktoren etwa im Zu- und Ablaufverkehr mit "seinem" Hafen in das Konzept des Verladers passen. Stimmen diese Faktoren nicht, dann laufen Waren und Verkehrsströme auch dann nicht über seine Anlagen, wenn die "Hafenkosten" harmonisiert sein würden.

Umschlagskosten als wesentlicher Teil der "Hafenkosten" sind Preise; Preise bilden sich am Markt; im Markt der Europäischen Seehäfen herrscht ein sehr freier und Auswüchse regulierender Wettbewerb; wenn man die unterschiedlichen Marktsysteme - etwa im Bereich der Verkehrspolitik - harmonisieren will, um gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen, dann sagen wir ja zu einer solchen Harmonisierung. Wir sagen nein zu einem von vornherein zum Scheitern verurteilten Versuch, einzelne Faktoren einer einzelnen Branche zu "harmonisieren". Man kann ein Pferd vom Schwanz her aufzäumen; es wird dann aber nicht seinen Weg finden.

PORT TARIFF MAKING IN 10 E.E.C. SEA PORTS

by
Drs. R. Voorhamme and Prof. Dr. W. Winkelmans
State University Centre Antwerp

THE THEORETICAL STRUCTURE OF PORT DUES.

Delimitation of the Research Field.

In general two criteria are used when classifying port charges. The first takes into account the nature of the underlying port service, which leads to a distinction between general and specific port charges. The second distinguishes between charges on ship and charges on cargo, according to whom is paying the charges — the shipper or the shipowner.

A combination of the two results in the following (inexhaustive) classification scheme:

A. General port dues *)

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. charges on ship: | — conservancy due |
| | — docking charges |
| 2. charges on cargo: | — wharfage charges |

B. Specific port charges

- | | |
|----------------------|------------------------------|
| 1. charges on ship: | — pilotage due |
| | — towage due |
| | — berth occupancy dues |
| 2. charges on cargo: | — stevedoring charges |
| | — shorehandling charges |
| | (storage and/or warehousing) |

The aim of our survey has been confined to compare the structure and especially the level of general port dues, in other words to part A of the scheme and this in a sample of ten closely competing European seaports.

*) Note that several names for the same conception are in use all over the world. As *docking charge* one may also hear harbour due, port-utilization due, wharf due or anchorage. Instead of *wharfage charge* often tonnage due is applied.

At first sight this restriction could be regarded as a shortcoming, for port dues represent only the minor part of the total *port user costs* *) ([1] p. 29).

This statement would imply that the general port dues are rather irrelevant with respect to the European port competition policy.

Although port dues on their own are not representing the main item of the P.U.C. – the highest charges are to be found either in the predominantly private tariffs on cargo handling, or in the capital and/or time cost **) – marginally seen – and most shipowners think in terms of marginal costs – these port dues might well be one of the decisive factors. Especially for liners and conferences the fixed basic costs are quite equal for various range ports, which implies that variations in port dues may influence the port selection by the shipowner for integrated transports and CIF-deliveries (cfr. also F. Suykens).

Furthermore, when searching for the possibilities of European port harmonization, it is essential not to confuse totally different elements which have different characteristics. Management of basic port infrastructure (access, locks, docks, quays, landsite etc.) and of general port services (navigational aids, information centres, fire protection etc.) can be regarded as a *separate field* in port management. This means that it is perfectly comparable between all ports (at least if one excludes the maritime access) and, what is more, it does belong in almost all cases to the competence of official port authorities (whether belonging to central or local government administration or not).

The most recent proof therefore is certainly to be found in the fact finding study of the E.E.C.Special Port Working Group, who discovered that the only common field in port economics that the port authorities shared, was precisely this *port infrastructure management*.

As a matter of fact if there has been a European port policy up to now, it merely took place on the level of consultation between these national or local (official) port authorities. And since port dues are by far the main income source in this context ([4] p. 16), they are quite definitely the most important revenue and/or price factor in the discussion to date.

Last, but not least, it is worthwhile to remark that the *official character* and structure of port dues makes it relatively easy to measure them in a general and comparable way, which is from a scientific point of view of paramount importance. Most of

*) *Port user cost*: is the sum of all costs with respect to the ship and the cargo to be loaded or discharged; from the moment of arrival to that of departure from the seaport in its broadest sense. Chapon once estimated port dues to vary between 2 and 24% of this P.U.C. ([2] tables A and B). B.J. Thomas estimates cargo handling charges solely can represent 80 to 90 percent of P.U.C., when neglecting the cost of ship's time in port ([3] p. 119).

**) According to the CERLIC-study mentioned by Chapon ([2] tables A and B) time costs especially for liquid bulk achieves high levels.

the specific port charges, on the contrary are so varied in administrative and geographical terms or, even worse, are rather unmeasurable due to unofficial price reductions and dumping practices (such as in cargo-handling), that any incorporation of them in the survey would lead to misrepresentations or even to nonsensical results*).

In short any comparison between ports regarding the full set of port charges, *port dues excepted*, always threatens to become seriously biased, as the services covered differ substantially, and in a quite non-transparent way, a fact which is not always well understood by the parties concerned.

This discussion demonstrates that research solely on port dues is quite relevant given the prevailing circumstances. The fact of restraining ourselves to the official port dues therefore appears to be a strength rather than a weakness.

Some reflections concerning the cost recovering principle with respect to port dues.

Although port dues historically bore little relation to the cost, several studies concerning port economics increasingly promote the cost recovering principle as the only sound economic basis for charging in the future**).

The reason why most European port authorities are not eager to put this principle in to practice then, despite the trend away from public support and the frequent budgetary difficulties, can be explained by the intensive within-range and between-range competition. This is clearly demonstrated, both in an inquiry in Europe and one in the United States concerning port pricing and port competition (see [7] p. 14 and 16; [4] p. 69). According to R. Stuchtey ports within the Hamburg-Le Havre range present a typical example of a buyer's market with elasticity of demand above unity. Uncoordinated and sometimes clearly opposite national port policies, based on subsidisation of infrastructure investments, often also of working expenses, led to this situation (see [8] part II and [9] p. 273).

The issue of port prices with respect to the port's market place is indicated extremely well by P.A. Amundsen, who ascertains that *port costs* often are the only items of the transport costs which may be negotiated. "Because inland rates are regulated and steamship conference rates are uniform, the land and water segments of the through rate are not negotiable items", on the other hand "Because some port costs are labour-oriented, such as "handling", these are also to a certain degree inflexible, and so the supposed pressure point becomes the wharfage charge for the usage of the port facility by the cargo" ([7] p. 16).

*) Almost the same reasoning may be held w.r.t. rent of equipment and real estate charges of ports operating as landlords.

***) According both to the 1947 – *Freas Formule* ([1], p. 77) and the 1974 – CAPA Cost Formula ([5], p. 22), such cost recovery ought to be as complete as possible. Note also that by means of the so-called "New Welfare Economics" it is perfectly possible to demonstrate the wastage of economic resources by price settings below the marginal social opportunity cost (see e.g. [6], pp. 201/202, applied to port pricing).

As a consequence the growing tendency towards cost-based port tariffs is thwarted from two aspects. On the one hand *price competition*, and the presumed risk of traffic shifting, stimulated by the possibility of intensive subvention, pushes tariff rates beneath cost level. On the other hand it would in a certain sense be unjustified to make the port user pay for *overcapacity* which is a consequence of the failure of harmonisation of European port investments.

In any case, the large relative weight of port tariffs in port economics and their rather small relative weight in the economics of shipping, could serve as an incentive to try to restore the situation in favour of the public interest.

In this context P.A. Amundsen gives four consecutive *recommendations* in his report relating to current trends in *port pricing* [7].

1. Individual ports should consider participation with regional or sub-regional port conferences for purposes of discussing rates and charges
2. They should work towards uniformity in the basis of assessing charges within the region
3. They should develop bridge agreements with other regions for purposes of discussion, including uniformity of rate bases
4. Finally the common objective should be, over time, to elevate the entire plane of port usage pricing to a point of reasonable relationship to cost.

In order to realise these recommendations however three *preliminary conditions* ought to be fulfilled.

1. A general consensus is to be reached on the definition of the *field of application* of *cost recovering rates*. In other words which cost elements are to be included and which are not. At the moment there still seems to be much disagreement on this matter, especially regarding the maritime access costs
2. Furthermore a *standard port cost accounting* method ought to be developed, which would enable the establishment of a comparative or uniform port dues structure and enable the proper rate levels to be determined
3. Finally a review of actual port dues – structure and level – ought to be drawn up, in order to obtain a clear idea of the relative magnitude and nature of possible adjustments which would involve an introduction of cost related prices. As a matter of fact only then would the port authorities be in the position to obtain a clear idea of any implications on traffic.

The first two conditions obviously are more a question of policy than of theoretical study. Indeed, innumerable studies concerning port pricing (see references in [8] and [4]) have "deluged" port management with recommendations and proposals in the past decade.

Furthermore, though to a lesser degree, standard port accounting methods have already been elaborated and applied in different countries, for example, the Benelux Functional Economic Accounting System and the French "Ports Autonomes" standard accounting and budgetary system.

The third condition, however, has only been met fragmentary until now. Most port authorities occasionally make some calculations in order to compare their own rates with those of their immediate competitors *). On the other side a number of national and international organisations have more than once attempted to provide a general survey of the actual tariff structures and levels in a number of ports **).

The results however were always disputable or at least incomplete.

In the first place port tariffs are greatly determined by historical factors, especially in Europe where they have been established under very different circumstances. Next; they all had to be adapted frequently to continual changes in the shipping structure. Consequently port rates have become very complex and as such are difficult to generalise. Finally the resulting dissimilarity in structure and measures (GRT, NRT, BNT, liner concept, loading degree, etc.) makes it hard to set up a fair and reasonable comparison between ports.

The major difficulty, however, lies in the fact that any comparison between bare tariff structures is rather senseless if it is not accompanied by a calculation of the resulting price level. This link has never been worked out precisely in a satisfactory way. All of the studies, mentioned in the previous footnotes, merely calculated port dues for *only a limited number of arbitrary chosen ships*.

This method may lead to significant results, when applied in case studies, viz. per ship or per line and even then it cannot possibly teach us much about the "deariness" or the "price" of a port with respect, for instance to tankers, containerships or any other general category of vessels.

Therefore the choice and composition of *a representative sample of ships* is of paramount importance.

Our aim is to establish a method which allows the composition of representative samples of ships as a function of port tariffication.

Later, a general comparison is made of port charging structures in ten European North Sea/Channel ports. In a part of the work not yet completed the classificatory hierarchical cluster technique is applied in order to arrive at a number of representative ships.

These "representatives" are then used as a basis to calculate a port dues level index by type of port and vessel type for the same ten European ports.

*) Often these calculations serve as a basis for tariff adjustment proposals.

In Antwerp, for instance, the general management services of the port directorate, but also the "Studycentre for the Expansion of Antwerp" (S.E.A.) have undertaken considerable efforts in this sense (see [10], [11], [12], [13], [14], [15], [16], [17], [18], [19], [20]).

***) Plenty of examples are to be found within Benelux, undertaken by the BNLEU-subcommission for ports [21], [22], [23], the Belgian Directorate of Maritime Affairs [24], the Dutch Commission of Seaport Consultation [25], the Regional Economic Council of Flanders [26]; surveys carried out by the American Association of Port Authorities and by the U.S. Maritime Administration [5] and [7] are worthy of mention in this context.

PORT CHARGING SYSTEMS AND STRUCTURES.

Parameters to use as a basis for charging.

Before having a closer look at the actual charging systems in several European seaports it is perhaps useful to first of all explain some theoretical aspects.

In his standard work on seaport tariffs Hasso Hölterling makes a distinction between four general principles of port charging [27] : (a) the cost-recovering principle; (b) the "what the traffic can bear" principle; (c) the promotion principle and (d) the competition principle.

All, or at least, some of these principles can be found in each of the tariff systems under study (see e.g. table IV.30, p. 69 in [4]), which does not alter the fact that port dues in the first place are still charged as a financial compensation for the general use of port facilities (see also [3]).

So, while the application of the above mentioned principles is more reflected in the differentiation of the rate levels, the choice of the parameters to use as a basis for charging is for the greater part determined by the nature of the infrastructure and overhead port costs. *)

Although cargo is the ultimate beneficiary of the transport contract, port dues are mostly partially or sometimes not at all charged against cargo, because from the point of view of port management, *ship's size* and characteristics (independently of what kind of goods it may be carrying) are extremely important with respect to the infrastructure costs.

In general, port dues include three *categories of charges*: (1) conservancy charges, (2) docking charges and (3) wharfage charges. In most ports, however, these categories do not appear in extenso in the tariff structure. Rather they are incorporated in a single, though rather complex, charge.

1. *Conservancy dues* refer to the use of the seaward facilities of the port. Hence they should cover the cost of providing and maintaining approach channels, breakwaters and other general maritime infrastructures of the port, as well as the cost of providing and operating all general marine services, other than pilotage and towage, but including the Harbour Masters Department.

Since these costs are more or less proportionate to the physical size of the vessels entering the port, a widely accepted charging measure at this moment is the Gross Register Tonnage (G.R.T) of the vessel **).

*) These imply on the one hand infrastructure costs with regard to approach channels, breakwaters, locks, docks, quaywalls, bridges, paved surfaces for storage etc., and on the other hand all kinds of general services such as fire protection, navigational aids, information centres etc.

***) The Gross Register Tonnage is the capacity in cubic feet of spaces within the hull and of the enclosed spaces above the deck, available for cargo, storerooms, passengers and crew (with certain exceptions) divided by 100.

The G.R.T. is a reliable index of the vessel size in terms of space. Such an index has to be provided by the port in view of all three dimensions; length, beam and draft. An older form of measurement regarding port dues, but still in use in many ports, is the Net Register Tonnage *). According to J. Bes ([28] p. 219) it finds its origin in the days of the non-specialized trading vessel, when it was customary only to sail if a full cargo had been accumulated.

The N.R.T. then served as an appropriate expression of the cargo carrying capacity or earning capacity of the vessel. It is, however, a less accurate measure with respect to the physical size of the vessel, and as such it can be considered as outdated for conservancy due purposes.

The fact that the proportionality of the register tonnage measurement breaks down in the lower quadrant of the vessel size, which means that small vessels rate proportionally less (see [28] p. 219), does not constitute a special problem regarding the conservancy dues, because these vessels in general cause little or no costs in terms of port access.

On the contrary, a major problem for many ports during the last two decades, have been those costs which were to be made in order to make the port accessible to very large carriers with deep draft. In order to prevent smaller ships from bearing this "additional" cost, two remedies seem plausible (see [29] p. 283):

1. The institution of a supplementary due for large ships or
2. A direct participation in supplementary costs.

2. *Dockage or berthing dues* are charged for the occupation and use of a berth, and should in so far cover the costs of providing docks, quaywalls and a proportion of shoreside facilities. Here too, the physical characteristics of the vessel clearly are of principal importance. For larger ships not only require more dredging costs but also a longer and deeper wharf face, and larger operating areas (especially on the landside). Again the obvious measure seems to be to relate charges to the G.R.T. or the N.R.T. But in this case the Length Over All (L.O.A.) measure is more accurate with respect to smaller vessels (see above), which require proportionately at least as much quay length as the larger vessels. Incorporation of L.O.A. as a charging basis is a rather recent trend (mid-1960s) and has until now only been applied in the U.S. Gulf ports (see [7]). The only objection that can be made against it, is that it does not take into account current trends in vessel conformation. An additional disadvantage of the N.R.T. basis on the other hand, is its susceptibility to manipulation in shelter-deck type vessels, which is especially true for modern unitized cargo carriers.

*) The Net Register Tonnage (N.R.T.) is like the G.R.T. a space measure in Moorsom tons. According to various rules the latter is deducted by spaces used for accommodation of crew and officers, navigation and propelling machinery and fuel.

Two further important determinants in terms of a dockage rate are the *time factor* and the vessel type.

In contradiction to American port rates, where in most cases a time factor is directly built in the tariff structure (e.g. \$ US per G.R.T. per time unit of 24 hours), it is striking to see how little attention is paid to this matter in European ports, where it is more usual to impose a surcharge after an initial period of at least two weeks (sometimes even two months).

A container vessel staying only 12 hours at a quay often has to pay as much on port dues as a conventional cargo carrier staying for more than a week. As ships become larger there are no doubt economies of scale *at sea*, in the port, however, much depends upon typical port activities such as loading and discharging, storage and warehousing. In other words at the end it is the *total turnaround time of the ship*, i.e. including the various port rotation times, which will determine the cost price of maritime transportation *).

This reasoning is quite relevant to our study, because port dues, quay dues, etc. should vary with the quality of port services offered, amongst which the cycle time is not the least important.

In a very elaborate study concerning "Maritime Freight Rates" [30] a most interesting conclusion in this respect was made.

Indeed, several regression models tested proved that a significant *relationship* did exist between *port cost* – i.e. port dues and charges, expenditure other than the cost of loading and unloading – and *freight rates* per ton for many commodities. The relationship, however, was the inverse of what could be expected normally: viz. freight rates per ton for a specific commodity on different routes would be highest on those routes with the highest port cost.

The far most reasonable explanation for this unexpected investigation result is the assumption, that the most expensive ports are also those which operate most rapidly; the time spent by vessels in port was indeed included in the port cost variable (id., pp. 169/70).

Precisely because, as already said, the daily cost of the ship itself in port is one of the most important components of total port cost, both the size and the type of the vessel should determine the management of ships as well as of ports. Ports can indeed cooperate in that sense by giving a time-dimension to their charges.

In the framework of port economics the main argument to promote such a time-related tariff rate is that it would help to reduce inefficient usage of port facilities. The more so since the cost of ship's time in itself already constitutes an efficient incitement to decrease the port rotation time. (see [29] p. 286).

*) It is obvious that the cost price decrease of bigger sea going vessels will only be maintained if the relation between voyage and port times remains favourable.

Vessel turnaround times unfortunately cannot be explained by a simple function (see [31]), especially not in the case of general cargo. The most important determinant (certainly for specialized ships) however, seems to be the *ship size* (see [32] p. 46). In view of tariff-simplification, this implies that G.R.T. would be a reasonable trade-off.

As a matter of fact *vessel types* remain one of the most predominant operation factors, because they influence quite directly both shipping and port economics. Construction costs of a maritime terminal and turnaround time of vessels are indeed directly related to the main vessel types. Tankers and dry bulk carriers for instance pose specific problems with regard to draft, storage and discharging facilities; often also sites for related industries, or in the case of ore and coal carriers, specialised transshipment infrastructure, such as waterways and canals for lighters and pusher combinations, railway facilities are also needed. Unitized cargo carriers for their port require terminals with a very high surface/quay length ratio, easy (i.e. fast) access possibilities, paving related to the use of much heavier equipment (container bridges, straddle carriers) etc. The importance of the vessel type factor should not be underestimated.

Tofahrn [33] illustrates this when he says that the distribution of maritime transport as a function of vessel types and dimension undoubtedly demonstrates a tendency towards continual specialisation of shipping.

3. *Wharfage dues* are charged for the use of port infrastructure on the landward side (mainly storage facilities). In general they are assessed against the merchandise, based upon three possible parameters;
 - (a) the value of the goods;
 - (b) the physical characteristics of the goods and
 - (c) the origin and destination of the goods.

In this way many actual tariff structures show a differentiation according to the NSTR categories of goods and/or the number of metric tons loaded or discharged and/or whether it concerns national coastwise, international coastwise or trans-oceanic transport (although this is more meant as a competition measure).

4. Finally practically every port authority has incorporated a number of *reduction* on his regular tariff structure. These reductions are in the first place intended as stimulators for a higher and ensured capacity utilization, but they also support the competing position of the port. Apart from reductions to vessels in ballast, warships, vessels which enter for repairs etc. they mainly concern liner traffic, vessels with a high frequency of calls and also partially loaded vessels or ships which either load or discharge, although in practice this does not always lead to a greater port productivity. As a matter of fact these constraints often result from tradition ([29] p. 290).

Some major containership operators prefer a flat annual lease type arrangement on an amortization basis, ensuring in this way a permanent berthing place. However, tariffs taken into consideration here apply only to that portion of total container tonnage which has been served on an open assignment basis.

ACTUAL SITUATION OF PORT CHARGING SYSTEMS AND STRUCTURES IN 10 E.E.C.-PORTS.

Only tariffs concerning the normal cargo traffic are treated here. In other words, passenger traffic as well as all the exceptional charges or reductions with respect to, for instance, ships entering the port in ballast or only for bunkering or repair, warships etc. are not taken into consideration. They are of little importance to the subject and only would make things more complex than they already are.

The choice of the ten European ports is based upon a former selection in the framework of a broader survey about cost-based port tariffs (see [8], [4]). Following criteria were used:

- The aim is to compare ten ports of a main maritime region (Hamburg – Le Havre range, British ports included)
- Two ports of each of the five countries included (Fed. Rep. of Germany, Great Britain, The Netherlands, Belgium and France)
- Each time a world port and a smaller, more specialized port
- As much different forms of port administration as possible.

Hamburg.

Port dues in Hamburg are charged on the basis of the Gross Register Tonnage and for a period of 14 days. A distinction is made according to the origin of sailing of the vessel, in that ships sailing within the North Sea- Baltic Sea section pay considerably lower rates. Furthermore, like in most ports, reduced tariffs are applied with respect to liner ships. In order to obtain a clear idea of the relative importance of this reduction, it is important to know what exactly is understood by the term liner ship.

Especially because, as will appear below, this definition may differ considerably between ports. In order to be considered as a liner in Hamburg the ship's voyage must proceed along submitted routes, according to a well determined sailing plan. A more specific reduction, although not unimportant, is provided for full container and lash vessels in regular liner service between Hamburg and ports outside Europe.

In addition to these port dues, quay dues are charged for the use of a berth, based upon the weight of cargo (per metric ton) loaded and/or discharged. Here too a distinction is made according to the origin of sailing.

Ships sailing within the North Sea - Baltic Sea section pay less than ships sailing within Europe in general, which in their turn pay less than ships sailing outside Europe. Reduced quay dues are also applied per 24 hours for vessels with a net cubic capacity of less than 3000 cubic meter.

Wilhelmshaven

In Wilhelmshaven only the outer port was taken into consideration. The situation there is very particular, in so far that the two landing stages for very large crude tankers are owned by private concerns, Mobil Oil and the "Nord-West Ölleitung" concern. These concerns have also paid the major part of the infrastructure costs, except for the access channel dredging costs. Since these two landing stages are only meant for private use, no dues at all are imposed, which is a rather cheap way of providing a maritime approach channel with a draft of $\pm 22\text{m}$! So port dues only concern the third landing stage (with bridge), the "Niedersaksenbrück" which is mainly used for discharging dry bulk carriers.

Just like in Hamburg port dues are charged on the basis of the Gross Register Tonnage and for a period of 14 days, with a lower rate for ships sailing within the North Sea - Baltic region. There are, however, no further special reductions with respect to liner traffic.

Quay dues are based upon the weight of cargo loaded and/or discharged (in metric tons), with a distinction between four possible regions of sailing: Germany (being the cheapest) North Sea and Baltic region, Europe and outside Europe (being the most expensive).

Unlike Hamburg dues, quay dues in Wilhelmshaven are furthermore differentiated according to the nature of cargo, with bulk cargo (ore, coal, sand etc.) being much lower rated than general cargo.

Rotterdam and Flushing

- a. In *Rotterdam*, the charging structure is rather simple, and quite efficient. The basis for charging is the Gross Cubic Meter *) combined with the weight per ton of cargo loaded and/or discharged in two tariff classes: a higher charge per m^3 . with a lower charge per ton of cargo or vice versa according to which is the cheapest.

A special third tariff class is incorporated for liner vessels, according to the frequency of calling. The definition of a ship in regular line service is the same as that in Hamburg. A further reduction is provided for full cargoes.

*) 1 G R T = 2,83 m^3 .

Particular in Rotterdam is the higher tariff for very large tankers discharging crude oil, in order to make them bear the surplus costs for dredging the "oil channel".

All tariffs in Rotterdam are charged for a period of 30 days.

- b. The charging structure in *Flushing* is practically the same as in Rotterdam except for the special tankercharges, which do not exist there. The definition of a liner vessel is the same as in Rotterdam.

Antwerp

Unlike the situation in most other European ports the charging structure in Antwerp has changed over the past few years. Up to 1978 port dues were charged only per G.R.T.. Since 1979 however, here too, a dual tariff structure has been set up, with a port due per G.R.T. for a period of 30 days on one hand and on berthing due per weight ton of cargo discharged and/or loaded on the other hand. Yet there is not any choice between two or more combinations of the two systems as there is in Rotterdam and Flushing. With respect to the port dues, a reduction is provided for liner ships, according to the frequency of calling within the space of time of one calendar year. But the liner ship definition is substantially different from that in other ports.

The ship must belong to one shipping company or several associated shipping companies. At least one voyage must take place every 15 days in case of coastal trade; every 30 days in case of deepsea trade. The voyage must further proceed along submitted routes (ports located between Gibraltar and North Cape are excluded). The ship must be successful over a 3 months regularity trial. The rather severe requisite concerning the frequency of sailings means that less than 3 percent of the ships enjoy the cheapest rate.

On the other side this definition allows bulk carriers to enjoy the liner tariff, whereas in other ports only common carriers are considered.

Another reduction is provided for "partial loadings" i.e. small quantities of cargo loaded and/or discharged (max. 800 t) within 48 hours. But this reduction only applies to transocean vessels of minimum 6500 G.R.T. A particular and very recent tariff reduction in Antwerp is that for "supervessels" of more than 75.000 dwt, which is certainly not prompted by cost considerations.

Zeebrugge

The tariff structure in Zeebrugge is, as in Antwerp, also based on a dual measure. On the one hand there is a port due charged per Net Belgian Tonnage *) for a period of

*) Net Belgian Tonnage is a Belgian version of the Net Register Tonnage, which was in use until 1978 in all three Belgian seaports. (1 BNT = 1.20 NRT).

30 days; and on the other hand a berthing due per weight ton of cargo loaded and/or discharged. Reductions on port dues are given to liner ships, according to the frequency of calling of the line (and not of the ship) within the space of time of one calendar year. This implies that relatively more ships have the occasion to enjoy these reduced liner tariffs than is, for instance, the case in Antwerp. Furthermore a "partial loading" reduction is provided for ships with a minimum size of 600 B.N.T., and a maximum quantity of cargo loaded or discharged of 600 t.

Specific for Zeebrugge is the differentiation of the berthing due according to three categories of goods loaded and/or discharged: 1. explosives and munition at a very high special rate. 2. low valued goods (e.g. ashes, sand, slag, iron-ore, gravel, etc.) at a much lower special rate and 3. all other cargo's at the basic rate. Finally, the special due is to be mentioned for usage of the RO/RO terminal as a function of total time at berth.

Dunkerque and Calais.

At first sight one of the most complex charging systems certainly is that of the French ports. Besides the dual charging structure (charges on ship — charges on cargo) which is applied in many other countries too, the Port Autonome de Dunkerque makes a further differentiation according to not less than seven criteria. In general (both for dues on ship and dues on cargo) inward and outward traffic are separately charged; the outward traffic at a much lower rate. In Dunkerque a distinction is also made between three "port zones". One may, however, state zone B, which encloses the dry bulk facilities of the Usinor-industry, represents 100 percent of total dry bulk traffic; while zone C, which is in fact the oil-terminal for VLCC's at the Western Outerport, represents 90% of total crude traffic. As to the port dues on ship, which are charged per N.R.T. for a period of 30 days, a distinction is made between 11 vessel types *) and three sections of origin and destination of sailing.

National coasting pays considerably less than international coasting, which in its turn pays less than trans-oceanic traffic. In addition, special reductions are incorporated for vessels handling low ratios of cargo weight tonnes with respect to the Net Register Tonnage (8 different categories up to 95 per cent reduction), or for liners according to the number of calls of the line within a period of a month.

Port dues on cargo are charged per weight ton of cargo loaded and/or discharged or per unit of cargo (in the case of containers for instance). A differentiation is made according to the nature of cargo, based upon the NSTR-code, which leads to 56 commodity groups, representing 32 different tariff levels.

*) Viz. passengerships, ferries, tankers, gas-tankers, liquidbulk carriers, drybulk carriers, cooling ships, ro/ro, container, lash ship and the category "other ships which primarily stands for conventional cargo ships."

The definition of a liner vessel in *Dunkerque* and in *Calais* is roughly the same as that in German and Dutch ports, i.e. be at the disposal of the public, sail along submitted routes at fixed time schedules.

London

British ports explicitly make a distinction between conservancy dues and dockage charges. In London conservancy dues are charged per G.R.T. with exemption from charges for the empty voyage of vessels which come to load or discharge only. Dock charges are based on a dual measure, viz. G.R.T. and weight tonnes of cargo discharged and/or loaded. A differentiation is made according to the origin and destination of sailing between roughly 3 important categories: sailing section outside Europe (highest rates), within Europe, and finally within North Sea – Channel range (cheapest rates).

In each category a number of combinations between the G.R.T. and the metric tonnage are possible according to the degree of loading, or whether it concerns discharging or loading only. Charges account for periods of 4 up to 21 days according to the amount of cargo discharged.

Southampton

The structure of port dues in Southampton is much the same as in London. Instead of the G.R.T. however, the N.R.T. is taken as a basis. Furthermore a difference exists between coastwise and foreign-going traffic with regard to conservancy dues. Berthing or dock dues are also charged per N.R.T. What is specifically for Southampton is the distinction between vessels terminating or commencing their voyage in Southampton and vessels not commencing or terminating their voyage in Southampton. The first category is charged for a period of two weeks according to the origin or destination of sailing: British ports, North Sea ports or other ports (in order of increasing rates). The second category is charged for 72 hours according to the ratio between cargo loaded or discharged in tonnes and the N.R.T. of the ship (the smaller this ratio the lower the berthing rate).

FIRST CONCLUSIONS AND REMARKS CONCERNING THE FUTURE OF PORT CHARGING.

- A. 1. Tariff structures seem to be fairly similar within countries, the opposite is true between different nationalities.
2. Many structures are out-dated: they contain too many exceptions, use out-dated measures such as the N.R.T., make distinctions as a function of origins and/or destinations, which is irrelevant to the basic problem.

3. Most structures are far too complex in order to come to relevant comparisons. This is especially true for the English, German and French sea ports
 4. All structures envisaged, except one, are not directly related to the port's cost structure. The exception concerns the port of Rotterdam. This port, however, is in a fairly strong position to impose its charging policy.
The absence of any true cost-based port charging system, besides, makes it possible that many of the smaller ports always will try to adjust their rates to be in line with the decisions taken by some "leader", in our case the port of Rotterdam ([34], Annex VI, p. 7)
 5. Most structures are "contaminated" by the fear of a severe within-range-competition. In general the National policy is more determining the port tariff structure than real economic situations are. Possibly this explains why port tariff structures are modernised so seldomly
 6. As a managerial instrument port dues nowadays are failing in most cases. Port due levels neither reflect real cost price levels or eventual and/or local efficiencies or inefficiencies of the charging sea port. Moreover, this seems to be the wish of many port authorities !?
- B.
1. Any *comparison* between the existing port charging structures is extremely complex and often impossible when not based on concrete examples. Something like that has already been done, e.g. in the frame-work of the special Working Group on sea ports of the E.E.C.-Commission, viz. on the basis of disbursement accounts applied to a very limited number of vessels, which were then supposed to call at all sea ports concerned, whether this was the case in reality or not. Precisely therefore this experiment received a lot of *criticism*: the ships never were representative for the sea port's charging system.
 2. By means of *cluster analysis* we will find those "representatives", through which it becomes feasible to calculate different, but comparable, price levels by type of sea port.
Next, some pertinent questions might find an answer:
 - what is the real importance of exceptions and/or reductions in the port charging structure?
 - what is the real effect of the incorporation of competitive parameters in the port charging structure?
 - what will be the consequence upon the levels themselves in the case of standardizing the envisaged port charging structures?
 3. Finally an answer might be found to the question whether it is really worth while to complicate port charging matters as they are nowadays

A *uniform structure* seems quite feasible. Most sea ports surveyed seem to be interested in a *standardized approach to port pricing*, or in other words to form of uniform (cost based?) pricing formula, provided competitive relationships are not jeopardized *). Hence, it is of extreme importance to be able to circumscribe or even better to forecast the main consequences of well-defined alterations in port charges.

4. In the meantime the trend to become *self supporting* in reinforced by growing difficulties in the implementation process of port expansion programmes. The fact that a certain financial autonomy might ameliorate their position actuates many port authorities to place greater emphasis on developing a rate which is reasonably related to costs ([5], p. 16). In most ports this will no doubt cause *increases in tariffs*, but combined with the knowledge that port charges may not be a significant factor in port selection by shippers (see [4] , p. 64), these price ameliorations could be initiated with minor, if any, adverse effects (cf. [5], p. 18).

According to the American Association of Port Authorities (A.A.P.A.), a standard approach to port pricing would even greatly help in this case through increasing stability of rates among ports, by facilitating port comparisons and last but not least by improving user understanding of the port cost-rate relationships and so of eventual need for *rate adjustments*.

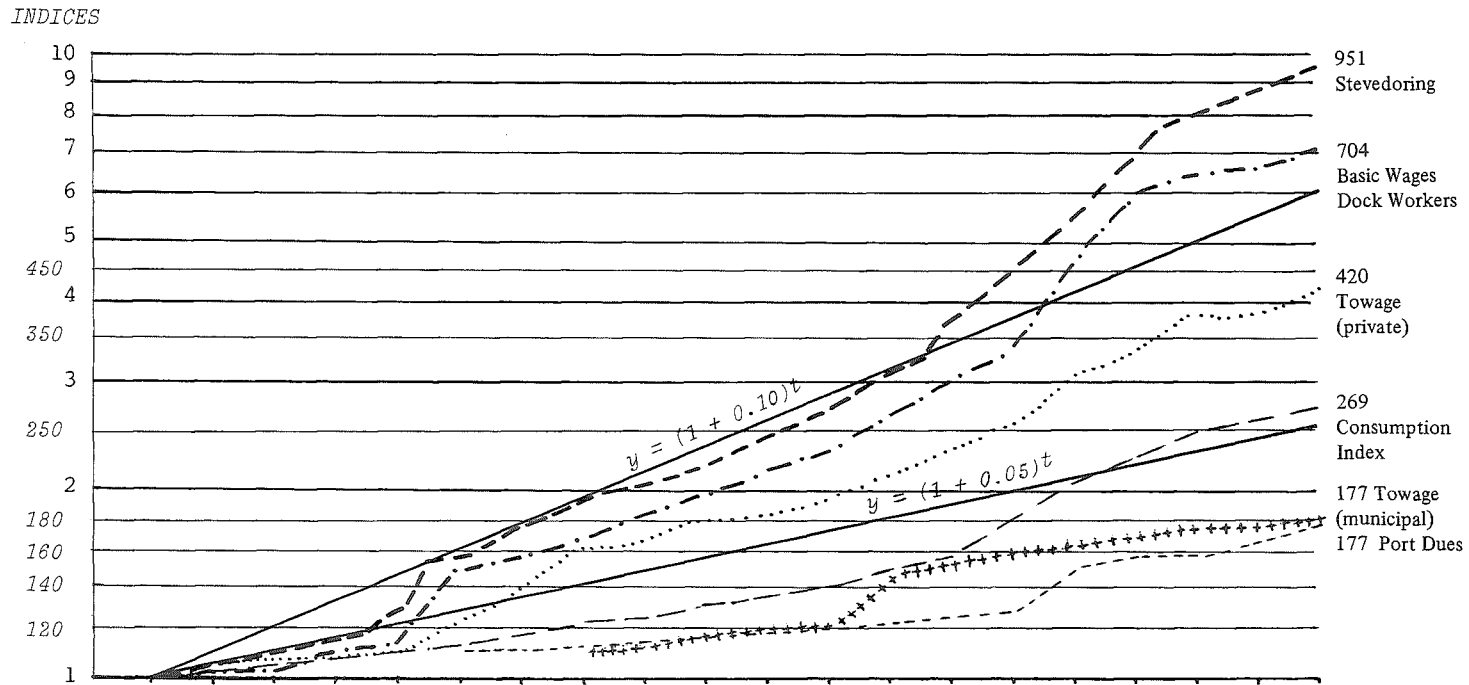
5. As to port tariff increases it is worthwhile remarking, that the gap between port *costs* and corresponding *charges* is much wider for services provided by official public bodies, generating general costs, than for more commercial services incurring mainly specific costs ([34], p. 43). In other words a real stagnation, sometimes even a decrease, in income from the official port charges, especially from port dues, can be observed, which very often is contrasting quite obviously with the continuous growth in revenue from cargo-handling activities.

Tariffs related to stevedoring and wharf cargo-handling indeed have gone up at a rate which in many ports ([34], p. 25) has reached clearly distinguished levels compared to those of the general and/or specific but official tariffs on ships. In Antwerp e.g. (cf. Fig. 1.) the first are growing at an average of 10% and more, the latter at an average of max. 5% .

These considerations demonstrate that *port dues ameliorations* are quite feasible, the more because port time, especially for specialised vessel types, has been reduced since 1970. However, whereas for conventional vessels handled at non-specialised berths port times at best remained unchanged ([34], p. 39), the question remains too whether such a tariff increase should be appli-

*) In the U.S.A. one and another seems to run parallel with a certain trend to self-sufficiency too.

FIGURE 5.1. EVOLUTION OF PORT TARIFFS IN THE PORT OF ANTWERP



ed to alle users or not *). This is, however, a question of port management strategy, which is beyond the scope of this research work.

6. Another important feature of port management in this context consists of the fact, that according to the evolution of selected revenue and expenditure items in a range of world ports (cf. [34], Annexe IV and V), *no* obvious *correlation* seems to exist between on the one hand those items and on the other-hand traffic levels measured by tonnage handled.

As a consequence net revenues from port dues, etc. are not always proportional to port throughputs, which implies that increases in traffic do not always automatically lead to substantial improvements in port productivity, also because the corresponding port expenditures are rather uncorrelated. In no small measure this is owing to the indivisibility of most port facilities, but to an even greater extent this may be due to the unreliability of port traffic forecasts and/or the price-inelasticity of the demand (cf. [4], p. 66/67).

Now one easily understands, that the applied systems, are rather inefficient, at least economically seen, or what is more neutral to say, that an enormous gap exists between the theory of tariff specification, outlined earlier, and the day-to-day practice in sea ports.

This is our final arguement to investigate the feasibility of cost-based port charges.

*) Smaller ships for instance seem to be hit severely by the rise in port dues, whilst the effect on larger vessels, if measured on an N.R.T. basis, is very much less ([34], p. 20). Analogously it is worthwhile to remark that one more day in port per round voyage length also affects more seriously smaller vessels ([35], p. 642, Graph. IV).

REFERENCES

- [1] UNCTAD (1975), *Port Pricing*, New York.
- [2] CHAPON J.P. (1974), *Ports Maritimes*, Université de Trieste XVe cours international d'études supérieures des transports dans la communauté économique Européenne (Marché Commun), 30 augustus 1974.
- [3] THOMAS B.J. (1978), Port charging Practices, *Maritime Policy and Management*, Vol. 5 No 2, 1978, pp. 117-132.
- [4] VOORHAMME, R. & WINKELMANS, W. (1978), *Cost Based Port Tariffs: IV. Seaport Competition and its consequences on port management, especially regarding the charging policy*. Antwerpen: R.U.C.A.
- [5] AMERICAN ASSOCIATION OF PORT AUTHORITIES, (1978), *Survey of Port Pricing Policies*, Committee VII Report, September 1978.
- [6] BUTTON K.J. (1979), The Economics of Port Pricing. *Maritime Policy and Management*, Vol. 6 No 3, July-September 1979, pp. 201-207.
- [7] AMUNDSEN, P.A. (1978), *Current trends in port pricing*, U.S. Maritime Administration (Dept. of Commerce).
- [8] VOORHAMME, R. & WINKELMANS, W. (1977), *Cost-Based Port Tariffs: possibilities and repercussions in 10 E.E.C.-North Sea Ports*. Antwerpen: R.U.C.A.
- [9] VERHOEFF, J.M. (1977), Seaport competition, *International Journal of Transport Economics*, Vol. IV nr. 3, December 1977, pp. 271-284.
- [10] HAVENBEDRIJF: Algemene Directie, Afd. Studie en Prospectie (1966), *Nota over de ontwikkeling van haventarieven te Rotterdam*, Antwerpen. Unpublished.
- [11] HAVENBEDRIJF: Algemene Directie, Afd. Studie en Prospectie (1968), *Overzicht van de in de zeehavens gebruikte stelsels voor de berekening van havenrechten en kadegeld*, Antwerpen. Unpublished.
- [12] ALGEMENE DIRECTIE VAN HET HAVENBEDRIJF (1976), *Vergelijking van de havenrechten te Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge* (toestand op 1 januari 1976), Antwerpen. Unpublished.
- [13] S.E.A. (1973), *Havenkosten en havenrechten in de Rangehavens Rotterdam - Le Havre*. Antwerpen, S.E.A. Unpublished.
- [14] S.E.A. (1974), *Havenkosten in de Rangehavens Rotterdam - Le Havre*, Antwerpen: S.E.A. Unpublished.
- [15] S.E.A. (1976), *Kosten ten laste van het zeeschip in Antwerpen*. Antwerpen, S.E.A. Unpublished.
- [16] S.E.A. (1976), *Vergelijking Havenkosten en Havenrechten te Antwerpen, Gent en Zeebrugge*, Antwerpen: S.E.A. Unpublished.
- [17] VAN DE WAL G. (1971), *Vergelijking van de havenrechten in de havens Duinkerken en Antwerpen*, Antwerpen: Algemene Directie van het Havenbedrijf Antwerpen. Unpublished.
- [18] VAN DE WAL G. (1972), *Vergelijking van de havenrechten te Hamburg en te Antwerpen*, Antwerpen: Algemene Directie van het Havenbedrijf Antwerpen. Unpublished.
- [19] VAN DE WAL G. (1976), *Vergelijking van de havenrechten voor zeeschepen in de havens Antwerpen, Vlissingen en Terneuzen*. Antwerpen: Algemene Directie van het Havenbedrijf Antwerpen. Unpublished.
- [20] VAN DE WAL G. (1976), *Vergelijking van de havenrechten voor zeeschepen in de havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam*. Antwerpen: Algemene Directie van het Havenbedrijf Antwerpen. Unpublished.

- [21] BNLEU – Commissie voor het verkeer (1974), Subcommissie "Havenvraagstukken", Werkgroep "Tarieven", *Overzicht van havenrechten voor zeeschepen in de Belgische en Nederlandse havens* (stand van 1 sept. '74), Brussel. Unpublished.
- [22] BNLEU – Commissie voor het verkeer (1975), *Vergelijking van zeehavengelden voor een kustvaarder*, Brussel, Unpublished.
- [23] BNLEU – Commissie voor het verkeer (1976), Subcommissie "Havenvraagstukken", Werkgroep "Tarieven", *Principes inzake de berekening van Zeehavengelden op basis van één parameter (scheepstonnemaat) of op basis van twee parameters (de scheepstonnemaat en de lading)*, Brussel. Unpublished.
- [24] MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, Directie Zeewezen. *Vergelijking van zeehavengelden voor een kustvaarder*, Brussel, mei 1975. Unpublished.
- [25] COMMISSIE ZEEHAVENOVERLEG, *Tarieven Nederlandse Zeehavens* 2de rapport, Den Haag 1976.
- [26] WINKELMANS W., *Concurrentiële positie van de Zeehavens*, Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen, Berichten 22, september 1979, deel IV pp. 177-236.
- [27] HÖLTERLING, H. (1966), *Die Tarife für Seehafenleistungen*, Berlin: Duncker & Humblot.
- [28] BES, J. (1975), *Chartering and shipping terms*, London: Barker & Howard.
- [29] BAUDELAIRE J.G. (1979), *Administration et Exploitation Portuaires*. Editions Eyrolles, Paris 1979.
- [30] Economic Commission for Latin America (1970), Joint Transport Programme, *Maritime freight rates in the foreign trade of Latin America*, Santiago de Chili; United Nations Economic and Social Council.
- [31] ROBINSON, R. (1978), Size of vessels and turnround time. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. XII, nr. 2, May 1978, pp. 161-178.
- [32] HEAVER, T.D. & STUDER, K.R. (1972), Ship size and turnround time: some empirical evidence. *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. VI, Jan. 1972, pp. 32-50.
- [33] TOFAHRN, K.W. (1977), Die Entwicklung des seegängigen Weltgüterverkehrs unter Berücksichtigung des Strukturwandels der eingesetzten Schiffstypen. *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, Vol. 48 nr. 1, 1977, pp. 43-60.
- [34] UNCTAD (1977) *The Extent and Causes of Port Cost Increases*. Trade and Development Board – Doc. No. TD/B/C.4/167/Supp. 1 Geneva 31 March 1977.
- [35] GOSS, R.O. (1971), The size of ships. In: R. REGUL, ed., *The Future of the European Ports*, Vol. II, pp. 609-642.
- [36] CAMPBELL, F.S. (1974), *Port dues charges and accomodation 1974-1975*, London: George Philip and Son Ltd.

EUROPARUBRIEK

door
Mr J. G. W. Simons

DE EUROPESE VERVOERSINTEGRATIE

15 mei 1980 – 1 augustus 1980

Ten geleide,

De oplettende lezer zal bemerkt hebben dat de verslagperiode in dit nummer niet geheel een kwartaal bevat. Augustus, vakantiemaand van de Europese Gemeenschappen bij uitstek, is de gelegenheid de verslagperiode twee weken te vervroegen om zodoende de schrijver en het redactiesecretariaat ruim voldoende gelegenheid te geven nog meer kwaliteit te leveren.

Het nadeel – iets minder actualiteit – weegt niet op tegen de zekerheid dat de rubriek altijd kan worden meegenomen in het desbetreffende nummer.

Door het wegvallen van het woord "Luxemburg" in de voorlaatste zin van de paragraaf "Ten geleide" in het vorige nummer was niet geheel duidelijk dat de Nederlandse vervoersattaché in Brussel nu al namens Luxemburg het voorzitterschap van de werkgroep zeevaartvraagstukken bij de Raad op zich heeft genomen. Er zij aan herinnerd, dat het voorzitterschap van de Raad elk half jaar wisselt en wel per toerbeurt. Zo zal na Luxemburg, Nederland, in de eerste helft van 1981 vervolgens het Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Duitsland en in de tweede helft van 1983 Griekenland aan de beurt zijn om vervolgens verder te gaan met Frankrijk, Ierland en Italië.

Dat het Nederland menens is met het komende voorzitterschap, bleek uit de deelname van de twee Nederlandse bewindslieden aan de 647e zitting van de vervoersraad op 24 juni j.l. te Luxemburg. Minister Tuijnman en Staatssecretaris Smit-Kroes waren beide aanwezig, niet alleen om de onderwerpen te behandelen, doch ook om de collega's beter te leren kennen, opdat een en ander vrucht kan afwerpen in het eerste halfjaar van 1981. Overigens is daarvoor weer op 4 december gelegenheid, nu op die datum de volgende ministerraad is gepland.

Het komende semester is ook organisatorisch zeer interessant. Het is nagenoeg zeker, dat Commissaris Burke niet meer in de nieuwe Europese Commissie, die in januari 1981 zal worden geïnstalleerd, zal terugkomen en het is dus de vraag wie de nieuwe man of vrouw zal zijn, die de vervoerszaken gaat behandelen. Tevens gaan geruchten, dat ook Directeur-Generaal Le Goy verdwijnt. Vooral Griekenland schijnt deze niet onbelangrijke post voor zich te willen claimen met het oog op de zeevaartbelangen.

Daarnaast speelt nog een interne reorganisatie bij de diensten van de Europese Commissie, waarbij het Directoraat-Generaal Vervoer weleens slachtoffer zou kunnen worden.

Aanvankelijk zou in juni een beslissing worden genomen. Tot op heden is dat uitgesteld tot de nieuwe Commissie werkzaam is. Dat het vervoer elders wel serieus wordt genomen blijkt b.v. uit de recente postzegeluitgave in Nederland.

Iedere bijdrage aan het E.E.G.-vervoerbeleid mag in deze rubriek niet onbesproken blijven. Vandaar, dat gewezen wordt op de regelmatige publikaties van het Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen over het E.E.G.-vervoerbeleid; nu is een balans 1978 - 1979 uitgekomen. *)

Naast de gebruikelijk bespreking van de tijdens de E.E.G.-raadszittingen in de desbetreffende jaren genomen maatregelen en de voorstellen van de Commissie op vervoersgebied, geeft deze uitgave in de inleiding ook een retrospectieve beschouwing van de Europese vervoersintegratie tijdens het voorbije decennium. Voor een snel overzicht van de evolutie van de vervoersintegratie is deze inleiding van 8 bladzijden waarlijk een uitkomst.

Algemeen.

Zoals boven vermeld hield de raad van Ministers (Vervoer) op 24 juni een zitting. Het voorzitterschap lag bij de heer Salvatore Formica, Minister van Verkeer van Italië.

De Raad ging in beginsel akkoord met de eerste richtlijn betreffende de invoering van een Europees rijbewijs, overigens onder voorbehoud van de Britse delegatie. Eerst zal nog de formele procedure van consultatie van het nationale parlement moeten worden beëindigd. Men liet overigens doorschemeren, dat er geen twijfel over bestaat, dat het zijn medewerking zal betuigen. In een volgende Raad zou dan de definitieve tekst van de richtlijn kunnen worden vastgesteld. De inhoud van de richtlijn betreft de inwisselbaarheid van nationale rijbewijzen, doch nog steeds is niet een volledige harmonisatie, d.w.z. één wettelijk Europees rijbewijs, door dit Raadsbesluit tot stand gebracht. Het is wel dichterbij gekomen.

Een tweede besluit gold de aanvaarding van de richtlijn inzake bepalingen op het gebied van de zomertijd. Deze richtlijn synchroniseert de begindata voor de invoering van de zomertijd (in 1981: 29 maart, in 1982: 28 maart om 01.00 uur). De richtlijn kent evenwel geen bepalingen ten aanzien van een uniforme einddatum. Ook hier geldt weer het formele Britse voorbehoud, om het nationale parlement te kunnen raadplegen.

*) Studiecentrum voor de Expansie van Antwerpen E.E.G.-vervoerbeleid, balans 1978-1979, Brouwersvliet 33, Postbus 6, 2000 Antwerpen.

Ook hier worden geen problemen verwacht.

De statistieken hielden de aandacht van de Raad bezig. De ontwerp-richtlijn over de statistische registratie van het goederenvervoer over de binnenwateren in het kader van de regionale statistiek *), alsmede eenzelfde ontwerp-richtlijn over het goederenvervoer per spoor **), konden genade vinden in de ogen van de Ministers, nadat over enkele technische punten een gedachtenwisseling had plaatsgevonden. Er zij aan herinnerd, dat deze statistieken een aanvulling zijn op een soortgelijke registratie in het wegvervoer. Voor wat betreft de nationale binnenvaart zullen ze met ingang van 1 januari 1981 en wat het nationale spoorwegvervoer betreft met ingang van 1982 worden opgesteld met behulp van financiële bijstand van de Gemeenschap. Ook zal de Commissie binnen twee jaar na inwerkingtreding voorstellen moeten doen over de opstelling van regionale statistieken voor grensoverschrijdend vervoer, zowel per binnenschip als per trein, alsmede van statistieken over het goederenvervoer met zeeschepen over de binnenwateren en van afzonderlijke statistieken over gesloten treinen. Bij het spoorvervoer zal het Comité van Vertegenwoordigers nog een specifiek kostenonderzoek in verband met de uitvoering van de richtlijn moeten uitvoeren. Formeel zullen deze ontwerp-richtlijnen overigens pas worden aangenomen, na ontvangst van het advies van het Economisch en Sociaal Comité.

De Raad ging in principe akkoord met de doelstellingen van de ontwerpverordening inzake de prijsvorming in het internationale goederenvervoer per spoor. Definitieve afronding laat echter nog op zich wachten, daar Denemarken weerstand van het begrotingscomité van het Deense Parlement vreest. Doel van de beschikking is een toereikende commerciële autonomie van de spoorwegen te bewerkstelligen. De spoorwegen zouden dan in onderlinge samenwerking de prijsvorming in het internationale goederenvervoer kunnen bepalen. Zij zouden aldus, evenals de concurrerende takken van vervoer, algemene of individuele prijsaanbiedingen, ook doorgaande internationale tarieven, kunnen maken zonder te worden onderworpen aan soms zware én ingewikkelde procedures.

De volgende agendapunten vormden gelegenheid tot het houden van een gedachtenwisseling, zonder tot concrete besluiten te komen. Zo werd acte genomen van het mondelinge verslag van de voorzitter over de werkzaamheden rond de richtlijn betreffende gewichten en andere technische kenmerken (afmetingen niet inbegrepen) van voor het goederenvervoer over de weg gebezigde voertuigen.

Besloten werd het Comité van Permanente Vertegenwoordigers op te dragen de werkzaamheden voort te zetten. Hetzelfde gebeurde met het ontwerp "financiële bijstand voor infrastructuurprojecten", waarbij de voorzitter een verklaring aflegde en de Commissie verslag deed over de stand van zaken.

*) zie blz. 169 e.v. Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2. 1980, 16e jaargang.

***) zie blz. 171 Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2. 1980, 16e jaargang.

Ook het internationaal gecombineerde rail/wegvervoer heeft de Raad beziggehouden en wel specifiek de richtlijnen die aan de Europese Commissie moeten worden verstrekt met het oog op het voeren van onderhandelingen over een overeenkomst tussen de Gemeenschap en derde aangrenzende landen over gemeenschappelijke regels die van toepassing kunnen zijn op het gecombineerd rail/wegvervoer.

Ook de luchtvaart maakte deel uit van de beraadslagingen.

De Raad erkende, dat het thema "luchtvaarttarieven voor passagiers op lijnvluchten" in de Gemeenschap nader dient te worden bestudeerd, vooral nadat acte was genomen van de adviezen, zoals die naar voren komen in het memorandum van de Europese Commissie over de bijdrage van de Europese Gemeenschappen aan de ontwikkelingen van het luchtvervoer. De Commissie is verzocht om met de nationale deskundigen de verschillende lijndiensttarieven te bestuderen, daarbij rekening houdend met de werkzaamheden van de Europese Commissie voor de Burgerluchtvaart (ECAC). In de beschouwingen zal ook de aan de luchtvaartmaatschappijen opgelegde economische beperkingen, de voorwaarden waaronder deze maatschappijen thans toegang hebben tot de markt en het gevolg van de tarieven voor passagiersvervoer op andere dan lijnvluchten, moeten worden betrokken. Ook van het zesde verslag van de Commissie betreffende de toepassing van verordening nr. 543/69 van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, heeft de Raad acte genomen. Gewezen is op het belang van een werkelijke en uniforme toepassing van deze verordening door alle lid-staten.

Verder legde de Commissie een verklaring af over de vervoersrelaties met Oostenrijk, vooral waar het gaat om een financiële bijdrage van de Gemeenschap voor de bouw van een autoweg. Ook het memorandum van de Europese Commissie betreffende het spoorwegbeleid van de Gemeenschap, waarin wordt beoogd de maatregelen te bestuderen, die deze sector nodig heeft om de nieuw behoefte van het personen- en goederenvervoer aan te kunnen door een doeltreffende autonome werking van de spoorwegen zelf, onderging dit lot.

De Franse delegatie legde een verklaring af betreffende het memorandum van de Franse regering over de veiligheid van het zeevervoer en de strijd tegen de verontreiniging door over zee vervoerde koolwaterstoffen.

Dit memorandum was reeds ingebracht in de Europese Raad van 27 en 28 april j.l. De onderwerpen die in het voorstel worden genoemd zijn: een vervroegde toepassing door de Europese landen zowel op eigen schepen als op schepen varende onder een andere vlag van de essentiële bepalingen van de SOLAS en MARPOL protocollen, versnellingen van de inwerkingtreding van internationale conventies inzake de bekwaamheid van bemanningen en de veiligheid aan boord, vervroegde toepassing van de bepalingen van de ILO-conventie 147, zijnde de minimumnormen aan boord alsmede verbetering van de verkeersveiligheid in het Kanaal en vaststelling van de voorwaarden voor toegang tot Europese havens en voor controle op de schepen.

Ook de verbetering van de uitrusting op schepen ter voorkoming van ongevallen en verbetering van de systemen ter bestrijding van olieverontreinigingen werden genoemd.

Het Franse voorstel — al in de Europese Raad ingebracht — om een Ministersconferentie te houden werd weliswaar positief ontvangen, maar eerst zal een goede ambtelijke voorbereiding, waarbij rekening wordt gehouden met de toepassing van de regels, die in IMCO-verband zijn overeengekomen, plaatsvinden.

Zoals in de paragraaf "Ten geleide" reeds is gemeld, is men onder het Luxemburgse voorzitterschap van plan, althans volgens de indicatieve kalender die ze hebben opgezet, op 4 december een Transportministerraad te houden. Op de lijst van doelstellingen is onder de rubriek "Vervoer" als prioriteit opgenomen de financiële steun van de E.E.G. aan infrastructuurprojecten van Europees belang. Daarnaast zal een politiek debat moeten worden gehouden over de integratie van de spoorwegen, de verruiming van de consultatieprocedures voor alle transporttechnieken en enkele acties op het gebied van de luchtvaart. Uiteraard wordt ook het vraagstuk van de maten en gewichten, alsmede de controle van de zeevaart in de havens, niet vergeten.

Een maand eerder, op 20 en 21 mei, waren de Europese Ministers van Verkeer in het kader van de C.E.M.T., bijeen te Bonn.

Hoofdpunten van bespreking waren daarbij het internationale goederenvervoer, de financiering van de infrastructuur en de verkeersveiligheid. Wat betreft de infrastructuur kwam het knelpunt van de Alpen-verbinding en de hoge kosten, die grensbelemmeringen nog steeds bij het internationaal goederenvervoer veroorzaken, naar voren. Een aantal mogelijkheden voor internationale financiering van infrastructuurprojecten zal worden bestudeerd.

De resolutie, welke pleit voor het realiseren van nieuwe investeringen met name op het gebied van de vervoersinfrastructuur bij belangrijke internationale projecten en op het gebied van het gecombineerde vervoer is aanvaard.

De Ministers besloten tot een bescheiden verhoging per 1 januari 1981 van het multilateraal contingent voor het internationaal wegvervoer. In beginsel werd voorts besloten tot een verdere vrijmaking van het verhuisvervoer. Er is ook goedkeuring gehecht aan een rapport van Nederlandse hand, waarin de capaciteitsontwikkeling in de Westeuropese binnenvaart volgens een moderne methode wordt geanalyseerd. Onderzocht zal worden of deze methode in alle betrokken landen kan worden toegepast. Op het gebied van de verkeersveiligheid is een resolutie aangenomen, waar onder meer wordt gepleit voor een vervanging van de bloedproef door een adem-analyse als bewijsmiddel voor het rijden onder invloed.

Ook de gevolgen van het gebruik van alcohol in combinatie met het innemen van bepaalde medicijnen zal worden onderzocht.

De voorbereiding van Nederland op het voorzitterschap in de E.E.G. gaat onversaagd door. In de maand juli is in Den Haag het E.E.G.-vervoersbeleid hoofdonderwerp van gesprek geweest tijdens een ontmoeting tussen de Britse Minister van Verkeer Fowler en Staatssecretaris Smit-Kroes van Verkeer en Waterstaat.

Afgesproken is, dat binnen het kader van de E.E.G. de grotere vrijheid in het transitoverkeer en de bekorting van het oponthoud aan de grenzen, aandacht moet krijgen. Ook de problemen bij de vaststelling van bilaterale contingenten, de verhouding met de Oosteuropese landen voor wat het wegvervoer betreft, een intensievere samenwerking in het spoorwegvervoer en het gecombineerde weg/railvervoer bleven niet onbesproken. Van gedachten werd gewisseld over de harmonisatie van de motorrijtuigenbelasting en de afmetingen en gewichten in het wegvervoer.

Parlementaire vragen.

Het Parlementslid Nyborg heeft in een mondeling debat tijdens het vragenuurtje de Commissie over de gemeenschappelijke transportpolitiek in het Europese Parlement *) de uitspraak ontlokt, dat zij in het eerste semester van 1980 het werkprogramma 1980/1983 aan de Raad hoopt te presenteren. Tot op heden is dit niet gebeurd. Dit programma zou gebaseerd zijn op de richtlijnen voor een gemeenschappelijke vervoerspolitiek, zoals zij zijn beschreven in de mededeling van de Commissie van oktober 1973. **)

Infrastructuur.

Op 6 juni vond te Brussel een colloquium plaats over de rol van de Europese Gemeenschap in de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur. Daarbij waren meer dan 200 vertegenwoordigers van vervoerders, verladers en nationale alsmede regionale regeringen. In zijn inleiding benadrukte commissaris Burke dat de infrastructuurplanning de gehele Gemeenschap moet omvatten.

Werken op nationaal niveau is niet voldoende. Als urgente projecten werden door hem genoemd: het Kanaal, de Straat van Messina en de Rijn-Rhôneverbinding. Het zou hier te ver voeren om een uitgebreid verslag van dit colloquium te geven. Een in het Frans gesteld, chronologisch, verslag van de diverse sprekers is te vinden in de Revue de la Navigation Fluviale Européenne, Ports et Industries ***) . Hier zij slechts aangestipt, dat de voorzitter van de Transportcommissie van het Europese Parlement, de heer Seefeld, wederom de in-activiteit van de Raad van Ministers hekelde.

*) vraag nr. 30, doc. H - 126/80.

**) Supplement 16/73 van het Bulletin van de Europese Gemeenschappen.

***) Revue de la Navigation Fluviale nr. 12 van 25 juni 1980.

Noch de Commissie, noch het Parlement zijn verantwoordelijk voor de langzame gang van zaken in de vervoerspolitiek. Spreker herinnerde aan de stappen naar het Hof van Justitie, die het Parlement heeft overwogen. Dit zou in de toekomst weer kunnen gebeuren, vooral nu de budgettaire middelen ten behoeve van de meest rendabele infrastructuur-investeringen zijn geschrapt.

De heer Seefeld heeft genoeg van alle memoranda en rapporten. Er moet nú actie komen!

De heer Burke was in zijn conclusies bij het colloquium zeer verwonderd over de kwalificaties die het infrastructuurmemorandum van de Europese Commissie bij deze bijeenkomst heeft ontvangen. Het werd betiteld als te voorzichtig terwijl hijzelf had gedacht dat het memorandum als te ambitieus zou worden beoordeeld.

Bij de uitwerking van het memorandum heeft men alleen gezocht naar wat de Gemeenschap zou kunnen doen. Ook wat de lid-staten niet deden, omdat het in eerste instantie de lid-staten zelf zijn, die de zorg van de infrastructuur op zich moeten nemen. De Europese financiering is volgens Commissaris Burke voor verbetering vatbaar.

Eind juni presenteerde de Commissie van de Europese Gemeenschappen een verslag*) betreffende de knelpunten in de infrastructuur en verschillende mogelijke interventiemodaliteiten.

Zij deed dat naar aanleiding van het verzoek van de Raad in 1978 bij haar bespreking van het voorstel voor een verordening voor het verlenen van bijstand voor projecten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur. Bij het opstellen van het rapport vormde de betekenis en de omvang van het begrip knelpunt een eerste probleem. Men heeft tenslotte zelf een definitie gegeven, toepasselijk bij auto-wegen, spoorwegen en waterwegen. Ook de zee- en luchthavens werden in de lijsten van knelpunten, opgenomen, alsmede enkele zee-overgangen, waaronder het Kanaal. Vastgesteld dient te worden wat het gemeenschapsbelang is bij het wegnemen van een knelpunt.

Hierbij moet men niet alleen afgaan op de voordelen voor de weggebruikers. Men moet ook denken aan energiebesparing, urbanisatie, regionale ontwikkeling, handel en economische integratie. De volgende stap, na deze bepaling van knelpunten en gemeenschapsbelang is, een systeem van gemeenschapsfinanciering te vinden om tot oplossingen te komen. In haar rapport stelt de Commissie, dat de bestaande middelen ter financiering van infrastructuurprojecten, t.w. het Regionaal Fonds, de Europese Investeringsbank, het Europese Monetair Stelsel en de nieuwe leningen van de zgn. Ortoli-faciliteit, niet soepel genoeg zijn. Immers, interventies onder het Regionaal Fonds en de renteverminderingen onder het Europese Monetair Stelsel zijn geografisch te beperkt (Italië en Ierland).

*) Document Commissie van de Europese Gemeenschappen COM (80) nr. 323 van 20 juni 1980.

Andere beperkingen, zoals het vereiste van gewaarborgde terugbetaling en de bijzondere criteria aangaande het gebruik bij leningen van de Europese Investeringsbank pleiten tegen het opnemen van de bestaande instrumenten.

De Commissie heeft daarom een geheel nieuw financieringssysteem voor de infrastructuur voorgesteld. Allereerst moet de financiering van dergelijke projecten primair een nationale zaak zijn. Gemeenschapssteun heeft een aanvullend karakter. Steun moet worden beperkt tot projecten met een vaststaand belang voor de Gemeenschap en met maximale kans op vergroting van dit belang. Onder dit nieuwe systeem zouden de lid-staten projecten bij de Commissie kunnen indienen en er steun voor vragen. In de vorm van subsidies, renteverlagingen of garanties op leningen zou per jaar een gemiddelde van drie projecten kunnen worden gekozen, die met een steun van 166 miljoen gulden of 2,4 miljard B.Frs zouden kunnen worden gerealiseerd.

In de eerste fase komen in het bijzonder in aanmerking projecten die van belang zijn voor de handel tussen de lid-staten, en des te meer, die de overschrijding van natuurlijke barrières vergemakkelijken, zoals de Kanaaltunnel; ook projecten, die geïsoleerde gebieden van de Gemeenschap openen en projecten voor verbindingen met een hoge graad aan gemengd vervoer. Deze infrastructuurprojecten zullen pas nader kunnen worden bepaald, nadat de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- voorlegging van de projecten door de lidstaten
- een beoordeling van het belang van de Gemeenschap
- selectie met inachtneming van de financiële mogelijkheden en eisen inzake optimale voordelen voor de Gemeenschap.

De Commissie is tenslotte van mening, dat in het rapport voldoende gevarieerde en bruikbare beoordelingselementen worden aangedragen om tot een volgende fase, in de actie van de Gemeenschap op het gebied van de infrastructuur, te kunnen overgaan. Toch beklemtoont de Commissie in haar conclusies nog, dat gelijktijdig twee maatregelen dienen te worden genomen, n.l.

- spoedige invoering van projecten van communautair belang.
- toepassing van de overlegprocedure van de beschikking van de Raad van 20 februari 1978 voor projecten van communautair belang.

Want eerst zal deze zeer soepele procedure moeten worden toegepast, voordat de betrokken projecten in het kader van de voorgestelde verordening betreffende financiële bijstand in behandeling kunnen worden genomen.

Het Europese Parlement heeft in zijn vergadering van 11 juli 1980 *) een advies aangenomen inzake de wijziging van het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende het verlenen van bijstand voor projecten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur **).

*) P.B. nr C. 197/74 van 4-8-1980.

**) zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 160. P.B. nr. C 89 van 10-4-1980.

Het Parlement juicht het voorstel van de Commissie om ook projecten op het grondgebied van derde landen in aanmerking te doen komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap toe. Het verzoekt evenwel Raad en Commissie ook de infrastructuur van het zee- en het luchtvervoer in het programma op te nemen en de overlegprocedure, ingesteld bij de beschikking 78/174 E.E.G. van 20 februari 1978 *) dienovereenkomstig te wijzigen.

Naar aanleiding van een opleving in de discussie rondom een Kanaaltunnel **) heeft één van de grote voorvechters van dit project, de heer Berkhouwer, in het Europese Parlement een ontwerp-resolutie ingediend ***). In deze ontwerp-resolutie zou het Kanaal niet alleen een Engelse en Franse zaak zijn maar een grote stap in de verbetering van de infrastructuur van het gehele vervoerswezen in de Noordwest regio van de Gemeenschap. Tevens is het van grote psychologische waarde bij de ontwikkeling van de Europese saamhorigheid. Technisch en financieel is de bouw van een tunnel geen onoverkomelijk probleem. Er is een zodanig rendement mogelijk, dat een winstgevend exploitatie is te voorzien. De Gemeenschap zal dan ook aan de bouw van een tunnel onder het Kanaal moeten meewerken. Derhalve wordt de Commissie uitgenodigd al dan niet in samenwerking met instanties uit de lid-staten initiatieven te ontwikkelen, opdat de bouw in de jaren '80 wordt verwezenlijkt.

Parlementaire vragen.

Over de Kanaaltunnel werden ook schriftelijke en mondelinge vragen gesteld. De heren Diligent en Boyes (met schriftelijke vragen nr. 148/80 *****) en nr. 149/80 *****) alsmede het vragenuur van de zitting van het Europese Parlement in juni 1980 *****) vroegen zich af wat de gevolgen van de aanleg van de Kanaaltunnel voor reeds minder bedeelde regio's van het Verenigd Koninkrijk zouden zijn.

De Europese Commissie komt in haar antwoord met de plannen van de Britse en Franse Spoorwegen, maar wijst tegelijkertijd op de overlegprocedure en de desbetreffende beschikking van 20 februari 1978:

De lid-staten moeten de Commissie in kennis stellen van projecten van communautair belang. Een dergelijke kennisgeving is nog niet ontvangen. De Commissie herinnert ook aan haar opdrachten tot studies, welke onlangs zijn voltooid *****)): de vier soorten projecten zullen een positieve financiële rentabiliteit opleveren.

*) P.B. nr. L 54 van 25-2-1978.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 160.

***) Document P.E. 63.854, Zittingsdocumenten Europees Parlement 1980/1981, 24 maart 1980.

*****) P.B. nr. C 190/20 van 28-7-1980.

*****) P.B. nr. C 190/21 van 28-7-1980.

*****) Document 1-230/80.

*****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 161.

Ook wat de financiering betreft berust het initiatief bij de lid-staten op wier grondgebied het werk moet worden uitgevoerd, althans zo luidt het voorstel, dat de Commissie bij de Raad op 5 juli 1976 heeft ingediend. Ook het initiatief om een beroep op bijstand van de Gemeenschap te doen berust derhalve bij de lid-staten. De heer Boyes, evenwel, was minder positief. Hij vroeg de gevolgen aan te geven voor de reeds minder bedeelde regio's van het Verenigd Koninkrijk, waarmee o.a. Schotland, Noord-oost Engeland en Zuid-Wales werden bedoeld. In een vinnig debat met de heer Burke en sommige leden uit de rechterhoek van het Parlement, werd de heer Boyes duidelijk, ook door zijn collega's, teruggefloten. Overigens was de vervoersinfrastructuur in zijn algemeenheid onderwerp van vele vragen. Daarbij spande de heer Van der Loo de kroon. Het lijkt wel of hij de heer Vredeling als parlements lid wil navolgen.

De schriftelijke vragen (nr. 321 *), nr. 313 **), nr. 315 ***), nr. 316 ****), nr. 393 *****), nr. 411 *****)) hebben alle betrekking op het memorandum over de rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur.

In de antwoorden komen de volgende elementen naar voren:

De Commissie heeft sinds de publikatie van het memorandum de reacties van het Europese Parlement, de Raad en het Economisch en Sociaal Comité ontvangen. Ook zullen de conclusies van het colloquium van 6 juni *****) aandachtig worden bestudeerd.

Het in het kader van de Beschikking van 20 februari 1978 ingestelde Comité voor de Vervoersinfrastructuur *****) heeft tot nu toe vier keer vergaderd, waarin een reglement van orde is opgesteld. Een aanvang is gemaakt met de verzameling van de plannen en programma's, terwijl het Comité ook een belangrijke rol heeft gespeeld bij de voorbereiding van het verslag van de Commissie over de knelpunten in de infrastructuur. Een en ander was onontbeerlijk daar het Comité juist in het kader van de toepassing van de verordening betreffende hulp aan projecten van communautair belang de haar toebedeelde taak moet kunnen vervullen. Het Comité hielp de Commissie bij de uitwerking van een verslag over de beoordeling van projecten van communautair belang. Daarbij kwam het energiebeleid ter sprake in de relatie tot niet-inmenging van de Overheid op de vervoersmarkt en de infrastructuurprogramma's van de Overheid.

De Commissie is verder van oordeel, dat de infrastructuur-behoefte in een kader voor de lange termijn moeten worden geplaatst en dat aan de hand daarvan projecten geleidelijk moeten worden verwezenlijkt.

*) P.B. nr. C 183/66 van 21-7-1980.
**) P.B. nr. C 198/47 van 4-8-1980.
***) P.B. nr. C 198/49 van 4-8-1980.
****) P.B. nr. C 198/50 van 4-8-1980.
*****) P.B. nr. C 206/22 van 11-8-1980.
*****) P.B. nr. C 198/67 van 4-8-1980.
*****) Zie blz. 278 en 279.
*****) P.B. nr. L 54 van 25-2-1978, blz. 16.

De uitwerking van een en ander zal derhalve veel tijd kosten. Dit schema moet dan ook stapsgewijs worden opgesteld naarmate over de grote verbindingen van communautair belang meer informatie beschikbaar komt en de desbetreffende projecten worden onderzocht. Elke tak van vervoer zal ook afzonderlijk moeten worden behandeld.

Zeer onduidelijk is de vraag van de heer Van der Loo over de financiële steun voor de vervoersinfrastructuur en de mogelijkheid dat lid-staten vrezen dat, via mogelijke financiële steun voor nieuwe verkeerswegen, een betere toegang tot de markt worden geboden. Zo wordt de toerbeurtregeling erbij gesleept, waarop de Commissie danook in haar antwoord eigenlijk niet ingaat.

Zij zegt, dat de communautaire steun bij infrastructuurprojecten slechts ten doel heeft bij te dragen tot een harmonieuze ontwikkeling van een communautair vervoernet en geenszins nastreeft het gebruik van de waterwegen, met andere woorden: de toegang tot de markt, te regelen.

Een andere vraag levert een overzicht op van de studies en rapporten die worden vermeld in het memorandum over de rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur.

- de raming van de toekomstige behoeften van het personenvervoer; een studie uitgevoerd door de O.E.S.O.
- een studie over de behoeften van het goederenvervoer; een studie door de Commissie zelf in 1977 begonnen en in december 1979 voltooid.
- een studie over de capaciteit van de infrastructuur, waarbij de door de lid-staten gebruikte methoden voor de beoordeling van de capaciteit van de infrastructuur nader worden bekeken.
Deze studie moet als grondslag dienen voor de werkzaamheden van het Comité voor de Vervoersinfrastructuur.
- een studie over de beoordeling van het communautair belang. Ook deze studie dient voor de werkzaamheden van eerdergenoemd Comité.
- het verslag van de Commissie aan de Raad betreffende de knelpunten en de verschillende mogelijke interventiemodaliteiten *) op het gebied van de vervoersinfrastructuur.
- verslag over de beoordeling van een communautair plan. Dit verslag is thans met medewerking van het Comité voor de Vervoersinfrastructuur nog in voorbereiding en zal waarschijnlijk in 1981 aan de Raad worden voorgelegd. Het zal als grondslag dienen voor de beoordeling van het communautair belang van projecten met het oog op de toepassing van de verordening inzake de financiële steun.

*) zie blz. 279.

Een andere schriftelijke vraag (nr. 221/88*) van de heer Moreland ging in op een ander aspect, n.l. het beleid ten aanzien van de waterwegen. De vraag geeft de Commissie aanleiding erop te wijzen, dat het geenszins de bedoeling was van het memorandum inzake de vervoersinfrastructuur om commentaar te leveren op de werkelijke omvang van de in het recente verleden gedane investeringen en nog minder of een en ander wel toereikend is geweest. De aandacht gaat meer naar de toekomst uit dan naar het verleden. De investeringen in de waterwegen worden op gelijksoortige wijze als die in de andere vervoertakken behandeld. Een volledige en doelmatige concurrentie tussen de vervoertakken vereist nu eenmaal dat de toewijzing van middelen aan strenge economische regels wordt onderworpen, zodat elke tak een passende bijdrage levert voor de voorziening in zijn infrastructuurbehoefte. Ten aanzien van het probleem van de relatieve energie-efficiency van de verschillende vervoertakken wordt geantwoord dat dit zeer complex is. De waterwegen zijn weliswaar potentieel efficiënt voor het vervoer van bepaalde goederen, doch elke verkeersstroom vertoont variërende kenmerken, waardoor algemene beoordelingen van weinig of gener waarde zijn.

De laatste vraag van de heer Van der Loo gaat wat meer in detail. Zij betreft namelijk de verbetering van de infrastructuur van het vervoer in Frankrijk. Het lag voor de hand dat de Commissie in haar antwoord niet ingaat op de beoordeling van diverse door vragensteller opgesomde projecten in Frankrijk. De Commissie wijst op het ondersteunende karakter van een gemeenschapsactie en zij is niet in staat noch bevoegd om uitvoerige studies te maken van de infrastructuurbehoefte van de lidstaten.

Wel is interessant, dat de Commissie zegt graag haar medewerking te verlenen aan de planningsmaatregelen voor het opvangen van de gevolgen van de uitbreiding van de Gemeenschap en dat zij bezig is met een kleine experimentele studie over de effecten van de toetreding van de landen van het Iberisch Schiereiland. Aan de hand van deze studie kunnen verdere maatregelen worden overwogen. Zo wordt ook uitdrukkelijk in het antwoord een standpunt over de Rijn-Rhôneverbinding vermeden met de dooddoener, dat dit project niet door Frankrijk aan haar is gemeld, noch enig ander project is toegezonden overeenkomstig het besluit van de Raad van februari 1978.

Ook andere parlementsleden kregen gelegenheid om de infrastructuur door middel van vragen bij de Commissie te laten bekijken. De heer Moreland ging met een schriftelijke vraag (nr. 394/80 **) diep in op de kosten-batenanalyses, die al dan niet algemeen worden gebruikt bij de beoordeling van infrastructuurprojecten. Volgens de Commissie is dit wel het geval, alleen zal de toepassing ervan van de ene lidstaat tot de andere verschillen, met name voor wat betreft de waarde, die moet worden toegekend aan immateriële voordelen, zoals tijdwinst of voor de toegepaste discontovoet.

*) P.B. nr. C 183/51 van 21-7-1980.

**) P.B. nr. C 198/68 van 4-8-1980.

Ook de kwestie van de evaluatie van het communautair belang van vervoersinfrastructuurprojecten wordt door de Commissie bestudeerd, doch de lid-staten beschikken reeds over voldoende informatie om een algemene indruk te krijgen van de waarde van een project.

De werkelijk volledig overbodige schriftelijke vraag van de heer Poncelet (nr. 1658/79) over het standpunt van de Gemeenschap ten aanzien van de deelname aan de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuren waarbij de Commissie uiteraard in het antwoord verwijst naar haar memorandum van 14 november 1979, wordt hier slechts volledigheidshalve genoemd *). De schriftelijke vraag van de heer Key (nr. 1438/79 **) is dan des te interessanter.

De plannen voor de vervoersinfrastructuur en de toepassing daarvan op havens, zeehavens en luchthavens is een venijnige vraag in het licht van de in de paragraaf "Infrastructuur" besproken resolutie van het Parlement.

De Commissie stelt in haar antwoord, dat in het actieprogramma rekening is gehouden met sommige aspecten van de functie van havens en luchthavens. De toepassing van de verordening betreffende de financiële steun voor vervoersinfrastructuurprojecten sluit niet uit, dat rekening wordt gehouden met de invloed van havens en luchthavens op het verkeer over land, derhalve dat steun zou kunnen worden verleend aan investeringen voor de uitbreiding van een verkeersnet over land in de havengebieden.

De transito-autoweg door Oostenrijk was aanleiding voor een tweetal vragen. De heer Bettiza vroeg (schriftelijke vraag nr. 64/80 ***) naar de financiering van de plannen. De Commissie herhaalt in haar antwoord eigenlijk alles wat reeds in het vorige nummer daarover is opgenomen ****). De Commissie preciseert nog in haar antwoord, dat hulp zou moeten worden verleend op dezelfde wijze als die is voorzien in E.E.G.-verband, d.w.z. volgens het voorstel voor verordening betreffende steun aan projecten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur. Ook de schriftelijke vraag (nr. 1436/79 *****) van de heer Jonker ontlokt de Europese Commissie geen nieuwe uitspraken omtrent de autosnelweg Innviertel-Phym-Autobahn op de wegverkeersroute noordwest-zuidoost via Salzburg, Graz, Oostenrijks/Joegoslavische grens, of het moest zijn de constatering, dat de invloed van het transitieverkeer op de verkeersdoorstroming op de zgn. Gastarbeiterroute zeer moeilijk te beoordelen is, doordat het onmogelijk is een onderscheid te maken tussen het aantal transitivoertuigen en het totale verkeer op de verschillende wegvakken van deze route.

*) P.B. nr. C 156/37 van 25-6-1980.
**) P.B. nr. C 126/42 van 27-5-1980.
***) P.B. nr. C 167/27 van 7-7-1980.
****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 161.
*****) P.B. nr. C 126/41 van 27-5-1980.

Het heffen van tolgelden, in het bijzonder op de Belgische autowegen, is onderwerp van een drietal vragen. De heren Seefeld (schriftelijke vraag nr 1877/1979 *)), Berkhouwer (schriftelijke vraag nr. 291/80 **) en Damseaux (schriftelijke vraag nr. 338/80 ***) laten de volgende wetenswaardigheden optekenen.

De Europese Commissie zal bij de regeringen van Frankrijk en Italië informeren of en, zo ja, wanneer en hoe, zij van plan zijn de daar bestaande tolheffingen af te schaffen. Zij zal niet nalaten deze gegevens aan het geachte Parlementslid door te geven.

Herhaald wordt dat de Belgische regering voornemens is de Commissie te raadplegen over het wetsontwerp om een vignet in te voeren volgens de procedure van voorafgaand overleg in het kader van de beschikking van de Raad van 1962. Ook zou het voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsvoertuigen, waaraan de Raad haar principiële goedkeuring heeft gehecht in juni 1978, niet uitsluiten, dat heffingen, zoals de tolrechten voor autowegen, kunnen worden ingevoerd voor het gebruik van bepaalde infrastructuren. Voorwaarde is echter, dat de beginselen van de richtlijn worden nageleefd. Dit is uiteraard per project te beoordelen, nadat de Commissie officieel is geraadpleegd.

Wegvervoer.

De Europese Commissie heeft bij beschikking van 16 juni 1980 ****) de Ierse Regering gemachtigd om voor het binnenlandse wegvervoer afwijkingen van de communautaire verordeningen van sociale aard voor het wegvervoer toe te staan. Speciale uitgeruste voertuigen zoals bedoeld in artikel 14 bis, lid 3, sub a, van Verordening nr. 543/69 *****) kunnen vrijgesteld worden van de verplichting een controleapparaat (tachograaf) te gebruiken, daar dit vervoer door zijn bijzondere kenmerken van weinig of geen economisch belang is. Het betreft hier speciale voertuigen voor gebruik van binnenlands vervoer naar plaatselijke markten, huisverkoop, ambulante werkzaamheden van banken, het uitlenen van boeken, platen, ambulante tentoonstellingen of erediens ten. Op dezelfde datum heeft de Commissie ook advies uitgebracht over de afwijkingen van communautaire voorschriften, die de Ierse regering voornemens is toe te staan *****), zoals de maatregelen betreffende het goederenvervoer in een straal van 50 kilometer, het personenvervoer van ten hoogste 15 personen, proefritten in verband met het technisch onderhoud en het vervoer van levende dieren. In de sociale verordeningen nr. 573/69 en nr. 1473/70 zijn voor het desbetreffende soort vervoer uitzonderingen voorzien.

*) P.B. nr. C 137/55 van 9-6-1980.
**) P.B. nr. C 198/44 van 4-8-1980.
***) P.B. nr. C 198/55 van 4-8-1980.
****) P.B. nr. L 176/37 van 10-7-1980.
*****) Gecodificeerde versie van de Verordening, P.B. nr. C 73 van 17-3-1979.
*****) P.B. nr. L 176/38 van 10-7-1980.

De Commissie brengt dan ook over de vrijstellingen gunstig advies uit met de aantekening, dat er passende maatregelen moeten worden genomen om een doeltreffende controle van het betrokken vervoer ook zonder tachograaf te verzekeren alsmede inbreuken op de normen inzake sociale bescherming en veiligheid van het wegvervoer te voorkomen. Niet zo gunstig was het advies van de Commissie van 12 juni 1980 met betrekking tot maatregelen van de Deense regering ter uitvoering van richtlijn 76/914/E.E.G. van de Raad van 16 december 1976, betreffende het minimumniveau van de opleiding van bestuurders in het wegvervoer *). In dit advies wordt een ministerieel besluit van 31 oktober 1979 beoordeeld **). Allereerst betreurt de Commissie het dat de Deense regering te laat was met het voorleggen van het zoëven genoemde ministeriële besluit. Zij moet constateren dat een aantal leemten bij bestudering van het besluit en vergelijking met de verordening, aan de dag traden.

Zij betreffen vooral de onderwerpen, zoals die staan vermeld in de bijlagen bij genoemde richtlijn, welke betrekking hebben op bepaalde kennis en hoedanigheden die van de bestuurders worden vereist. Ook een ontwerp van een ministeriële verordening in Luxemburg, waarbij het vervoer van personen en goederen op Luxemburgs grondgebied met in een ander land ingeschreven voertuig en aanhangwagens afhankelijk wordt gesteld van een vergunning, dient volgens advies van de Commissie van 25 juni 1980 ***) te worden aangepast. De Commissie moet immers constateren, dat de maatregelen erop zijn gericht het vervoer afhankelijk te stellen van een vergunning, behalve indien Luxemburgse vervoerders in de desbetreffende lid-staat niet afhankelijk zijn van vergunningen. Nu de ontwerpmaatregel tot gevolg kan hebben, dat bepaalde vervoerders ten opzichte van Luxemburgse vervoerders en eventueel van sommige andere lid-staten in een minder gunstige positie komen te verkeren, dan bij de inwerkingtreding van het E.E.G.-verdrag het geval was, zal de groothertogelijke verordening moeten worden gewijzigd, om haar in overeenstemming te brengen met artikel 76 van het E.E.G.-verdrag.

Eind juli heeft de Europese Commissie ook een voorstel voor een verordening van de Raad vastgesteld, dat de communautaire contingenten voor het goederenvervoer over de weg voor het jaar 1981 bevat.

Deze ontwerp-verordening steunt op de basisverordening nr. 3164 van 1976. Voor de 30ste november van ieder jaar moet de Raad de eventuele vermeerdering van de contingenten en de verdeling onder de lid-staten goedkeuren. De Commissie stelt een verhoging van 25% voor; niet alleen op grond van de te verwachten ontwikkeling van de goederenuitwisseling tussen de lid-staten, maar eveneens naar aanleiding van de behoefte van de economische integratie en de verbetering van de produktiviteit van de bedrijven. De communautaire contingenten zullen bijdragen aan de verbetering van de rentabiliteit van de ondernemingen en het aantal ritten, het energieverbruik en de opstoppingen op de wegen verminderen.

*) P.B. nr. L 357 van 29-12-1976, blz. 36.

**) P.B. nr. L 172/32 van 5-7-1980.

***) P.B. nr. L 185/46 van 18-7-1980.

Van het totale aantal voorgestelde communautaire vergunningen (4.788) zou België er 517 en Nederland 747 krijgen. Nieuw in de rij is Griekenland, dat wordt bedacht met 95 vergunningen. Wanneer men de criteria strikt zou aanhouden zou het daarop geen recht hebben. Maar gezien het handelsbelang van Griekenland, oordeelt de Commissie, dat zij een gelijk quota als Ierland, dat het minste tot op heden heeft, zou moeten krijgen. Ook de verdelingscriteria stelt de Europese Commissie bij dit voorstel "im Frage". Tot op heden werd naast een lineaire verhoging voor de helft ook de gebruiksgraad van de toegestane contingenten in de beschouwingen betrokken. Daar het tweede criterium veel kostbaar werk voor de Gemeenschap vereist, wordt voorgesteld in den vervolge alleen met de lineaire verhoging rekening te houden. Praktisch lijkt het voorstel om de communautaire vergunningen van korte duur in een ander jasje d.w.z. kaft te steken dan die welke voor een geheel jaar gelden om zo de herkenbaarheid voor de vervoerder en de controlediensten te vergemakkelijken.

De Commissie voor Milieubeheer, Volksgezondheid en Consumentenbescherming van het Europese Parlement heeft op 30 juni het voorstel van de Europese Commissie om het toelaatbaar brutogewicht van zware vrachtwagens tot 44 ton te verhogen, verworpen. In een aangenomen amendement werd de Commissie verzocht nieuwe voorstellen voor harmonisatie van de wetgevingen op een aanzienlijk lager niveau, in te dienen b.v. 32,5 ton en een maximum-asdruk van 10 ton, hetgeen de huidige limieten in het Verenigd Koninkrijk zijn. Het voorstel van de Europese Commissie moet nog worden goedgekeurd door de Commissie voor Vervoer van het Parlement. Deze zal echter met de mening van de Milieucommissie rekening moeten houden. Bij verschil van mening tussen de twee parlementaire commissies zal naar een oplossing moeten worden gezocht tijdens de plenaire vergaderingen.

In het vorige nummer *) is melding gemaakt van een vraag in de Tweede Kamer van het Nederlandse Parlement in welke werd ingegaan op uitspraken van Prof. Dr. W. A. G. Blonk over de kosten van allerlei overbodige formaliteiten aan de grenzen voor het Europese wegvervoer en de penetratie van de Oostbloklanden in het internationale vervoer.

In haar antwoord wijst de Staatssecretaris erop, dat niet zozeer sprake is van overbodige formaliteiten, doch van onnodig grensoponthoud, waarvan de vermindering aanzienlijke besparingen kan opleveren. Dit moet dan ook worden nagestreefd. Ook buiten de E.E.G. wordt getracht om te komen tot verbetering van de grensprocedures.

Zowel in het kader van de Europese Conferentie van de Ministers van Transport (C.E.M.T.) als in het kader van de Economische Commissie van Europa van de Verenigde Naties wordt gewerkt aan maatregelen, waarbij de Nederlandse regering bij voortdurend ernaar streeft een zo efficiënt mogelijke afhandelingsprocedure te werkstelligen.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 166.

Voor wat betreft de penetratie van de Oostbloklanden in het internationale vervoer wordt verwezen naar de diverse initiatieven die reeds op dit gebied op het vlak van de Europese Gemeenschap zijn genomen.

Parlementaire vragen.

Bij het vragenuur tijdens de zitting van het Europese Parlement in juni 1980, *) werden weer, zoals in het verleden met schriftelijke vragen is gebeurd, uitzonderingen bepleit voor de afgelegen gebieden in het Verenigd Koninkrijk en eventueel Ierland. Met name de Schotse afgevaardigden pleitten hiervoor, doch volgens het Nederlandse lid van de Commissie die als onder-voorzitter deze vraag beantwoordde, was de Commissie met de extra overgangperiode voor de stapsgewijze geleidelijke invoering van de E.E.G.-voorschriften ter zake van de rijtijden, reeds tot het uiterste gegaan. Zij is dan ook niet van plan de Raad voorstellen te doen voor verdere afwijkingen van de voorschriften voor voertuigen met standplaats op eilanden of vrachtwagens, die opereren vanuit een plaats, die meer dan 50 kilometer van autosnelwegen is gelegen. Tijdens hetzelfde vragenuur werd op aandrang van de heren Seefeld en Nyborg de afwikkeling aan de grens van het vrachtwagenverkeer, in het bijzonder wat de douanebehandeling betreft, onder de loep genomen.

Commissaris Burke verwoordde de steun van de Commissie die zij aan de lid-staten wil geven om tot b.v. harmonisatie van openingstijden van de douanediensten te komen en meer douaneafhandeling in het binnenland te bereiken.

De vervoerpolitiek zelve zou aan een vlotte grensafhandeling kunnen bijdragen door het aantal communautaire vergunningen in het wegvervoer drastisch te vergroten. Evenwel moeten op grond van de jongste ervaringen niet te hoge verwachtingen worden gewekt, daar de communautaire vergunningen nog altijd maar een zeer klein percentage van het totale vervoer uitmaken. Op 16 april 1980 werd door de Commissie antwoord gegeven op een schriftelijke vraag (nr. 1685/79 **) van Mevrouw Chou-raqui betreffende de situatie van het wegvervoer, in het bijzonder met betrekking tot de criteria voor de verhoging met toen nog 20% van de communautaire contingenten.

De Commissie overweegt nog andere maatregelen voor de versoepeling van de bestaande regelingen indien de toestand op de markt en de ontwikkeling van de conjunctuur daartoe aanleiding geven. De arbeidsduur in het wegvervoer was onderwerp van een schriftelijk vraag (nr. 282/80) van de heer Moreland ***).

*) Document 1-230/79.

**) P.B. nr. C 126/81 van 27-5-1980.

***) P.B. nr. C 198/41 van 4-8-1980.

De heer Burke bevestigt namens de Commissie, dat zij erop toeziet, dat de controle door de lid-staten alsmede de toepassing van de andere regels, waarop conform artikel 14 bis uitzonderingen zijn toegestaan, naar behoren wordt uitgevoerd. Nogmaals wordt onderstreept dat verordening nr. 543/69 *) , geen uitzondering maakt voor transporten vanuit of naar afgelegen gebieden. Uit onderzoeken van de Commissie is gebleken, dat wat de tachograaf betreft over het algemeen vrij bevredigende toepassingsmaatregelen zijn getroffen in alle lid-staten, behalve in Ierland en het Verenigd Koninkrijk, die nog de integrale toepassing op het nationale vervoer moeten regelen. Dit is één van de elementen van het antwoord op de schriftelijke vraag (nr. 1853/49) van Sir Fred Warner en de heer Moreland **).

Ook grijpt de Commissie de kans aan om Italië, Denemarken, Luxemburg en Ierland te laten weten, dat zij eigenlijk, ondanks verschillende rappels, niet hebben voldaan aan artikel 17 van de Sociale Verordening: de lid-staten zijn verplicht inlichtingen te verstrekken over het aantal controle-ambtenaren.

De vrijstellingen en nieuwe termijnen voor de toepassing van de tachograaf in Ierland en het Verenigd Koninkrijk, blijven onderwerp van schriftelijke vragen, nu van de heer Seefeld (nr. 180/80 en nr. 181 ***). De Commissie kan uiteraard in haar antwoord niets toevoegen aan haar standpunt, dat reeds in eerdere vragen betreffende dit onderwerp is gesteld ****). Het vervoeren over de weg van bepaalde goederen was onderwerp van een tweetal schriftelijke vragen, de eerste (nr. 1791/79 *****)) met betrekking tot chemische produkten, waarvoor zo wordt in het antwoord gesteld geen communautaire wetsbepalingen als zodanig bestaan. Het grensoverschrijdend vervoer van chemische produkten valt onder de A.T.R. (Europese Overeenkomst betreffende internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg) van de Verenigde Naties te Genève. Het binnenlands vervoer valt meestal onder soortgelijke regelingen. De controle berust bij de bevoegde instanties van de lid-staten en de Commissie zal aan de hand van de resultaten van een Belgische studie over de oorzaken en frequentie van verkeersongelukken met gevaarlijke stoffen tijdens het jaar 1979 overwegen, of zij met haar zeer beperkte middelen op dit gebied moet ingrijpen.

De tweede vraag (nr. 1039/79 *****)) van de heer Moreland, betreft het vervoer van gekoelde goederen. De Commissie verwijst in haar antwoord naar de overeenkomst inzake het vervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en inzake het speciale materieel dat bij dit vervoer dient te worden gebruikt. Deze overeenkomst, die in 1976 van kracht werd vindt zijn oorsprong in de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties en werd door alle lid-staten, met uitzondering van Ierland, geratificeerd.

*) P.B. nr. C 73 van 17-3-1977, blz. 1; de gecodificeerde versie van de verordening.
**) P.B. nr. C 198/6 van 4-8-1980.
***) P.B. nr. C 198/28 van 4-8-1980.
****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 167 en 168.
*****) P.B. nr. C 137/45 van 5-6-1980.
*****) P.B. nr. C 156/15 van 25-6-1980.

In dit akkoord wordt een aantal maatregelen voor materieel en temperatuur voor een reeks gekoelde en bevroren levensmiddelen in het internationale vervoer vastgesteld. Er bestaat geen algemene communautaire wetgeving op het gebied van levensmiddelen, maar wel enkele richtlijnen betreffende vlees, gevogelte, vleesprodukten, terwijl ook voorstellen inzake hygiënische voorschriften op het gebied van melk, ook tijdens het vervoer, door de Raad worden behandeld.

Een tweetal schriftelijke vragen hebben betrekking op het internationale personenvervoer met autobussen in de Bondsrepubliek Duitsland.

De heer Albers gaat met zijn schriftelijke vraag (nr. 332/80 *) in op de verhoging van de omzetbelasting in Duitsland. De Commissie zegt in haar antwoord, dat de verhoging op ca. 35% ligt, waarbij rekening is gehouden met prijsstijgingen sedert 1968.

De belasting vormt een vereenvoudigde toepassing van de belasting over de toegevoegde waarde, overeenkomstig de zesde richtlijn van de Raad over de belasting over de toegevoegde waarde van 17 mei 1977 **). Een en ander is derhalve niet in strijd met het Verdrag.

Datzelfde constateert de Commissie ook in antwoord op de schriftelijke vraag (nr. 1715/79) van de heer C. Jackson, omdat de zesde B.T.W.-richtlijn de mogelijkheid tot vereenvoudiging van heffing open laat, mits er geen noemenswaardige invloed uitgaat op het belastingsbedrag, dat in het stadium van het eindgebruik verschuldigd is. In de richtlijn is echter ook bepaald, dat na een overgangsperiode personenvervoer op een binnen de Gemeenschap afgelegd traject in het land van het vertrek moet worden belast. Te gelegener tijd, zo kondigt de Commissie aan, zal zij voorstellen doen voor gemeenschappelijke toepassingsregelingen en procedures.

Binnenvaart.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft onder voorzitterschap van de Belg Carlos Bauwens op 29 en 30 mei haar voorjaarszitting gehouden. Daarbij heeft zij geconstateerd dat de voorstellen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen met betrekking tot technische voorschriften voor vaartuigen en de sociale voorschriften voor het goederenvervoer per binnenvaartuig moeilijkheden opleveren met betrekking tot de gereviseerde Akte van Mannheim. Zij wenst, dat deze moeilijkheden uit weg worden geruimd door onderhandelingen met de E.E.G. Bovendien heeft de C.C.R. het akkoord voor de sociale zekerheid van de Rijnschippers ter tekening en ratificatie aan de Rijnsoeverstaten en Luxemburg voorgelegd. Het is een herziening van het akkoord van 1963.

*) P.B. nr. C 183/67 van 21-7-1980.

**) P.B. nr. L 145 van 13-6-1977, blz. 1: rectificatie P.B. nr. L 149 van 17-6-1977, blz. 26.

In haar voorjaarszitting heeft de C.C.R. geconstateerd, dat in 1979 het totale goederenvervoer 287 miljoen ton beliep, 1,5% minder dan in 1978. De verrichtingen van de tankvloot zijn met 20% gedaald. Alhoewel de traditionele Rijnvaart d.w.z. de Rijnvaart zonder die op het Nederlandse deel, met 0,6% is vooruitgegaan, is die op het Nederlandse deel van de Rijn met 1,8% verminderd. De vrachten voor de droge goederen zijn gestegen. Ten aanzien van de betrekkingen met de Europese Gemeenschap heeft de Centrale Rijnvaartcommissie gewezen op de goede samenwerking die er bestaat met het Directoraat-Generaal Vervoer van de E.E.G. op het gebied van de marktwaarneming, welke in 1979 in werking is getreden.

De Centrale Rijnvaartcommissie heeft haar verzoek aan de delegaties van de Rijnsoeverstaten en leden van de E.E.G. herhaald, ervoor te zorgen, dat de verordeningen die in de Gemeenschap worden uitgewerkt met betrekking tot het douaneregime, de B.T.W.-heffing en accijnzen voor de ravitaillering aan boord in het internationale verkeer, rekening houden met de belangen van de Rijnvaart.

Tevens zijn conclusies van een rapport aanvaard, dat een analyse geeft van het vraagstuk van de overcapaciteit in de Rijnvaart.

Het rapport, opgesteld, door medewerkers van het Secretariaat van de Centrale Rijnvaartcommissie, is gepubliceerd *). Een werkgroep, door de Centrale Rijnvaartcommissie in 1978 ingesteld en waarin naast vertegenwoordigers van de Rijnsoeverstaten, met uitzondering van Engeland, ook vertegenwoordigers van de Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt en de Union Internationale de la Navigation Fluviale deelnamen, heeft zich bij het onderzoek beperkt tot de economische aspecten van de overcapaciteit. Noch juridische, noch institutionele vraagstukken zijn in de beschouwingen betrokken.

Men is de mogelijkheden nagegaan om bestaande overcapaciteit of dreigende overcapaciteit in de Rijn- en binnenvaart weg te nemen. Het uiteindelijke doel was om geëigende criteria voor eventuele beslissingen van de Centrale Rijnvaartcommissie te omschrijven.

Van het vele in het rapport genoemde cijfermateriaal wordt hier alleen het Nederlandse percentage van de Rijnvaartvloot naar voren gehaald, t.w. 40,1% per 1 januari 1980 van de totale Rijnvloot, waarvan 17,7% tankvaart.

De conclusies zijn de volgende:

Ten eerste wil men een voortdurend overzicht van de ontwikkeling van de capaciteit, zonder vertragingen van vele maanden.

Ten tweede wil men ook weten hoeveel schepen, met welk tonnage in aanbouw zijn of zijn besteld. Daardoor kan de groei beter worden voorspeld.

Ten derde wil de Centrale Rijnvaartcommissie sloopregelingen in alle landen die aan de Rijnvaart deelnemen, met het doel een vernieuwing van de Rijnvaart te bevorderen. Bovendien zullen de regelingen moeten worden geharmoniseerd.

*) Revue de la Navigation, Ports et Industries, 10 juli 1980, pag. 405 e.v.

Ten vierde zal de Commissie alle belanghebbenden voorlichten over de ontwikkeling van de capaciteit en de ontwikkeling van de markt. Daardoor zullen beslissingen om in nieuwe schepen te investeren met een geringer risico worden genomen. Juist aan de voorspelbaarheid van de markt schort het tot nu toe in ernstige mate.

Ten vijfde, wat de meest vergaande conclusie is, wil de Centrale Rijnvaartcommissie in geval van dreigende overcapaciteit de regeringen van de Rijnvaartlanden bijeenroepen om na te gaan welke extra maatregelen nodig zullen zijn om overcapaciteit tegen te gaan.

Het was niet mogelijk om naast deze maatregelen nog strengere maatregelen te nemen. Daarom wordt aanbevolen de aandacht te richten op de verbetering van het marktobserveringssysteem alsmede de sloopmaatregelen en hun harmonisatie voort te zetten. Men kan in deze proefperiode zien, of aan de hand van de opgedane ervaringen het marktobservatiesysteem moet worden verbeterd, zodanig dat het een adequaat instrument is om de Centrale Rijnvaartcommissie in samenwerking met andere Europese instanties in staat te stellen geschikte aanbevelingen te doen die rekening houden met de actuele situatie, de voorziene evolutie, en door het bedrijfsleven worden opgevolgd. Tenslotte kan dan in de proefperiode worden gezien, of de regeringsinstanties ook in staat zijn die maatregelen te nemen, die het inwerkingtreden van de aanbevelingen vergemakkelijken.

In het Europese Parlement was in de maand mei een ontwerp-resolutie ontstaan, ingediend door de heer Petronio en anderen over de waterweg Milaan-Adriatische Zee, doch in de vergadering van 9-5-1980 werd namens de Voorzitter van de Commissie Vervoer meegedeeld, dat is besloten geen verslag op te stellen. Met de ontwerp-resolutie zal rekening worden gehouden in het verslag over het memorandum van de Commissie: "De rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoerinfrastructuur" *). In de ontwerp-resolutie **) worden de Commissie en de Raad verzocht een onderzoek in te stellen naar het nut van het scheepvaartkanaal Milaan-Adriatische Zee.

De financiering zou moeten geschieden door gebruikmaking van het nieuwe communautaire instrument, de ORTOLI-faciliteit of eventueel door middel van een financiering door de Europese Investeringsbank.

Interessant is, dat in de resolutie wordt geconstateerd, dat met name in Italië de binnenscheepvaart 66% minder energie gebruikt dan het wegvervoer en dat op de totale verplaatsingskosten de hogere opslagkosten worden gecompenseerd door de lagere vervoerskosten, daar deze 40% lager liggen dan over de weg.

In het Publikatieblad ***) is het Advies van het Economisch en Sociaal Comité gepubliceerd over een voorstel voor een richtlijn van de Raad tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen ****).

*) Document COM(79)550 def.

**) P.B. 63.346, document 1-797/79 van 25-2-1980.

***) P.B. nr. C 182/16 van 21-7-1980.

****) P.B. nr. 254/1 van 8-9-1979.

Het Comité verklaart zich voorstander van een harmonisatie van de minimumvoorschriften voor de technische kenmerken van binnenschepen in het belang van een aanpassing van de concurrentievoorwaarden en een grotere veiligheid op de arbeidsplaats. Het Comité stelt echter vast, dat onvoldoende rekening is gehouden met verschillende bijzonderheden en ontwikkelingen van de bouw en het functioneren van binnenschepen, in het bijzonder ten aanzien van de gebruikmaking van alle technische mogelijkheden om de veiligheid te vergroten en het werk te vergemakkelijken. Ook zou de mogelijkheid moeten worden gecreëerd met het regionale, bijzondere karakter van bepaalde waterwegen, door dienovereenkomstige aanpassing van de technische voorschriften, rekening te houden. Daarnaast moeten voorschriften, die van het reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen en het hierop gebaseerde onderzoeksreglement van de E.C.E. afwijken, zoveel mogelijk worden vermeden. Beide reglementen zouden desnoods aan de meest geavanceerde technische of sociale ontwikkelingen moeten worden aangepast. Werd in het eerste nummer van 1980 nog gesproken, dat naarstig werd gewerkt aan diverse maatregelen op het gebied van het capaciteitsregime *) en de daarmee opgeroepen weerstand, men heeft zich nu geworpen op de beraadslagingen in verband met een communautaire actie op het gebied van de gezondmaking van de binnenvaart in de Noord-Zuid-relatie. Men wil naast een algemene structuurverbetering in het bijzonder een verbetering van de particuliere binnenscheepvaart, door een modernisering van de binnenschepen, waardoor b.v. laad- en lostijden kunnen worden bekort. Ondanks sloopmaatregelen in verscheidene lid-staten is er nog teveel oude capaciteit. Ook de samenwerking van ondernemingen komt in de discussies naar voren, zonder afbreuk te doen aan de onafhankelijkheid van de schipper. De overheid zou bij samenwerking ondersteunend kunnen werken door middel van hulp bij modernisering en bepaalde belastingfaciliteiten. Ook de bevrachtingssystemen komen uiteraard aan de orde. De bekende Evenredige Vrachtverdeling in het Noord-Zuid-verkeer staat hierbij voorop, ofschoon men moet constateren, dat een wettelijke basis voor de evenredige vrachtverdeling zowel in België als Nederland ontbreekt. In hoeverre deze beraadslagingen succes zullen hebben is nog geheel onzeker.

Parlementaire vragen.

Twee Nederlanders, de heer Albers en mevrouw Krouwel-Vlam ondervragen (schriftelijke vraag nr. 1359/79) de Nederlandse Commissaris over de gelijkheid van beloning en arbeidsvoorwaarden voor vrouwen in de scheepvaart op de Rijn **).

De heer Vredeling antwoordt namens de Commissie, dat bij de Raad een wijziging is ingediend van het voorstel voor een verordening van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard op het goederenverkeer over de binnenwateren ***).

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 1, 16e jaargang 1980, blz. 76.

***) P.B. nr. C 156/25 van 25-6-1980.

****) P.B. nr. C 206 van 16-8-1979, blz. 3.

Aangezien eerdergenoemde verordening van toepassing zou moeten zijn op de bemanningsleden van schepen, die worden gebruikt voor goederenvervoer op alle binnenwateren van de lid-staten met inbegrip van de Rijn, is in het voorstel van de Commissie bepaald, dat de bij de Rijnvaart aangesloten lid-staten onverwijld de nodige onderhandelingen openen om het in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aangenomen reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen van 1 april 1976 te wijzigen, zodanig dat alle bepalingen, die onverenigbaar blijken met deze verordening, eruit worden verwijderd. Hetzelfde zou met het verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden van 21 mei 1954 moeten geschieden.

Thans zijn er onderhandelingen over het reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen bezig, met het oog op de opheffing van alle voorschriften van discriminerende aard betreffende de tewerkstelling van vrouwen in de Rijnvaart. Er heeft in maart 1980 binnen het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Straatsburg overleg plaatsgevonden in de Raadgevende drie-partijen Conferentie over de bemanningen.

De Commissie die als waarnemster was vertegenwoordigd zal trachten een gemeenschappelijk standpunt van de lid-staten van de Gemeenschap vast te stellen, teneinde de tijdens deze vergadering ingediende voorstellen zoveel mogelijk te verbeteren.

Het gemeenschappelijke binnenvaartbeleid is met name aan de hand van voorbeelden van de vaart op Parijs, onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 1824/79) van de heer Albers *). De Commissie ontkent, dat door middel van kunstmatige maatregelen de schepen van grotere afmetingen worden verhinderd naar Parijs te varen.

Er zijn technische belemmeringen die voor iedereen gelden. Wel zijn plannen in studie om Parijs bereikbaar te maken voor schepen van afmetingen van 1.350 of 3.500 ton. Buitenlandse schepen mogen Frankrijk zonder kwantitatieve beperkingen van overheidswege binnenkomen. Derhalve heeft Frankrijk niet eenzijdig uit vrees voor concurrentie belemmeringen opgelegd. Een schriftelijke vraag van de heer Damseaux (nr. 1721/79 **) verlokt de Commissie tot het herhalen van haar antwoord op eerder gestelde soortgelijke vragen: zij is van plan in 1980 bij de Raad concrete voorstellen in te dienen met betrekking tot de problemen, waarmee de binnenscheepvaart wordt geconfronteerd, als gevolg van praktijken van sommige landen met staatshandel. In deze voorstellen zal rekening worden gehouden met de beslissingen van de Raad in verband met de goedkeuring van het aanvullend protocol nr. 2 van 17 oktober 1979 bij de Herzene Rijnvaartacte. De overheidssteun bij de bouw van binnenschepen in Nederland is voor de heer Müller-Hermann niet geheel duidelijk, getuige zijn schriftelijke vraag (nr. 1062/79 ***) hierover. De Commissie brengt hem op het goede spoor door uit zijn omschrijving te destilleren, dat de W.I.R. (Wet Investeringsrekening) bedoeld wordt.

*) P.B. nr. C 137/50 van 9-6-1980.

**) P.B. nr. C 137/39 van 9-6-1980.

***) P.B. nr. C 126/16 van 27-5-1980.

Door deze premie is enerzijds het belastingkrediet voor investeringen vervangen anderzijds is bij invoering van deze wet de mogelijkheid van een versnelde afschrijving vervallen.

Uit het oogpunt van de mededingingsvoorschriften van het Verdrag is deze nieuwe regeling door de Commissie beschouwd als een door de Nederlandse regering getroffen algemene maatregel. Deze maatregel begunstigt niet bepaalde ondernemingen of bepaalde produkties. In dit geval is dan ook geen sprake van een steunmaatregel in de zin van artikel 92, lid 1 van het E.E. G.-verdrag. De subsidie is stellig bevorderlijk voor een betere aanpassing van dikwijls verouderde schepen aan specifieke behoeften van de gebruiker.

De vraag, of de ingebruikneming van nieuw materiaal kan bijdragen tot de structurele overcapaciteit kan de Commissie niet beantwoorden, daar eerst een uitspraak kan worden gedaan, wanneer de resultaten bekend zijn van het systeem van marktobservering.

Het internationaal beheer van de Maas vormt het onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 1847/79 *) van de heer Gendebien aan de Raad. Het voortdurende gearrewar tussen de Belgische regio's enerzijds en tussen België en Nederland anderzijds over de verdeling van de wateren van deze rivieren en het feit, dat Frankrijk de Maas als waterwinplaats wil gebruiken, zouden de Gemeenschap ertoe moeten brengen voorstellen te doen voor de oprichting van een Maascommissie. De Raad zegt laconiek, dat de kwestie van de eventuele oprichting van een Commissie voor de problemen van het beheer van het stroomgebied van de Maas nooit door de Raad is behandeld en dat er trouwens geen voorstel van de Commissie is geweest.

Spoorwegen.

Tijdens de jongste Raadszitting is de ontwerp-richtlijn van de Raad betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer per spoor in het kader van een regionale statistiek onder enig voorbehoud aangenomen. Hier valt nog te vermelden, dat de Commissie voornemens is bij de Raad een voorstel in te dienen ter verbetering van de statistieken betreffende het gecombineerd spoor/wegvervoer en containers, binnen twee jaar volgend op de inwerkingtreding van eerder genoemde richtlijn.

Bij het openen van onderhandelingen met het oog op een overeenkomst tussen de E.E.G. en derde landen voor bepaalde vormen van internationaal gecombineerd rail/wegvervoer, zoals ook in de jongste Raadsvergadering aangenomen, kan als achtergrondinformatie worden vermeld, dat met richtlijn 75/130 E.E.G. van 17 februari 1975 **) gemeenschappelijke voorschriften tot 31 december 1978 waren vastgesteld, die golden voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen de lid-staten.

*) P.B. nr. C 156/61 van 25-6-1980.

**) P.B. nr. L. 48 van 22-2-1975, blz. 131.

Met name werd daarbij voorzien in het vrijstellen van dit vervoer van ieder contingenten- en vergunningenstelsel. De ingestelde regeling is permanent gemaakt *) en tot 31 december 1981 bij wijze van proef uitgebreid tot het gecombineerde rail/wegvervoer per container van 20 voet en meer en per afneembare laadbak zonder steunen. Door nu met derde landen een overeenkomst af te sluiten zou kunnen worden vermeden, dat verschillende regelingen van toepassing zijn op het gecombineerd vervoer naar gelang het binnen de Gemeenschap dan wel tussen de lid-staten en derde landen plaatsvindt. Ook zou er een intensiever gebruik van deze techniek in het internationale wegvervoer van goederen tussen de lid-staten en derde landen worden bevorderd, terwijl ook de veiligheid op de weg wordt vergroot door ontlasting van het verkeer, hetgeen weer in de lijn zou liggen van een actie tot bescherming van het milieu. De Commissie wordt dan ook gemachtigd tot het openen van onderhandelingen met Joegoslavië, Oostenrijk, Finland, Noorwegen, Zwitserland, Zweden en Spanje over één of meer overeenkomsten met gemeenschappelijke voorschriften voor het gecombineerde rail/wegvervoer van goederen. Aan de hand van de richtsnoeren van de Raad voert de Commissie de onderhandelingen.

Het toepassingsgebied van de onderhandelingen beperkt zich tot de wegvervoer-verbindingen bij het gecombineerde vervoer tussen een lid-staat en een derde land, tussen twee derde-landen via het grondgebied van één of meer lid-staten en tussen twee lid-staten via het grondgebied van een derde land. Immers het vervoer tussen twee lid-staten, waarbij het gehele doorvoertraject over het grondgebied van een derde land per spoor wordt afgelegd, is reeds in het toepassingsgebied van de bovengenoemde E.E.G.-richtlijn opgenomen. Gestreefd moet worden naar vrijstelling van alle kwantitatieve beperkingen volgens de criteria, dat de internationale wegtrajecten moeten worden vrijgesteld van elk contingenten- en vergunningenstelsel, terwijl de nationale wegtrajecten moeten worden vrijgesteld van elke kwantitatieve beperking, doch wel aan vergunningenstelsels blijven onderworpen. De overeenkomst zou moeten worden gesloten voor 5 jaar met de mogelijkheid tot verlenging.

Het Europese Parlement heeft in juli een resolutie aangenomen inzake het verslag van de Commissie aan de Raad over de doelstellingen op lange termijn en de maatregelen, die moeten worden getroffen om gehele of gedeeltelijke integratie van de spoorwegondernemingen op gemeenschapsniveau te bevorderen **). Het Parlement keurt het verslag van de Commissie in grote trekken goed, behalve dat het aangeeft, dat op dit ogenblik de voorwaarden nog niet zijn vervuld om over te gaan tot een algehele integratie van de spoorwegondernemingen op gemeenschapsniveau. Het Parlement verzoekt de Commissie een uitvoerige analyse te verschaffen van de voordelen van een grotere mate van samenwerking tussen de Europese Spoorwegmaatschappijen. Het merkt op, dat ook maatregelen moeten worden genomen tegen de distorsies van de concurrentie, waaraan de spoorwegen het hoofd moeten bieden.

*) P.B. Richtlijn 79/5 E.E.G. van 19-12-1978, P.B. nr. L. 5 van 9-1-1979, blz. 33.

***) P.B. nr. C 197/73 van 4-8-1980.

Het Parlement spoort de Commissie aan om in samenwerking met de "groep van negen" (E.E.G. Spoorwegen) een verdere integrale studie te verrichten, teneinde een programma voor de middellange en lange termijn voor het communautaire spoorweg-net op te stellen en de belangrijkste ontwikkelingen in techniek en infrastructuur aan te geven. Ook dient zij de speciale vraagstukken die als gevolg van de toetreding van nieuwe lidstaten zullen ontstaan, te signaleren.

De Commissie wordt ook verzocht naar wegen te zoeken om te komen tot een grote mate van coördinatie in de investeringen en financiering van de spoorwegen, de technologische verbeteringen en de commerciële en operationele structuur van de spoorwegen in het goederenvervoer ter vergemakkelijking van het grensoverschrijdend verkeer. Het is onaanvaardbaar, dat de Commissie pas tegen 1985 aan de Raad verslag zal uitbrengen over de oprichting van gemeenschappelijke organen. De Commissie dient dan ook onverwijld aan de Raad een algemene mededeling voor te leggen, waarin zij het voornemen te kennen geeft om in het licht van bovenvermelde overwegingen en in het kader van een algemeen gemeenschappelijk vervoerbeleid, dat mede is gericht op de geleidelijke verwezenlijking van het integratieproces van de spoorwegondernemingen, werk te gaan maken van een communautair spoorwegbeleid. Aan deze resolutie lag ten grondslag een verslag namens de Commissie voor Vervoer met als rapporteur de heer Cottrell *).

Parlementaire vragen.

De intensievere gebruikmaking van het gecombineerd goederenvervoer per spoor en over de weg was onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 1548/79 **) van de heer Seefeld aan de Commissie. De positieve ervaringen met de toepassing van richtlijn 75/130/E.E.G. ***) zijn voor de Commissie aanleiding geweest om de Raad voor te stellen onderhandelingen aan te knopen, teneinde de regeling uit te breiden tot derde landenvervoer. Dit voorstel is, zoals hiervoor vermeld, nog steeds in behandeling bij de Raad. De Commissie is voornemens in de loop van 1980 andere maatregelen ter bevordering van het gecombineerd rail/wegvervoer voor te stellen. Het is niet duidelijk, waarom het antwoord op een oude schriftelijke vraag (nr. 540/79 ****) met als onderwerp "spoorwegverbindingen met Belfast" nu pas in het publikatieblad is verschenen. Overigens wordt in het antwoord niets nieuws gezegd. Immers, de Commissie wijst op de bij Raadsbeschikking van 20 februari 1978 ingestelde procedure: de Commissie moet met het oog op eventueel overleg in kennis worden gesteld van projecten van potentieel communautair belang. Het voorgestelde project is door de regering van het Verenigd Koninkrijk tot nu toe nog niet voorgelegd. Mochten de autoriteiten andere projecten indienen, dan zal de Commissie nagaan, of deze voor steun uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling in aanmerking kunnen komen.

*) P.E. 64.544/def. Document 1-267/80 van 24-6-1980.

**) P.B. nr. C 137/26 van 9-6-1980.

***) P.B. nr. L 48 van 22-2-1975, blz. 31.

****) P.B. nr. C 150/2 van 18-6-1980.

Zeevaart.

De Commissie heeft haar voorstel voor een richtlijn betreffende het doen naleven ten aanzien van schepen, die de havens van de Gemeenschap aandoen, van internationale normen inzake veiligheid van de scheepvaart en de voorkoming van verontreiniging, bij de Raad ingediend op 2 juli 1980 *). Zij heeft dit gedaan, daar de Gemeenschap ernstig bezorgd is over de scheepsongevallen en de zee- en kustverontreiniging in de lid-staten. De Europese Raad heeft daarop in zijn bijeenkomst van 7 en 8 april 1978 te Kopenhagen en daarna nogeens op 6 en 7 juli 1978 te Bremen de bestrijding ervan als één van de belangrijkste doelstellingen van de Gemeenschap genoemd. De Gemeenschap kan een nuttige bijdrage leveren tot het uitwerken van een gezamenlijke aanpak van een daadwerkelijke naleving door de lid-staten van de internationale normen inzake de veiligheid van de scheepvaart en de voorkoming van de verontreiniging ten aanzien van schepen, die hun havens aandoen. De middelen die voor het doen naleven van de normen in de havens van de Gemeenschap worden uitgetrokken, zouden tot een passend niveau moeten worden verhoogd.

De lid-staten dienen de nodige maatregelen te nemen voor het identificeren en inspecteren van substandard schepen, die hun havens aandoen en het verhelpen van de onvolkomenheden daarvan, zo stelt artikel 1. De relevante verdragen in deze zijn:

- het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee 1974 (SOLAS)
- het Internationaal Verdrag inzake laadlijnen 1966
- het Internationaal Verdrag ter voorkoming van een verontreiniging van de zee door olie, 1954 met inbegrip van de in 1962 en 1969 goedgekeurde wijzigingen
- het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972.

Ook worden, wanneer zij van kracht worden, als relevant verdrag gezien:

- het protocol van 1978 bij het internationaal verdrag (SOLAS)
- het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen 1973 als gewijzigd bij protocol van 1978 bij dat verdrag (MARPOL)
- het internationaal verdrag betreffende normen voor opleiding, diplomering en wachtlopen van zeevarenden 1978 en het verdrag nr. 147 betreffende minimumnormen op koopvaardij schepen, aangenomen door de internationale arbeidsconferentie in 1976.

De Raad kan overigens op voorstel van de Commissie besluiten, dat elk genoemd instrument nog vóór het van kracht wordt gedeeltelijk of volledig als een relevant verdrag wordt beschouwd.

*) P.B. nr. C 192/8 van 30-7-1980.

De lid-staten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen, dat schepen bij elke aanloop van één van hun havens aan de bevoegde instanties een verklaring volgens een bepaald model overleggen, welke gegevens bevat over de aard van de scheeps- en bemanningscertificaten, het tijdstip van verstrijken daarvan en over alle certificaten die – gezien de verdragen – nodig zijn. Uiteraard is er een soepele regeling bedacht voor schepen die herhaaldelijk eenzelfde haven of meerdere havens in een lid-staat aandoen. De documenten worden aan boord onderzocht, waarbij met name de scheeps-categorieën passagiersschepen, olie-, gas- en chemicaliëntankers in het bijzonder die 10 of meer jaar oud zijn, alsmede meer dan 15 jaar oude schepen voor het vervoer van droge lading, moeten worden gecontroleerd.

De lid-staten dienen de nodige maatregelen te nemen om te waarborgen, dat de bevoegde autoriteiten van de aangrenzende lid-staat in kennis worden gesteld van alle tekortkomingen en voorvallen, die de manoeuvreerbaarheid van het schip kunnen verminderen en een veilige en vlotte doorvaart nadelig kunnen beïnvloeden. Ook wanneer een loods tekortkomingen constateert, welke de navigatie-veiligheid van het schip kunnen schaden, dient de bevoegde autoriteit van de betrokken lid-staat daarvan onverwijld in kennis te worden gesteld.

Wanneer scheeps- of bemanningscertificaten ontbreken of wanneer de autoriteiten duidelijke reden hebben om aan te nemen, dat de toestand van het schip, uitrusting of de regelingen inzake de bemanning op belangrijke punten van de gegevens op het certificaat afwijken, inspecteren zij het schip. Duidelijke redenen zijn al een rapport of een klacht van iemand die een rechtmatig belang heeft bij de veilige exploitatie van een schip of ter voorkoming van verontreiniging, tenzij het rapport of de klacht zelf scherts of boze opzet is. Telkens wanneer onvolkomenheden volgens de voorschriften worden bevestigd of aan het licht gebracht, wordt de zaak verder onderzocht en behandeld, met inbegrip van vooral de bepalingen betreffende het vasthouden van schepen totdat de onvolkomenheden zijn verholpen. Onvolkomenheden zijn gebrekkige remmingsmiddelen, gebrekkige inrichting voor brandbestrijding, gebrekkige navigatie-instrumenten of scheepsinrichting, overbelasting, alsmede een te kleine of onvoldoende gekwalificeerde bemanning. Op voorstel van de Commissie zal de Raad een besluit nemen over de instelling in de Gemeenschap van een informatiesysteem, dat tot doel heeft de lid-staten in verband met schepen die hun havens naderen, recente gegevens te verstrekken die voor de veiligheid van de scheepvaart en de voorkoming van de verontreiniging van belang zijn. Bij de tenuitvoerlegging kunnen de in de Gemeenschap gevestigde classificatiebureaus, die lid zijn van de European Association of Classification Societies, worden ingeschakeld. De lid-staten bezien, samen met de Commissie, geregeld de werking van deze bepalingen en zij dienen daarvoor verslagen over hun nalevingsmaatregelen in te dienen. Op voorstel van de Commissie verleent de Raad machtiging om onderhandelingen met derde landen in Europa aan te knopen voor overeenkomstige procedures voor het doen naleven van normen in de havens.

Op 16 juni heeft de Commissie een advies, gericht tot de Belgische regering, gegeven, betreffende de tenuitvoerlegging van de richtlijn 79/115 E.E.G. van de Raad inzake het loodsen van schepen door Noordzeeloodsen op de Noordzee en in het Kanaal *). Uit het onderzoek van een ontwerp-Koninklijk Besluit tot uitvoering van de wet tot instelling van een certificaat van Noordzeeloodsen blijkt, dat één van de voorwaarden voor de toekenning van het desbetreffende certificaat is, het bezit van de Belgische of Luxemburgse nationaliteit.

De Commissie constateert, dat de zeeloodsen niet zullen deelnemen aan de uitoefening van het openbaar gezag in de zin van artikel 55 van het E.E.G.-Verdrag daar zij niet aansprakelijk zijn voor enige schade tijdens de uitoefening van hun beroep.

Zij geven daarboven slechts in feite technische assistentie aan de scheepskapiteins die meestal alleen over de leiding en de manoeuvres van een vaartuig beslissen. De voorgeschreven voorwaarden van Belgische of Luxemburgse nationaliteit zijn derhalve onverenigbaar met artikel 48 en 52 van het Verdrag. Voorzover de regels betrekking hebben op het nationaliteitscriterium voor de toekenning van het onderhavige certificaat dienen de bepalingen van het ontwerp-Koninklijk Besluit te worden herzien. De informele gesprekken, waarvan nog in het vorige nummer **) sprake was inzake een reglement voor conferences ter verzekering van de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag van Rome (mededingingsbepalingen) op de internationale zeevaart van en naar de E.E.G.-havens is nu officieel geworden, doordat een werkdokument is vrijgegeven ***). Het ontwerp-reglement geeft vrijdom voor conferences van toepassing van artikel 85 lid 1, het verbod op kartels. De ontheffing is tweevormig: een voorwaardelijke en een onvoorwaardelijke. Deze laatste geldt voor technische overeenkomsten tussen scheepvaartmaatschappijen, dus ook leden van een conferentie, als deze overeenkomst tot enig doel als gevolg heeft, dat de deelnemers technisch samenwerken, zoals het vaststellen en toepassen van type standaardschepen en andere vervoermiddelen, vrachtinstallaties, uitwisseling en pooling van schepen, personeel, uitrusting, afspraken betreffende intermodaal vervoer en de vaststelling en toepassing van all-in tarieven daarvoor, het afstemmen van dienstregelingen, doch niet de tarieven en vervoer voorwaarden zelve: Vrijdom voor overeenkomsten betreffende prijzen en voorwaarden voor intermodaal vervoer gaat gepaard met de verplichting dat ook de samenstellende elementen afzonderlijk moeten zijn geprijsd en dat de gebruiker vrij is voor enig onderdeel daarvan een derde in te schakelen. De voorwaardelijke ontheffing van conferences van het kartelverbod, anders dan de technische overeenkomsten, is aan de volgende verplichtingen onderworpen. De overeenkomsten tot vorming en instandhouding van de conferences moeten bij de Commissie worden ingediend, in het bijzonder de bepalingen ten aanzien van de toelating van nieuwe leden en van ladingverdeling. Bestaande overeenkomsten moeten binnen zes maanden na van kracht worden aangemeld.

*) P.B. nr. L 176/39 van 10-7-1980.

**) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 2, 16e jaargang 1980, blz. 173.

***) 2 juni 1980 – Doc IV/C-1.

Betreffende tarieven en vervoervoorwaarden moeten aan de verladers inlichtingen worden verstrekt met name gegevens betreffende de overgangspunten van de financiële aansprakelijkheid voor de betaling van de verrichte handelingen en de wettelijke aansprakelijkheid alsmede de aanbevelingen van een scheidsgerecht, indien door partijen aanvaard en de uitspraken bindend zijn.

Bij de tarieven en vervoervoorwaarden mogen voor dezelfde verbinding geen verschillen zijn, uitsluitend op grond van het land van herkomst en bestemming van de goederen. Ook is de toepassing van verschillende C.A.F.'s (Currency Adjustment Factors) in eenzelfde tariefgebied verboden, maar het staat conferenties vrij verschillende tariefgebieden in te stellen, voor zover niet in strijd met het hiervoor vermelde over tarieven en vervoervoorwaarden. De volgende bepaling betreft de getrouwheids-overeenkomsten en uitgestelde rabatvoorwaarden, waarvoor een hele waslijst van regelingen is beschreven.

Het aanbieden van het uitgesteld rabat alleen is verboden. Dit stelsel moet altijd alternatief zijn aan een contract. Het verschil in rabat van twee systemen moet eerlijk zijn. De opzeggingstermijn van een contract mag niet langer zijn dan drie maanden. Uitgestelde rabatperioden mogen evenmin langer zijn dan drie maanden. Het document bevat ook een groot aantal bepalingen, die ertoe moeten leiden, dat de Commissie inlichtingen betreffende een aanhangige zaak kan verkrijgen van het bedrijfsleven. Er worden onder meer zware boetes in het vooruitzicht gesteld voor diegenen die geen, onvolledige of onjuiste inlichtingen verstrekken. Voorts vinden we de gebruikelijke regelingen bij de mededingingsverordeningen terug wat betreft de adviescommissies en de besluiten, die een klacht of in een zaak die uit eigener beweging in onderzoek is genomen, moeten worden genomen.

In het Publikatieblad is de resolutie van het Europese Parlement verschenen over de gedragscode voor olietankers en schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren *). In het vorige nummer werd dit besluit abusievelijk in april gedateerd, doch het werd aangenomen op dinsdag 20 mei 1980, zoals nu uit het Publikatieblad blijkt.

Het Europese Parlement dringt er bij de lid-staten op aan, alle initiatieven te nemen waarmede ongelukken als gevolg van het verkeer van schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren in de kustwateren van de lid-staten van de Gemeenschap kunnen worden voorkomen. Dat de resolutie alleen aan de Commissie wordt toegezonden is wel een vreemde adressering.

Parlementaire vragen.

De heer Moorhouse heeft tijdens het vragenuur van de zitting van het Europese Parlement in juli 1980 **) de bedreiging van de E.E.G.-vrachtvaart door dumpingpraktijken van de Comecon-landen ter zake van de vrachtprijzen ter sprake gebracht.

*) P.B. nr. C 147/19 van 16-6-1980.

**) Document 1-287/80.

Daarbij wordt als voorbeeld de gevolgen van de Transsiberische verbinding, voor het aandeel van de vrachtvervoerders in de Gemeenschap in de contracten die de handel tussen West-Europa en het Verre Oosten opleveren, aangehaald. In haar antwoord stelt de Commissie, dat zij de activiteiten van de lijnvaart in twee scheepvaarttrades in het oog houdt.

De resultaten van dit onderzoek komen langzaam binnen. De Commissie stelt zich voor tezamen met het verslag daarvan met voorstellen voor een follow up te komen. Voor zover er tegenmaatregelen zouden moeten worden genomen kan een contingeringsysteem één van de mogelijkheden zijn. Ook bestudeert de Commissie de gevolgen voor de scheepvaart van de ontwikkeling van de Transsiberische spoorweg.

De hierboven vermelde mededingingsregels voor het zeevervoer waren ook onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 422/80) van de heer Flanagan *). In het antwoord (23 juni) werd namens de Commissie nog medegedeeld, dat de werkzaamheden in verband met een verordeningvoorstel normaal voortgang vinden en dat het voorstel in beginsel binnen de voorziene termijn, d.w.z. in het tweede halfjaar 1980 bij de Raad zou kunnen worden ingediend.

Het vraagstuk van de goedkope vlaggen in de zeescheepvaart vormt het onderwerp van een tweetal schriftelijke vragen, de een (nr. 1773/79) van Lord O'Hagan **) is aan de Raad gesteld en heeft betrekking op stappen, die worden gezien om een einde te maken aan het gebruik van goedkope vlaggen. De Raad is zich terdege bewust van de praktijken, die een bedreiging vormen voor de scheepvaart ter zee en voor het maritieme milieu, die voortvloeien uit het systeem van de vrij geregistreerde vlaggen. De Raad somt de maatregelen op, waaraan zij reeds haar goedkeuring heeft gehecht en voegt daaraan toe, dat zij andere maatregelen bestudeert met name op het gebied van de veiligheidsnormen en controle. Zij verwacht nieuwe voorstellen van de Commissie.

De Commissie deelt evenwel in haar antwoord op de tweede vraag (nr. 214/80) van Mevrouw Walz ***), mede dat de Commissie deelneemt aan de lopende besprekingen in het kader van de UNCTAD over het complexe vraagstuk van de vaart onder goedkope vlag. Zij is tot nog toe niet van oordeel, dat zij bij de Raad een formeel voorstel terzake moet indienen. Een aardige correspondentie tussen Commissie en Raad via deze schriftelijke vraag met de hamvraag: wie doet er eigenlijk wat aan!

De heer Deleau wil via een schriftelijke vraag (nr. 598/80 ****) van de Commissie weten, hoeveel schepen en welke categorieën koopvaardij schepen er momenteel in de Middellandse Zee varen.

*) P.B. nr. C 182/73 van 21-7-1980.

**) P.B. nr. C 156/48 van 25-6-1980.

***) P.B. nr. C 178/55 van 16-7-1980.

****) P.B. nr. C 201/29 van 6-9-1980.

Waarschijnlijk heeft vragensteller nooit gehoord van het Suezkanaal en de Straat van Gibraltar, want uiteraard moet de Commissie mededelen, dat uit de scheepvaartstatistieken niet valt op te maken hoeveel en welke schepen in de Middellandse Zee varen. Maar misschien houdt de vraag verband met een eerder gestelde vraag door de heer Müller-Hermann (nr. 1634/79 *) betreffende de discriminatie van scheepvaartondernemingen op de route Algiers-Marseille, die de zeevaartconferentie Algerije-Frankrijk toepast door al het goederenvervoer tussen de havens van beide landen te reserveren voor Algerijnse en Franse schepen; ook wanneer de lading bestaat uit transitgoederen uit derde landen. De Commissie wijst erop, dat in haar mededeling aan de Raad van 30 juni 1976 over de betrekking van de Gemeenschap met derde landen op zeevaartgebied **) wordt gepleit voor een regeling van de scheepvaart op normale, commerciële grondslagen zonder discriminatie tussen vlaggen. Ook de O.E.S.O.-code voor de liberalisering van onzichtbare transacties op de lopende regeling is van toepassing. Derhalve: de commerciële deelneming van de scheepvaartmaatschappijen van andere O.E.S.O.-landen zou op basis van wederkerigheid moeten openstaan. Ook het standpunt, dat de Gemeenschap ten aanzien van het Verdrag van de Verenigde Naties over een gedragscode voor lijnvaartconferenties heeft ingenomen, wijst in dezelfde richting. De lid-staten zijn gehouden tot dit verdrag toe te treden of het te bekrachtigen overeenkomstig de bepalingen van deze verordening. Tot nog toe, althans ten tijde van het antwoord (29 april) had geen enkele lid-staat dit gedaan en is Algerije evenmin partij bij het verdrag.

De Commissie overweegt echter thans voorstellen uit te werken voor een beleid ten aanzien van binnenvaartbetrekkingen met derde landen op die gebieden van het handelsverkeer, waarop de gedragscode voor de lijnvaart niet van toepassing is. In de vraag zat ook nog een detail en wel: "het beroemde nationaliteitsvraagstuk".

Ook hier bevestigt de Commissie in haar antwoord, dat niet mag worden verlangd, dat een directeur van een scheepvaartmaatschappij een Franse staatsburger moet zijn.

Dit nationaliteitselement komt ook naar voren in de schriftelijke vraag (nr. 230/80) van de heren Seefeld en Klinkenborg aan de Commissie over loodsen in Britse havens ***). Alhoewel het niet belet wordt, dat niet-Britse onderdanen van de E.E.G. loods in Groot-Brittannië worden, kan men echter moeilijk een loodsdiploma krijgen.

De regering van het Verenigd Koninkrijk heeft de Commissie medegedeeld, dat zij voornemens is binnen 2 à 3 maanden bepalingen van de Merchantshipping act 1979 in werking te stellen, waardoor een einde wordt gemaakt aan de discriminatie ten aanzien van kapiteins en stuurlieden uit andere lid-staten en van schepen, die de vlag van een lid-staat voeren.

*) P.B. nr. C 137/30 van 9-6-1980.

**) Document (COM) 76341 def.

***) P.B. nr. C 201/4 van 6-8-1980.

Luchtvaart.

In de paragraaf "algemeen" is vrij uitvoerig ingegaan op het Raadsbesluit inzake de bestudering van de luchtvaarttarieven voor passagiersvervoer in Europa. Weshalve wordt hier afgezien van nader commentaar. De lezer van deze rubriek heeft nog te goed de berichtgeving over het besprokene op de derde openbare hoorzitting van het Europees Parlement *) waar de sociale aspecten aan de orde waren. De internationale federatie van pilotenverenigingen liet het Parlement weten, dat zij van oordeel is, dat de Gemeenschap zich met de sociale aspecten van de vlieg- en diensttijdbeperkingen moet bezighouden en met de I.C.A.O. en de E.C.A.C. zou moeten samenwerken bij de opstelling van Europese standaardregelingen die zowel met de sociale als met de veiligheidsfactoren rekening houden. Punten die voor verder onderzoek onder auspiciën van de Gemeenschap in aanmerking komen, betreffen het gezamenlijk overleg, de wettelijke aansprakelijkheid bij vliegtuigongelukken en enige onderwerpen op het gebied van de beroepsrisico's, arbeidsomstandigheden, vakbondsrechten en arbeidszekerheid. Het Comité van Vervoersvakbonden in de Europese Gemeenschap (C.T.W.U.) onderschrijft niet de in het memorandum uiteengezette argumenten, omdat zij onverenigbaar zijn met een daadwerkelijke aanpak van de ernstige sociale problemen waarmede de bedrijfstak heeft te kampen. De nadruk op produktiviteit, soepeler marktstructuren en toezicht op overheidssubsidie volgt niet automatisch uit de analyse van de gegevens. In hun huidige vorm zullen de voorgestelde maatregelen afbreuk doen aan de algemene levensvatbaarheid van de bestaande luchtvaartmaatschappijen.

Er is geen ernstige aandacht geschonken aan de schadelijke gevolgen buiten de burgerluchtvaart. Er is geen aanwijzing voor een poging om de luchtvaart te plaatsen in het kader van een algemeen vervoerbeleid: de behoeften en de bijdragen van de verschillende sectoren met elkaar in evenwicht te brengen. In een resolutie van de internationale federatie van vakorganisaties van vervoerpersoneel is vastgesteld dat het memorandum van de Commissie wordt bepaald door de wil om tot een gemeenschappelijk beleid te komen. Het is een noodzakelijkheid voor zowel de Europese Gemeenschap als de werknemers in de luchtvaart in het algemeen. De internationale federatie is van mening, dat de sociale vraagstukken, zoals personeelsinkrimping door ontslag, diskwalificatie en verslechtering van de bezoldigingsvoorwaarden, voorrang moeten hebben boven de economische problemen. Zij vreest, dat een nieuw liberalisatiebeleid inzake het vervoer slechts tot anarchie bij het luchtvervoer zal leiden met alle nadelige gevolgen van dien voor zowel de belastingbetaler als de gebruiker. Zij verlangt derhalve grondigere studies over de gevolgen van de liberalisatie.

Iedere maatregel tot wijziging van de huidige luchtvervoerstructuur zou samen met de vakverenigingen van het luchtvaartpersoneel moeten worden genomen. Ook de luchtvaartmaatschappij British Airways heeft zich over de sociale aspecten van het Commissiememorandum inzake de ontwikkeling van de luchtvaart uitgelaten.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap nr. 1, 16e jaargang 1980, blz. 83 e.v.

Zij wijst erop, dat moet worden ingezien, dat veranderingen niet door dwang mogen worden opgelegd, maar dat zij moeten geschieden via een groeiproces waarvan het tempo is aangepast aan de speciale behoeften van elke binnen de Gemeenschap werkende luchtvaartmaatschappij, aan haar plaats in de specifieke nationale omgeving en aan haar verantwoordelijkheid voor het welzijn van haar personeel.

De vierde en laatste openbare hoorzitting vond plaats op donderdag 29 mei met het onderwerp de luchtvaartindustrie en de veiligheid in het luchtverkeer. Verscheidene autoriteiten uit de luchtvaartindustrie moesten constateren, dat de Verenigde Staten nog steeds hun suprematie op het industriële vlak hebben behouden. Het is duidelijk, alhoewel Europa niet achterloopt wat betreft de techniek, zij toch nauwelijks de Amerikaanse concurrentie uit commercieel oogpunt kan weerstaan. Tijdens de hoorzitting moesten de vertegenwoordigers van British Airways en Lufthansa een vinnig debatje voeren met de Britse parlementariërs die enerzijds British Airways ervan beschuldigden, de voorkeur te geven aan Amerikaanse vliegtuigen in plaats van Britse of Europese toestellen, terwijl de Lufthansa werd gehekeld over haar hoge tarieven en haar verzet tegen de filosofie van prijsreductie. Wat betreft de luchtveiligheid en met name de luchtvaartcontrole heeft de vertegenwoordiger van de I.A.T.A. moeten erkennen, dat de Europese landen niet de politieke wil hebben om een waarlijk Europees luchtvaartgebied te scheppen. Wel heeft men de wens uitgesproken, dat de normalisatie en centralisatie op poten moeten worden gezet, wat door de versterking van Eurocontrol zou kunnen geschieden.

Ook de uitwisseling van informatie en de samenwerking tussen de burger- en militaire luchtvaart teneinde een zo goed mogelijk gebruik van het luchtruim te krijgen, moet verder worden ontwikkeld.

Het onderwerp "de invoering van een gecoördineerd Europees systeem ter beveiliging van de luchtvaart" was overigens ook onderwerp van een resolutie, die het parlement in zijn vergadering van 10 juli 1980 heeft aangenomen *). Had de heer Berkhouwer hier het initiatief door een door hem ingediende ontwerp-resolutie in 1979**), het nieuwe Nederlandse lid van de Commissie voor Vervoer, de heer Janssen van Raay heeft in 1980 het desbetreffende verslag ***) opgesteld en daarmee veel succes ge oogst. In de resolutie betreft het Parlement te moeten vaststellen, dat ondanks talrijke initiatieven ten behoeve van een Europees luchtvaartbeleid en een Europese aanpak van het beheer en de leiding van het luchtverkeer, de intra-Europese samenwerking niet is toegenomen en zich thans op dit gebied zelfs her-nationaliseringstendenzen voordoet. Het vestigt de aandacht op Eurocontrol, dat met een min of meer substantiële uitholling van zijn bevoegdheden en zelfs met ontmanteling wordt bedreigd, uitsluitend ten gevolge van een gebrek aan politieke wil en het her-opvlakkeren van nationalistische egoïsmen. Het luchtverkeer in West-Europa vertoont een aantal ernstige tekortkomingen, zoals de verontrustende onderbenutting van de capaciteit van het luchtverkeerslijnsysteem, de onnodige overbelasting van het luchtverkeersleidingspersoneel, al te frequente congesties met daaruit voortvloeiende onderbrekingen en een onbevredigende coördinatie tussen militair en burgerlijk luchtverkeer.

*) Document P.E. 66.338, notulen vergadering 10-7-1980.

**) Document 1-554/79.

***) Document P.E. 65.258, def. document 1-274/80 van 24-6-1980.

Deze gebreken kunnen slechts worden gemilderd en opgeheven door verdergaande samenwerking en coördinatie tussen de diverse nationale luchtvaartautoriteiten op het gebied van het beheer en de leiding van het luchtverkeer. Het Europese Parlement stelt dan ook te dien einde de oprichting voor van een "Europees geïntegreerd systeem ter regeling van de luchtverkeersstromen" dat met name zou instaan voor de tactische en strategische planning van het luchtverkeer. Deze opdracht zou dan aan Eurocontrol moeten worden toevertrouwd, terwijl het Parlement het ook wenselijk vindt, dat ten aanzien van de actieve luchtverkeersleiding een gelijkaardig geïntegreerd stelsel wordt ingevoerd, waarbij dan ook weer het agentschap van Eurocontrol dient te worden ingeschakeld. Het is noodzakelijk, dat Eurocontrol zijn operationele taken in het hoge luchtruim van België, Duitsland en Luxemburg blijft uitoefenen. Nederland dient zijn verplichting tot overdracht aan Eurocontrol na te komen. Met het oog op de toetreding van Italië en Denemarken moeten de onderhandelingen met deze landen worden geïntensiveerd, terwijl Frankrijk, Ierland, Italië en het Verenigd Koninkrijk overdracht van deze taken in welwillende overweging zouden moeten nemen. Indien in de onmiddellijke toekomst geen voldoende politieke bereidheid zou kunnen worden opgebracht, dan dient de in 1983 aflopende Eurocontrol-overeenkomst stilzwijgend en ongewijzigd te worden verlengd, zodat de bestaande centra van Eurocontrol kunnen worden gehandhaafd. Het Parlement geeft een uitgebreide verspreiding aan haar resolutie: De Raad, de Europese Commissie, de bevoegde overheden van de lid-staten van Eurocontrol en de voorzitters van de bevoegde commissies van de nationale parlementen.

Op 8 juli vergaderde het hoogste orgaan van Eurocontrol, n.l. de permanente commissie van de Europese organisatie voor de veiligheid van het luchtverkeer, onder leiding van de Franse Minister voor Vervoer, Le Theule. Overigens voor het laatst, omdat op 9 juli het voorzitterschap wordt uitgeoefend door de Engelse Staatssecretaris Tebbit. Zoals het parlement al heeft gesignaleerd is het voortbestaan van Eurocontrol louter een politiek vraagstuk, daar sommige landen niet bereid zouden zijn om aan een supranationaal orgaan de verantwoordelijkheid over de controle van hun luchtruim te geven.

Men bespeurt nu evenwel een andere reactie wellicht ten gevolge van de geruchten, dat Eurocontrol zou worden opgeheven. Ook hebben Italië, Griekenland en Spanje belangstelling getoond om tot Eurocontrol toe te treden. Tijdens de vergadering is besloten, dat men zich op 20 november definitief zal uiten over de toekomst van Eurocontrol met ingang van 1983, tijdstip waarop het 20-jarig verdrag afloopt. Zoals eerder gemeld heeft men ook de toetreding van nieuwe leden bekeken, evenwel zonder tot een concreet besluit te komen.

Ten aanzien van de toekomst van het controlecentrum in Maastricht is het voorstel van België, Duitsland, Luxemburg en Nederland aanvaard om op basis van een feasibility study te bezien of het centrum in Beek niet alle regionale controlefuncties zou kunnen uitoefenen voor het luchtruim in de Benelux en het noordelijk gedeelte van Duitsland.

Er is een rapport goedgekeurd met betrekking tot het instellen van een internationaal beheerssysteem van de luchtstromen in het luchtruim van de lid-staten.

Dit rapport beveelt een werkprogramma aan, dat in een eerste etappe voorziet in het oprichten van een databank en een werkgroep, die een aangepast werkconcept zou moeten maken. Spanje en Portugal zullen worden uitgenodigd om aan deze werkzaamheden deel te nemen. Tenslotte zal de samenwerking tussen Eurocontrol en de Europese Gemeenschappen moeten worden verstevigd.

Ook het Economisch en Sociaal Comité te Brussel heeft zich in een advies van 3 juli uitgelaten over Eurocontrol. Zij is van mening dat de Europese Gemeenschap in een eerste stadium als prioriteiten de volgende doelstellingen moet nastreven, teneinde het gebrek aan coördinatie uit de weg te ruimen, die overigens ook sterk zijn gericht op een algemene luchtvaartpolitiek. Aan de hand van een verslag van de heer Zünkler werd het advies met grote meerderheid aangenomen.

Hier wordt gepleit voor een optimale organisatie van het luchtruim, versterking van de controle van de vluchten, meer directe vlieglijnen, terwijl ook het niveau en kwaliteit van het luchtvaartcontrolepersoneel evenals de werktijden moeten worden geharmoniseerd. Versteviging van Eurocontrol is daarbij een goed hulpmiddel.

Daarnaast zouden ook de overreserveringen en de ontvangst van passagiers op de vliegvelden kunnen worden verbeterd. Ook de controleformaliteiten en het inchecken zouden kunnen worden versoepeld. Op het vlak van de mededinging zou men niet de ongelukkige ervaring van de Verenigde Staten moeten volgen, doch men zou op den duur mededingingsregels moeten invoeren, die dan meer concurrentie toelaten in het belang van de gebruikers en de luchtvaart zelf.

Ook moet er een tariefstructuur, welke eenvormig en duidelijk is, vergezeld van vereenvoudigde vervoersvoorwaarden komen, terwijl een beperkt aantal speciale tarieven ten dienste van de gebruiker zouden moeten staan. Chartervluchten zouden moeten worden bevorderd, evenwel erop lettend, dat het eigen karakter van de twee wijzen van vervoer — lijn en charter — goed onderscheiden blijven.

Het Economisch en Sociaal Comité is zeer ingenomen met de werkzaamheden die de Europese Commissie op het gebied van het interregionale luchtverkeer in het kader van een regionaal beleid om de toestand van onderbedeelde regio's te verbeteren heeft verricht.

Tenslotte wordt een lans gebroken voor een sociale harmonisatie en geregeld overleg tussen werkgevers en de desbetreffende vakvereniging.

Parlementaire vragen.

Het regionaal luchtverkeer was onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 1659/79*) van de heer Poncelet.

*) P.B. nr. C 131/31 van 2-6-1980.

De Commissie herinnert eraan, dat de Raad na bespreking van het Memorandum "Bijdrage van de Europese Gemeenschap tot ontwikkeling van het luchtvervoer" van juli 1979, verzocht heeft specifieke voorstellen te doen voor acties op het gebied van de structuur van het luchtverkeer en de marktvernieuwing met betrekking tot het grensoverschrijdende, interregionale luchtverkeer. In de eerste helft van 1980 zullen er voorstellen worden ingediend om voor de maatschappijen betere exploitatievoorwaarden te creëren voor dit soort luchtverkeer.

Er zij aan herinnerd, dat het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling op verzoek van de lid-staten directe financiële steun voor de infrastructuur voor het regionale luchtverkeer heeft verleend.

Zo antwoordde de Commissie dan ook op een schriftelijke vraag (nr. 1703/79 *) van de heer O'Donnell, dat ten aanzien van de ontwikkeling van het vliegveld Shannon de diensten van het E.F.R.O. bereid zijn om eventuele voorstellen van de Ierse overheid op dit gebied in onderzoek te nemen. Mevrouw Ewing wil via een schriftelijke vraag (nr. 1209/79) van de Europese Commissie weten, wat haar mening is over goedkope vliegtarieven **).

De Commissie, zo blijkt uit het antwoord, is op de hoogte van o.a. de aankondiging van British Caledonian Airlines om tegen zeer lage tarieven vluchten tussen het Verenigd Koninkrijk en het Europese continent uit te voeren. Ook andere diensten en tarieven in het luchtverkeer zijn haar bekend. Sommige van deze aanvragen beantwoorden aan de in het memorandum omschreven hoofddoelstellingen. Daarin zegt de Commissie te streven naar een klimaat, dat het invoeren van nieuwe tarieven en diensten door de luchtvaartmaatschappijen van de Gemeenschap bevordert. De Commissie wacht nog op de resultaten van een aantal besprekingen, alvorens specifieke initiatieven vast te stellen met het oog op een grote liberalisering van de tariefstructuren.

Alhoewel de Commissie zich bewust is van het belang van gemeenschappelijke maatregelen voor een dynamisch en productief luchtvervoerstelsel, meent zij, dat oprichting van een nieuwe afzonderlijke Europese autoriteit momenteel niet wenselijk is. De paradox goedkope vliegtarieven en energieverbruik is een vraag (nr. 1586/79 ***) die bij het voorstaande goed aansluit. Mevrouw Fullet laat de Commissie antwoorden, dat het doel van het luchtvaartmemorandum niet is het gebruik van het vliegtuig op korte afstanden waarbij dit niet nodig is, te bevorderen, maar juist een grotere produktiviteit te bevorderen en dus een vermindering van de kosten en tarieven. Dit lijkt niet onverenigbaar met een gezond energiebeleid en zou zelfs tot een meer optimaal gebruik van de hulpbronnen in het luchtverkeer kunnen leiden. Want, zo zegt de Commissie, over bepaalde afstanden kan het vervoer per vliegtuig zelfs voordeliger zijn dan het individuele vervoer, indien men met alle omstandigheden rekening houdt.

*) P.B. nr. C 126/85 van 27-5-1980.

**) P.B. nr. C 137/10 van 9-6-1980.

***) P.B. nr. C 126/66 van 27-5-1980.

De verhoudingen van het energieverbruik per passagier tussen de intercitytreinen en de Airbus liggen immers ongeveer in de orde van grootte van 1:3, of 1:4.

De Nederlander, de heer Beumer, rakelt weer eens het onderwerp luchtveiligheid in Europa op (schriftelijke vraag nr. 1748/79 *)). Het antwoord van de Commissie op deze vraag verscheen vóór de behandeling van de desbetreffende resolutie in het Europese Parlement. De Commissie kon daarnaar derhalve nog niet verwijzen en alleen zeggen dat een passende veiligheidsgraad van fundamenteel belang is voor de verdere ontwikkeling van het luchtverkeer, waarbij Eurocontrol tezamen met de I.C.A.O. een centrale rol speelt.

De samenwerking van Commissie en Eurocontrol is nodig om te zorgen, dat de maatregelen die in de toekomst op grond van de in het memorandum vervatte suggesties worden gedaan, ook technisch uitvoerbaar en veilig zijn. Voor wat betreft de Europese industrie van luchtvaartapparatuur wenst de Commissie alle samenwerkings- en ontwikkelingsmaatregelen op dit gebied te steunen, teneinde het concurrentievermogen van deze industrie op de wereldmarkten te verbeteren.

Diversen.

De conventie inzake het internationale, multimodale goederenvervoer werd eenstemmig op zaterdag 24 mei aanvaard, hetgeen het resultaat was van meer dan 7 jaar onderhandelen in Verenigde Naties-verband.

De Secretaris-Generaal van de UNCTAD memoreerde, dat het onderwerp van de conventie, n.l. introductie van één regime van verantwoordelijkheid met als uitgangspunt veronderstelde schuld of nalatigheid voor schade aan goederen die met meer dan één transporttechniek worden vervoerd, de geest en het werk van vele economen, juristen, ondernemers, diensverleners, gebruikers en regeringen voor meer dan 30 jaar heeft beziggehouden.

Toen een oplossing op het vlak van de organisaties uit het bedrijfsleven niet tot stand kwam, heeft de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties besloten zelf een conventie voor het intermodale verkeer te maken. De conventie ligt in New York ter tekening vanaf 1 september 1980 tot 31 augustus 1981. Zij zal van kracht worden wanneer 30 staten geratificeerd hebben.

Zeehavens.

De Europese Commissie heeft iets minder dan f 300.000,— beschikbaar gesteld voor het opzetten van een gemeenschappelijk informatiesysteem, waarop een beperkt aantal Europese havens, waaronder Rotterdam en Antwerpen, zullen worden aangesloten.

*) P.B. nr. C 178/8 van 16-7-1980.

Ook de deelnemende havens zullen een bijdrage leveren in de vorm van het beschikbaar stellen van mankracht. Het systeem geldt als een proefproject voor een periode van 1½ jaar. De proef moet einde dit jaar beginnen en medio 1981 hoopt men dat er iets van de resultaten zichtbaar wordt. Eind volgend jaar wordt besloten, of tot uitbreiding van het systeem kan worden overgegaan. Als tot definitieve invoering van het communicatiesysteem in de E.E.G. wordt beslist, zullen op den duur 200 havens op het informatienetwerk worden aangesloten. Het systeem zal de havens in de gelegenheid stellen elkaar op de hoogte te houden van de verwachte aankomst van aantallen schepen, de tijden waarop de schepen vertrekken en arriveren, diepgang en lading. Tevens zal de mogelijkheid worden geschapen om gerichte informatie te vragen aan een gecentraliseerde databank, waarin scheepsgegevens zijn opgeslagen. Ten behoeve van het experiment zal een computerbureau worden ingeschakeld, dat alle benodigde technische ondersteuning zal leveren.

Parlementaire vragen.

Drie Engelsen: mevrouw Roberts en de heren Moreland en Moorhouse, hebben schijnbaar goedkoop openbaar vervoer op het oog, gezien hun schriftelijke vraag (nr. 447/80 *) over de B.T.W. op het openbaar vervoer. De Commissie herinnert aan de 6e richtlijn van de Raad van 17 mei 1977 over de uniforme grondslag van het gemeenschappelijk stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (B.T.W.), waarin aan de lid-staten de mogelijkheid van eventuele vrijstellingen die kunnen neerkomen op het nul-tarief wordt gegeven. Maar tegelijkertijd heeft de Raad bij de vaststelling van de richtlijn bevestigd, dat het personenvervoer in het land van vertrek kan worden belast voor de binnen de Gemeenschap afgelegd afstand volgens door de Raad op voorstel van de Commissie nader vast te stellen bepalingen. De Commissie is, gezien het voorgaande, thans niet voornemens maatregelen voor te stellen om de B.T.W.-tarieven van de lid-staten in de sector openbaar vervoer te harmoniseren.

Een schriftelijke vraag (nr. 1799/79 **) van de heer Albers betreffende transport van Noordafrikaans gas naar de lid-staten van de Europese Gemeenschap, doet de Commissie van de Europese Gemeenschappen een goed overzicht geven van de terminals van het L.N.G., die thans in de Gemeenschap worden gebouwd. Wilhelms-haven in Duitsland is met een geplande inbedrijfstelling in 1984 en een jaarlijkse capaciteit van 14 miljard m³ de grootste. Ook wordt een lijst van contracten, die door de lid-staten van de Gemeenschap in Noord-Afrika zijn gesloten, afgedrukt, terwijl de wereldvloot van schepen, die L.N.G. transporteren in begin 1979 54 schepen omvatte. In 1979 en 1980 zal deze vloot met 19 schepen worden uitgebreid en tegen 1981 73 schepen tellen met een totale capaciteit van 6,5 miljoen m³.

*) P.B. nr. C 201/24 van 6-8-1980.

**) P.B. nr. C 198/4 van 4-8-1980.

De Europese samenwerking op het gebied van het wetenschappelijk en technisch onderzoek (COST) is in deze rubriek herhaaldelijk besproken. Met een schriftelijke vraag (nr. 179/80 *) van de heer Baudies komt het onderzoek op het gebied van het vervoer aan de orde. De Commissie deelt mede, dat zodra de projecten een vrij gevorderd stadium van voorbereiding hebben bereikt, zij automatisch door de bevoegde instanties van de Gemeenschap worden onderzocht, teneinde na te gaan of zij belangrijk genoeg zijn om de Raad voor te stellen een communautair programma op te zetten. Deze procedure zal in de loop van 1980 op de bedoelde projecten worden toegepast. De diensten van de Commissie werken mee aan de voorbereiding van deze projecten. Iedere tegenstrijdigheid met de doelstellingen van het desbetreffende beleid van de Gemeenschap op het gebied van veiligheid, energiebesparing en milieuhygiëne.

De Commissie heeft er naar gestreefd de samenwerking bij onderzoek en ontwikkelingsprojecten te stimuleren, ofwel door bepaalde COST-projecten te steunen of eraan deel te nemen (COST 30: elektronische hulpmiddelen bij het wegverkeer; COST 33: studie over de toekomst van het intercity-reizigersvervoer in Europa) ofwel door zelf bepaalde werkzaamheden ter hand te nemen (studies ter aanvulling van COST-project 33). Wat betreft een onderzoekprogramma op luchtvaartgebied, wijst de Commissie op haar voorstellen van 26 juli 1977, welke deel uitmaken van het streven van de Commissie tot verwezenlijking van de verklaring van de Raad van 14 maart 1977 betreffende het beleid in de sector vliegtuigbouw.

De zeerechtconferentie van de Verenigde Naties beroert zeer de heer Moreland gezien het drietal vragen (nr. 222, nr. 223 en nr. 225), waarvan één aan de Commissie en twee aan de Raad van de Europese Gemeenschappen **). Vragensteller komt niet meer aan de weet dan dat nog niet alle mogelijkheden zijn uitgeput om tot een gemeenschappelijk standpunt te komen, maar ook dat het risico bestaat, dat sommige lid-staten genoopt zouden kunnen zijn tot het opzetten van een zodanig juridisch kader, dat het mogelijk wordt de belangen van hun mijnbouwmaatschappijen te vrijwaren en licenties voor de winning op de zeebodem te verlenen. Ook is er geen gemeenschappelijk onderhandelingsstandpunt vastgesteld ten aanzien van de exploitatie van het continentale plat, buiten de 200 mijls-zone. Ondertussen is bekend geworden, dat eind augustus op deze zeerechtconferentie van de Verenigde Naties in principe overeenstemming is bereikt.

Met een schriftelijke vraag (nr. 1863/79) van de heer Beumer aan de Commissie komt het Europees zeehavenbeleid weer eens ter sprake ***). De heer Beumer verwijt de Commissie, dat er ondanks verzoeken van de Benelux nog steeds geen gemeenschappelijk beleid met betrekking tot de zeehavens is uitgestippeld.

*) P.B. nr. C 198/26 van 4-8-1980.

***) P.B. nr. C 183/52 van 21-7-1980; nr. C 198/37 van 4-8-1980; nr. C 190/27 van 28-7-1980.

***) P.B. nr. C 131/46 van 2-6-1980.

De Commissie is van mening, dat eventuele maatregelen op het communautaire vlak pas na grondig overleg met alle betrokkenen kunnen worden uitgewerkt. Te dien einde heeft zij bijeenkomsten georganiseerd met de vertegenwoordigers van de voornaamste havens van de Gemeenschap. In een in dit verband opgerichte werkgroep wordt onderzocht welke aspecten van de concurrentie tussen de havens van de Gemeenschap noodzaken om communautair in te grijpen.

Door een vraag van de heer Flanagan (nr. 1944/79 *) geeft de Commissie een overzicht van de steun die tot nu toe aan havenverbeteringsprojecten in Ierland is gegeven. Sedert 1975 bedraagt deze steun in totaal 60 miljoen rekeneenheden.

De heer Klinkenborg maakt met een schriftelijke vraag (nr. 940/79 **) over de discriminatie van buitenlandse containers in Frankrijk de Commissie attent op een tegenstrijdigheid in Frankrijk nu buitenlandse stukgoedcontainers met gevaarlijke lading zouden worden uitgesloten van vervoer en omslag in Frankrijk, wanneer deze containers niet door een Frans keuringsbureau zijn gecontroleerd. Dit ondanks het feit dat ook Frankrijk in 1977 tot de internationale overeenkomst inzake veilige containers is toegetreden. De Raad heeft overigens de lid-staten in haar aanbeveling van 15 mei 1979 (***) gevraagd deze overeenkomsten voor 1 juli 1980 te ratificeren. De Commissie onderzoekt dit probleem in het kader van de maatregelen die zijn gericht op de harmonisatie van de toepassing van deze overeenkomst in de Gemeenschap, alsmede in het licht van de artikelen 30 t/m 36 van het E.E.G.-verdrag.

De rampenbestrijding bij het vervoer van brandbare en explosieve stoffen komt ter sprake in een schriftelijke vraag (nr. 1919/79) van de heer Albers en mevrouw Weber aan de Commissie (****).

In de vraag wordt een communautair rampenplan voorgesteld, dat in werking zou kunnen treden bij ongevallen in grensgebieden van de Europese Gemeenschap. De Commissie, verwijzende naar een aantal andere schriftelijke vragen in het verleden, met name in 1978, geeft er in haar antwoord blijk van, dat de nationale overheidsinstanties in de lid-staten wel zijn geraadpleegd om de eventuele noodzakelijkheid van specifieke maatregelen op communautair niveau na te gaan. Bij dit overleg is evenwel geen overeenstemming tussen de lid-staten gebleken ten aanzien van de noodzaak om een communautaire actie te voeren. Daar een aantal andere beleidsgebieden grotere aandacht verdienen, heeft de Commissie op het betrokken gebied geen enkel initiatief genomen.

*) P.B. nr. C 156/71 van 25-6-1980.

**) P.B. C 131/6 van 2-6-1980.

***) P.B. nr. L 125 van 22-5-1979, blz. 18.

****) P.B. nr. C 178/21 van 16-7-1980.

STATISTISCHE RUBRIEK

door
J. Voordouw

Veertig jaren verkeers- en vervoerstatistiek in tijdreeksen, 1938-1978.

De statistische rubriek in dit tijdschrift werd tot voor enkele jaren verzorgd door de heer J. Damen, medewerker van de hoofdafdeling Statistieken van Verkeer en Vervoer van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Van zijn brede belangstelling en uitgebreide kennis over de verschillende statistieken op dit terrein geeft hij blijk in een C.B.S.-publikatie onder bovenstaande titel.

In meer dan 450 tijdreeksen, die systematisch geordend zijn, worden alle aspecten van het verkeer en vervoer cijfermatig weergegeven.

In elke reeks worden cijfers gegeven voor de jaren 1938, 1948 en voorts per jaar van 1950 t/m 1978 of 1979.

Dat 1938 als beginjaar gekozen is heeft twee redenen. In de eerste plaats werd in 1937 bij het C.B.S. het bureel Verkeer opgericht, dat tot taak kreeg om op meer systematische wijze dan voorheen verkeers- en vervoergegevens te verzamelen. In de tweede plaats was 1938 het laatste normale vooroorlogse jaar. Gedurende de Tweede Wereldoorlog was het verzamelen van statistische gegevens bijzonder moeilijk en de buitengewone omstandigheden leidden tot soms abnormale waarden. Om deze reden zijn de jaren 1939 t/m 1947 weggelaten.

De reeksen zijn voorzien van een toelichtende beschrijving, waarin gewezen wordt op de ontwikkelingen in deze veertigjarige periode.

De volgende onderwerpen komen aan de orde:

- infrastructuur en vervoerapparaat
- vervoerbedrijven en investeringen
- internationaal en binnenlands goederenvervoer
- personenvervoer
- wegverkeer en verkeersongevallen
- luchtvaart
- communicatie
- betalingsbalans.

Naast de feitelijke ontwikkeling geven de reeksen ook een weerspiegeling van de groei van het beschikbare statistische materiaal.

Zo beginnen de cijferreeksen van het binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg in 1955; die van het eigen vervoer in 1963.

Voor een ieder die geïnteresseerd is in de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, is deze publikatie een onmisbaar naslagwerk, dat zijn prijs van f. 10.— ten volle waard is.

Aan- en afvoer van goederen in de Nederlandse zeehavens.

In juni j.l. verscheen bij het C.B.S. de jaarlijkse Statistiek van de Zeevaart 1978. In belangrijke mate is deze publikatie gelijk aan die van voorgaande jaren.

In een hoofdstuk "Speciale gegevens" komen enkele nieuwe aspecten aan de orde. In de eerste plaats wordt een overzicht gegeven over het vervoer van en naar het Nederlands continentaal plat per zeeschip.

In 1978 werd vanuit verschillende Nederlandse havens 143.000 ton goederen en ruim 2.300 personen vervoerd naar het Nederlands continentaal plat, terwijl 53.000 ton goederen en ruim 2.150 personen terugkwamen.

Van de 2.800 schepen die naar dit deel van het continentale plat vertrokken, werden er 2.490 tot de bevoorradingsschepen gerekend. Bij de uitsplitsing naar havens kon helaas Den Helder niet afzonderlijk vermeld worden. Van de wel in de tabel vermelde havens neemt Velsen/IJmuiden de eerste plaats in, gevolgd door Rotterdam en Scheveningen.

In twee volgende tabellen wordt een overzicht gegeven van de aan- en afgevoerde goederen naar hun verschijningsvorm. Het C.B.S. onderscheidt enerzijds bulkgoederen, gesplitst naar natte en droge lading en anderzijds stukgoederen, gesplitst in eenheidslading en overige stukgoederen. Blijkens de toelichting wordt onder eenheidslading verstaan het vervoer in containers, flats, barges en het roll-on/roll-off vervoer. Hoe de verschijningsvorm van de goederen samenhangt met de vorm van verkeer blijkt uit onderstaand overzicht.

Aan- en afvoer van goederen over zee, 1978 (mln ton)

	Totaal	bulkgoederen		stukgoederen	
		natte lading	droge lading	eenheidslading	overige
TOTAAL	319,5	170,1	102,0	24,8	22,6
lijnvaart	34,7	0,1	1,8	23,8	9,0
trampvaart	115,3	0,6	100,1	1,0	13,6
tankvaart	169,5	169,4	0,1	—	—

De natte lading wordt vrijwel voor 100% door de tankvaart verzorgd, terwijl de trampvaart voornamelijk droge bulkgoederen vervoert.

In de lijnvaart overheerst in sterke mate het stukgoed, waarvan meer dan 70% eenheidslading is.

Dat de lijnvaart voornamelijk stukgoederen vervoerde was reeds bekend. Het grote aandeel van de eenheidslading is een gegeven dat nog niet eerder kwantitatief in de C.B.S.-publicaties voorkwam.

Wel zijn over een langere reeks van jaren gegevens bekend over de in containers vervoerde lading. Wanneer deze vergeleken worden met de totalen van de lijnvaart ontstaat het volgend beeld.

Aan- en afvoer van goederen over zee in lijnvaart (mln ton)

	totaal lijnvaart	lading containers	
		abs.	%
1975	30,2	8,9	29,6
1976	33,3	10,4	31,3
1977	32,7	11,6	35,5
1978	34,8	13,9	40,1

Uit deze opstelling blijkt de steeds toenemende containerisatie in de lijnvaart en derhalve ook van de stukgoederen.

Worden de Nederlandse havens onderling vergeleken, dan treden aanmerkelijke verschillen aan het licht. De onderlinge vergelijking wordt enigszins bemoeilijkt doordat Rotterdam een zeer dominerende positie inneemt en bijv. bijna 90% van alle eenheidslading voor haar rekening neemt. Van de "overige stukgoederen" wordt slechts 64% via Rotterdam vervoerd, zodat de andere havens meer dan een derde deel hiervan verwerken.

Min of meer eenzelfde beeld doet zich voor ten aanzien van de bulkgoederen. De natte lading gaat voor ruim 90% via Rotterdam, de droge bulk voor 72% , zodat hiervan 28% voor de andere havens overblijft.

Aan- en afvoer van goederen over zee, 1978 (mln ton)

	totaal	soort vaart			soort lading			
		tank	tramp	lijn	natte bulk	droge bulk	eenheidslading	overig stukgoed
NEDERLAND	319,5	169,5	115,3	34,7	170,1	102,0	24,8	22,6
Rotterdam	264,0	153,0	81,5	29,5	153,7	74,1	21,7	14,5
Amsterdam	17,1	5,8	9,2	2,1	5,9	8,2	0,6	2,4
Velsen/IJmuiden	11,7	0,1	11,5	0,1	0,1	8,9	0,0	2,7
Vlaardingen	4,2	1,7	2,5	0,0	1,7	2,2	0,0	0,3
Dordrecht	2,4	0,4	2,0	0,0	0,3	2,0	0,0	0,1
Vlissingen	6,4	3,1	2,1	1,2	3,1	1,9	1,1	0,3
Terneuzen	7,0	4,4	2,4	0,2	4,4	2,3	0,0	0,3
Delfzijl/Eemshaven	2,5	0,2	2,1	0,2	0,2	1,5	0,0	0,7
Overige havens	4,2	0,7	1,9	1,5	0,7	1,0	1,3	1,2

In alle havens komt de hoeveelheid natte lading vrijwel overeen met het vervoer in de tankvaart. Echter niet voor elke haven is de tankvaart even belangrijk. In Rotterdam neemt de tankvaart 58% van het vervoer voor zijn rekening, in Amsterdam 34% , in Terneuzen is zelfs 63% van het vervoer tankvaart en in Vlissingen 48% .

Droge bulkclading wordt – behalve via Rotterdam – in belangrijke mate aan- en afgevoerd via de havens van Amsterdam en Velsen/IJmuiden.

Deze droge bulkclading bestaat in Amsterdam voor een belangrijk deel uit granen, veevoerders en oliezaden; in Velsen/IJmuiden zijn het met name erts en vaste brandstoffen, die een groot deel van de droge bulk uitmaken.

Wat betreft de eenheidsclading komt Vlissingen op de tweede plaats na Rotterdam, op enige afstand gevolgd door Amsterdam. Het verwerken van eenheidsclading is uiteraard afhankelijk van de mogelijkheden van laden en lossen van dit type lading. Dat in de "overige havens" nog 1,3 mln ton eenheidsclading wordt verwerkt, kan dan ook vrijwel geheel worden toegeschreven aan het ro/ro vervoer via Scheveningen en Hoek van Holland.

Belangrijke hoeveelheden overig stukgoed worden – behalve in Rotterdam – overgeslagen in Amsterdam en in Velsen/IJmuiden.

In Amsterdam zijn het merendeels goederen die over zee worden aangevoerd, nl. 1,8 mln ton bij een afvoer van 0,6 mln ton.

In Velsen/IJmuiden komt de omgekeerde situatie voor. Daar worden 0,7 mln ton stukgoederen gelost en 2,0 mln ton geladen.

Zo heeft elke haven zijn eigen karakteristiek.

ONTVANGEN REACTIES

Energieverbruik in het verkeer Politieke of technische keuzen?

door

E.H. Glasius,

secretaris Nederlandse Vereniging "de Rijwiel- en Automobiel-Industrie"

In de voorgaande aflevering van dit tijdschrift (1980 - nr.2) heeft een drietal auteurs (Zijlstra, Van der Koogh en Koumans) zijn zienswijze gegeven op de mogelijkheden tot beperking van energieverbruik in de transportsector. Men heeft zich daarbij overigens beperkt tot het landverkeer, hoewel bijv. het zeetransport ook veel brandstof in de Nederlandse havens inneemt *). Opvallend is het verschil in benadering: de politicus Zijlstra merkt op dat een betrekkelijk weinig (15% van alle gemotoriseerde verplaatsingen) gebruikt systeem, het openbaar vervoer, relatief minder energie vergt dan het meest (82% van alle verplaatsingen) gebruikte, de auto. Hij concludeert daaruit dat er substitutie van auto door trein en bus moet plaatsvinden. Besparingen op het energiegebruik in de transportsector van 20-50% (nauwkeuriger is Zijlstra niet) zouden mogelijk zijn. Om zo'n overgang enigszins te stimuleren zullen er allerlei maatregelen genomen moeten worden: politieke keuzen dus.

De technici Van der Koogh en Koumans gaan meer in op de mogelijkheden tot besparing in de gegeven structuren en met name bij het voertuig dat thans het leeuwendeel van alle reizigerskilometers in Nederland verzorgt, de personenauto.

Die mogelijkheden blijken er wel te zijn, maar ze zijn gemeten aan het totale energieverbruik niet zo groot, wat ook weer samenhangt met de omstandigheid dat het aandeel van het vervoer in dit verbruik niet zo hoog is. Koumans noemt 10,4% totaal en 5,2% voor de personenauto **).

Deze mogelijkheden liggen vooral in het technische vlak en in de vrijwillige keuze van de bestuurder om bewuster zuinig te rijden.

Over beide zienswijzen zijn enige opmerkingen te maken. Opvallend in het stuk van Zijlstra is de nadruk die het railverkeer krijgt. Hij noemt het bijv. te betreuren dat er in 1946 900 stations waren en nu nog maar 340. Waarschijnlijk zitten er in het cijfer van 1946 ook stations voor uitsluitend goederenvervoer, anders is het grote verschil moeilijk te verklaren. In 1960 bijv. waren er 296 stations voor reizigersvervoer (sindsdien is dus een toeneming met 15% te constateren) en dat is dan op een tijdstip dat de mobiliteit per auto nog op gang moest komen ***).

*) Volgens Koumans in zijn artikel (p. 128) twee maal zoveel als nodig is voor het gehele vervoer binnen Nederland.

***) Inmiddels is dit hoger, het autopark is toegenomen. Voor 1978 kan, de bunkers buiten beschouwing gelaten, het totale energieverbruik in Nederland op 66,0 mln ton olie equivalent gesteld worden. Naar de personenauto kan daarvan 4,18 mln ton worden toegerekend of 6,3%.

****) Autobezit toen 1 op 22, thans 1 op 3,3.

De stations die gesloten zijn, werden door de NS gesloten vanwege het onvoldoende reizigersaanbod en de vervangende dienstverlening door autobussen.

Natuurlijk is vooral de afgelopen twintig jaar de ruimtelijke ordening nogal gewijzigd en de bediening van de nieuwe wijken met treinen komt daar nogal traag achteraan. Dat is echter wel voor de hand liggend omdat die nieuwe wijken overal verspreid werden gebouwd en deels met een lage bebouwingsdichtheid. Hoogwaardig openbaar vervoer is daar vrijwel niet te realiseren. Het aantal van de nieuwe tracé's die volgens Zijlstra "de concurrentieslag met het particulier vervoer heel goed zouden aankunnen" lijkt dan ook erg beperkt.

Met betrekking tot het goederenvervoer worden studies van de NS genoemd, geen onafhankelijke bronnen. Toch zijn die er wel. Cotta *) bijvoorbeeld noemt er negen, met nogal verschillende uitkomsten. De nieuwste studies echter tenderen naar een veel lager voordelig verschil voor de rail dan de oudere. Zelf komt Cotta tot de conclusie dat er bijna geen verschil is over grotere afstanden, waarbij dient te worden opgemerkt dat hij in opdracht van het wegvervoer heeft gewerkt.

Wat voorts in Zijlstra's artikel geheel buiten beschouwing blijft, is het aspect loonkosten. Daar ging het ook niet in eerste instantie om, maar wie voor grootscheepse substitutie van particulier vervoer door openbaar vervoer is, zal hier toch enige aandacht aan moeten schenken. Men kan het argument hanteren van het scheppen van werkgelegenheid, en dus positief oordelen, maar dan zal toch naar de kosten gekeken moeten worden. Koumans wijst er op (p. 127) dat overgang op grote schaal twee consequenties zou hebben: de overheidsinkomsten uit de auto lopen drastisch terug en de uitgaven voor het collectief vervoer stijgen sterk.

Wat de auto betreft, schrijft Zijlstra dat motorrijtuigenbelasting en bijzondere verbruiksbelasting op personenauto's (BVB) progressief gemaakt zouden moeten worden naar de mate van energieverbruik. Ook Koumans (p. 133) stelt dit voor, althans voor de BVB. Een dergelijk voorstel is al door de PvdA-fractie in de Tweede Kamer goedgekeurd, waarbij werd gesproken over hogere motorrijtuigenbelasting voor "bijzonder grote auto's", zonder dat daarvoor een criterium werd gegeven. Als "bijzonder grote auto's" worden gedefinieerd als die met een gewicht van meer dan 1350 kg **) dan bestaat 2,4% van het Nederlandse autopark uit zulke voertuigen. De vraag is dus of zo'n progressie naar brandstofverbruik veel zou uithalen. Wel zouden bepaalde groepen professionele gebruikers (taxibedrijven bijvoorbeeld) worden getroffen. Aangekend moet bovendien worden, dat er al zo'n soort heffing bestaat, want de voor de motorrijtuigenbelasting verschuldigde bedragen lopen progressief op met het gewicht van het voertuig.

*) Energie et transports routiers de marchandises, A. Cotta (Université Paris-Dauphine), Fédération Nationale des Transports Routiers, Paris, Mai 1980.

**) De statistiek der Motorvoertuigen (CBS) geeft nu eenmaal wel een indeling in gewichtsklassen en niet in brandstofverbruiksklassen; er is echter een duidelijk verband.

En het gewicht is een van de bepalende factoren voor brandstofgebruik. Dat is er juist ook de oorzaak van dat "verschillen tussen auto en collectief vervoer minder groot zijn dan vaak wordt gedacht", zoals Van der Koogh in zijn artikel (p. 115) schrijft.

Mijn conclusie na lezing van de drie artikelen luidt:

- overgang naar het openbaar vervoer zal tot enige besparing leiden, maar men moet zich daarvan geen overdreven voorstelling maken
- gezien de ruimtelijke structuur (waaraan echt niet zoveel meer te veranderen is of moeten we al die wijken weer afbreken?) blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. Besparingen daar zijn dus het meest belangrijk
- de voorzienbare technische ontwikkelingen (dus afgezien van "doorbraken") zullen tot belangrijk zuiniger auto's leiden
- ook door zijn rijgedrag zal de automobilist in belangrijke mate tot het besparen van brandstof kunnen bijdragen
- er moet onderzoek komen naar de mogelijkheden van gebruik van direct bij de oliewinning vrijkomend LPG *)
- de indruk moet niet worden gewekt, dat brandstofbesparing in de wegvervoersector de panacee zou zijn voor problemen in de energievoorziening: het gaat om besparing op 10,7% (1978) van het Nederlandse energieverbruik.

*) Volgens Van der Koogh (p. 125) kan daarop het gehele autopark van de EEG rijden.

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Les chemins de fer et l'Europe,
tome IV. Bruges (*De tempel*) 1980. 453 blz.
(*Cahier de Bruges, N.S. 39*), prijs BF 6000.

Het Europees College te Brugge kent een Europees centrum voor bijscholing van hoger spoorwegpersoneel, dat tot dat doel cursussen organiseert. Zo nu en dan worden gehouden voordrachten gebundeld uitgegeven.

De pas verschenen bundel bevat toespraken, hoofdzakelijk uit 1979, maar ook uit 1972. Zij zijn vergezeld van een, in een andere moderne taal gegeven samenvatting, die niet altijd correspondeert met de voordracht.

Onder de titel laat zich veel vangen. Zo bevat de bundel vijf voordrachten, die wel te maken hebben met de E.G., maar niet rechtstreeks met de spoorwegen; omgekeerd zijn er vijf opstellen, die alles te maken hebben met de spoorwegen, maar weinig met Europa en zijn eenwording, behalve dat de netten binnen dat werelddeel liggen. Laat men buiten beschouwing een opstel over de binnenscheepvaart en een goed oriënterend artikel (van *W. Jansen*) over de kosten van de infrastructuur in het algemeen, dan resten acht voordrachten, die de relatie tussen spoorwegen en de integratie van Europa raken. Daarbij gaat het echter meer over de samenwerking van nationale spoorwegmaatschappijen (slechts een enkeling durft het begrip Europese spoorwegmaatschappij te noemen), ter verhoging van de eigen overlevingskansen, dan over de bijdrage, die zij aan de Europese integratie zouden kunnen leveren.

Vele sprekers, — *A. de Waele, M.G. de Bruin, G. Meyer, K. Gaertner, B. de Fontgaland, W. Pycha* en *R.A. Long* — zijn van mening, dat de spoorwegen sterke en zwakke punten hebben. Sterk punt voor de toekomstige ontwikkeling is de energie- en milieuvriendelijke aard van hun verplaatsingen. Zwak staan zij, omdat zij werken met een techniek, die in wezen dezelfde is als van ± 150 jaar terug, waardoor hun profiel te eng en hun snelheid te laag is geworden om voldoende tegenspel te kunnen geven aan vliegtuig en auto. Andere zwakke punten zijn:

- de netten hebben te veel lijnen met te weinig verkeer
- elke spoorwegmaatschappij is beperkt in haar activiteit tot het nationaal territoir, waarvan zij de belangen in de eerste plaats moet dienen
- de commerciële slagvaardigheid is onvoldoende als gevolg van allerlei instituties.

Algemeen is ook het inzicht, dat er nog veel verbeterd moet en ook kan worden aan de elementen, die de kwaliteit van het reizigersvervoer bepalen en aan de samenwerking met de vrachtauto in het gecombineerd vervoer en met de luchtvaart (*O. Gross*). Eveneens, dat gezocht moet worden naar nieuwe vormen van organisatie van de internationale samenwerking, maar denkbeelden daaromtrent, levend bij de Europese Commissie ontmoeten veelzijdig weerstand (*A. Frohmyer*).

Opmerkelijk is, dat men nergens de gedachte tegenkomt, dat de spoorwegen nog eens vrij zullen komen van subsidiëring. Integendeel, de econoom *B.T. Bayliss* noemt goede motieven voor subsidiëring, maar dringt wel aan op een berekening van de optimale niveaus van de gelden, die op grond daarvan worden gegeven, omdat ze nu vrij willekeurig worden bepaald door de publieke opinie en druk uitoefenende groepen.

Zoals meestal het geval is, lopen de voordrachten, die uiteraard beperkt van duur moeten zijn, in kwaliteit nogal uiteen. Niet iedere spreker steekt even diep. Niettemin is de bundel in zijn geheel waardevol, omdat er overeenstemming blijkt tussen binnen- en buitenwacht inzake diagnose en therapie.

Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot.

S. Plowden.
Taming traffic. Londen (Andre Deutsch), 1980. 221 blz.
prijs £ 7,50.

De schrijver, eerst verkeerskundig-adviseur en thans secretaris van de Independent Commission on Transport, poogt een antwoord te geven op de vraag hoe het (te) vele, onaangename, kostbare verkeer in de stad getemd kan worden. Hij doet dit aan de hand van een analyse van de werking van het huidige verkeersstelsel. Voor zijn therapie begint hij te stellen, dat de gemeenschap bepaald geen toeneming van het gebruik van auto's wenst, daarvoor zijn er te grote groepen, die van een verzekerd gebruik van de auto zijn uitgesloten; kinderen, bejaarden, gezinnen, waar maar één auto aanwezig is, doch vele gegadigden voor het gebruik daarvan. Bovendien moeten vele niet-gebruikers externe kosten dragen van niet door-belaste wegkosten, van overlast van lawaai en stank, van een in kwaliteit achteruitgaand en daardoor geen redelijk alternatief bieden openbaar vervoer, van onveiligheid op straat. Ook de autogebruiker komt voor steeds meer onaangenaamheden te staan: langere rijtijden als gevolg van congestie en relatief minder parkeergelegenheid. Kortom: sommigen mogen nog mobieler worden (de nieuwe aanschaffers van een auto), allen lijden onder groei van congestie, lawaai en stank. Deze trend moet ten principale worden gekeerd.

De middelen daartoe worden eerst afzonderlijk en daarna in hun samenhang besproken. De belangrijkste zijn: vermindering van het gebruik van auto's door het doen wegvallen van openlijke en verscholen subsidies, door een rationeel parkeerbeleid, door congestie-heffingen, door een gevarieerd toelatingsbeleid tot de stad, door glijdende werktijden. Voetgangers en fietsers moeten veilige verplaatsingen worden gegarandeerd. Het openbaar vervoer moet bevorderd worden en zoveel mogelijk kostendekkend worden gemaakt. Onnodig vrachtverkeer uit de stad worden geweerd, nodig goederenverkeer door samenlading worden gebundeld en door bepaalde typen wagens worden besteld. Veel belang hecht de schrijver aan een het gehele net omvattende snelheidsbeheersing. Daartoe kan bijdragen het begunstigen van een (bij voorkeur elektrische) auto, die maximaal 50 km/h kan rijden, een kruissnelheid, die in en om de steden lang niet wordt gehaald. Voetgangerszones en verkeersarme gebieden moeten in de steden worden ingeruimd. Deze en andere maatregelen behoren te worden samengevat in een stedelijk verkeersplan, waarvan de inhoud, rekening houdend met Engelse instituties, gefaseerd wordt aangegeven.

Reeds uit het bovenstaande blijkt, dat het boek veel – zij het niet alle – nieuwe ideeën aanreikt. Het geeft een goed geordend en gemotiveerd geheel van maatregelen, waarbij de argumenten van voor- en tegenstanders worden genoemd en met de nodige diepgang worden gewaardeerd. Daarbij is de betooggrant pittig. Voorbeeld: een weghonen van zijn idee van de kleine, langzame auto wijt hij aan een verkeerd begrip van technische vooruitgang. Indien eerst deze auto ingeburgerd ware geweest, zou geen zinnige gemeenschap, alles wetende over de ellende, die de snelle auto zou brengen en die wij kennen, tot toelating daarvan zijn overgegaan.

De schrijver is wel zo realistisch te erkennen, dat op zijn hervormingsplan veel gestuurd moet worden en hij geeft zelf de daarvoor in aanmerking komende onderwerpen aan. Ook ziet hij, dat de weg van invoering van zijn hervormingsplan lang is, te meer omdat die met kleine passen moet worden afgelegd.

Voor iemand, die zich met de problemen van het stedelijk verkeer vertrouwd wil maken en aan de hand van een deskundig onderzoek wil zoeken naar oplossing daarvan, geeft dit "rustige" boek een goed overzicht. Het prikkelt tot nadenken, ook al omdat het een aantrekkelijk scenario ontwikkelt, dat op belangrijke punten afwijkt van gebruikelijke.

Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot.

R. Neumann.
Ökologie und Verkehr;
praktische Bedeutung und theoretische Einordnung verkehrsinduzierter
Umweltschäden (Verkehrswissenschaftliche Forschungen, nr. 40).
Berlijn (Duncker & Humblot), 1980. XV, 585 blz. Prijs DM 68.-.

Welke schade berokkent het verkeer het milieu, wat zijn de geldkosten daarvan en hoe kan zij ten laste van de veroorzakers worden gebracht, — ziedaar de drie vragen, die dit boek poogt te beantwoorden. Daarbij worden in eerste instantie alle verkeersmiddelen als boosdoeners aangewezen, later versmalt zich het probleem tot het motorwegverkeer als veroorzaker van lawaai en luchtverontreiniging in concentratiegebieden.

Welke ecologische schade wordt aangericht wordt in het eerste hoofdstuk beschreven, dat daardoor een sterk ecologische inslag bezit. Men krijgt daaruit sterk de indruk, dat de ecologie nog niet zo ver is, dat zij strikte relaties van oorzaak en gevolg van schadeprocesse, zowel kwalitatief als kwantitatief, weet vast te leggen. Dat blijkt later een eerste moeilijkheid te zijn bij de toerekening der schadekosten. Voeg daarbij, dat in het verkeer veroorzakers en lijdens legio zijn en dat marktprijzen ontbreken, en het is verklaarbaar waarom de schrijver afziet van het berekenen van de waarde der bij productie en consumptie verbruikte milieugoederen.

Daarom beschrijft hij in het tweede hoofdstuk pogingen de schade, als gevolg van milieu-aantasting, uit te drukken in geldkosten van herstel (ex post) of van vermindering (ex ante) of van ontwijking (ex ante). Daarmede zijn wel niet alle social costs omvat, maar in plaats van tegen een paradijselijk milieu kan en moet men zich afzetten tegen een politiek wenselijk geachte milieukwaliteit, bij welke vaststelling de economische draagkracht een groot woord meespreekt. Alle drie methoden hebben hun specifieke voor- en nadelen, zowel ten aanzien van de genuanceerde berekeningen als van hun praktische toepassing. Voor sommige doeleinden worden zij daarom in combinatie bruikbaar geacht.

Daarmede is nog niets gezegd over de optimale samenhang tussen de twee "eco's", ecologie en economie. Modellen, die daarvoor het nationaal product te hulp roepen schieten te kort. *Neumann* beschrijft daarom enige modellen, die ecologische waarden in economische modellen invoegen, als bijvoorbeeld een input-output model, waarin ecologische waarden in schaduwrijzen worden opgenomen. Op grond van hun macro-economisch karakter, zijn zij echter niet geschikt voor het micro-probleem van het verkeer. Daarom bespreekt de schrijver ook de volgende methoden: analyse van de bereidheid van getroffenen om voor een verbetering van het milieu te betalen, een uitbreiding van de conventionele kosten-baten-analyse, waarbij de waarde van milieu-componenten bij discussie wordt aangenomen; de nuttigheidswaarde-analyse met weging in punten en de kosten-effektiviteits-analyse, waarbij geldkosten

en nut, monetair en in punten, met elkaar worden vergeleken. *Neumann* vermeldt ten slotte een recente poging tot samenvoeging der laatstgenoemde modellen tot één, met een koppelingsmechanisme tussen waarderingen in geld en in punten.

Omdat subjectieve waarderingen aan deze modellen inherent zijn, gaat de schrijver in zijn laatste hoofdstuk uitvoerig in op methoden, die milieukosten internaliseren, zodat langs objectieve weg kosten kunnen worden gewaardeerd. Daarbij worden negen instrumenten behandeld. Buiten de markt om werken overreding tot een beter milieugedrag, ge- en verboden, immissie-, emissie- en input-normen; via de markt: belastingen, rechten, subsidies, onderhandelingen tussen veroorzakers en getroffen, privatisering van milieugoederen, en uitgifte van milieu-certificaten. Zij worden vervolgens op hun doelmatigheid getoetst aan de hand van ecologisch effect, economische doelmatigheid, praktische toepasbaarheid, omkeerbaarheid en buigzaamheid, overeenkomst met marktstelsel, rechtvaardige inkomensverdeling. Het zal duidelijk zijn, dat geen der maatregelen aan alle criteria voldoet. Daarom houdt de schrijver een pleidooi voor een combinatie, die anders is voor een toestand, waarin het milieu-evenwicht nog niet is bereikt en voor één, waarin dit wel het geval is, maar een verdere verbetering van milieu-kwaliteit wordt nagestreefd. Voor concentratie-gebieden in het eerste geval worden op korte termijn werkende ge- en verboden, op middellange termijn maxima aan emissies, en op lange termijn ethische overreding aanbevolen. In het tweede geval schijnen marktmatige middelen geschikt, maar het is twijfelachtig of in het verkeer een voor ieder geldende stijging van kosten resulteert in een vermindering van de vraag. De schrijver acht daarom alleen betaling van rechten om in bepaalde regio's aan het verkeer te mogen deelnemen een probaat middel.

In een toekomstblik komt kort het advies, dat de milieu-politiek de oorzaak van de milieu-belasting aanpakt in de vorm van beperking van de vraag naar verplaatsing door bevordering van het openbaar vervoer en betere stedenbouwkundige planning.

De schrijver heeft zich duidelijk niet ten doel gesteld verrassend nieuwe en sprankelende oplossingen voor het door het verkeer opgeroepen milieu-vraagstuk aan te dragen. Veeleer heeft hij de intentie gehad de huidige stand van het wetenschappelijk onderzoek daaromtrent te beschrijven. Daartoe heeft hij het probleem in algemene ecologische en economische kaders geplaatst. In die opzet is hij lofwaardig geslaagd. De geraadpleegde, hoofdzakelijk Duitse, literatuur, waarvan de opgave 60 bladzijden beslaat, heeft hij overzichtelijk geordend, zodat men vrij spoedig de weg in de materie vindt, wat voor de invoering van toekomstige studies van belang moet worden geacht. De gang van het betoog is helder, maar de begrijpelijkheid van de tekst lijdt onder de gewrongen zinsbouw: puzzelachtige volzinnen van een halve bladzijde zijn geen uitzondering. Voor en tegens van methoden en maatregelen worden gemotiveerd tegen elkander afgewogen en de slotsom is voorzichtig geformuleerd. Mede daardoor bezit de studie kwaliteiten, die nadere kennismaking doen aanbevelen.

Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot.



