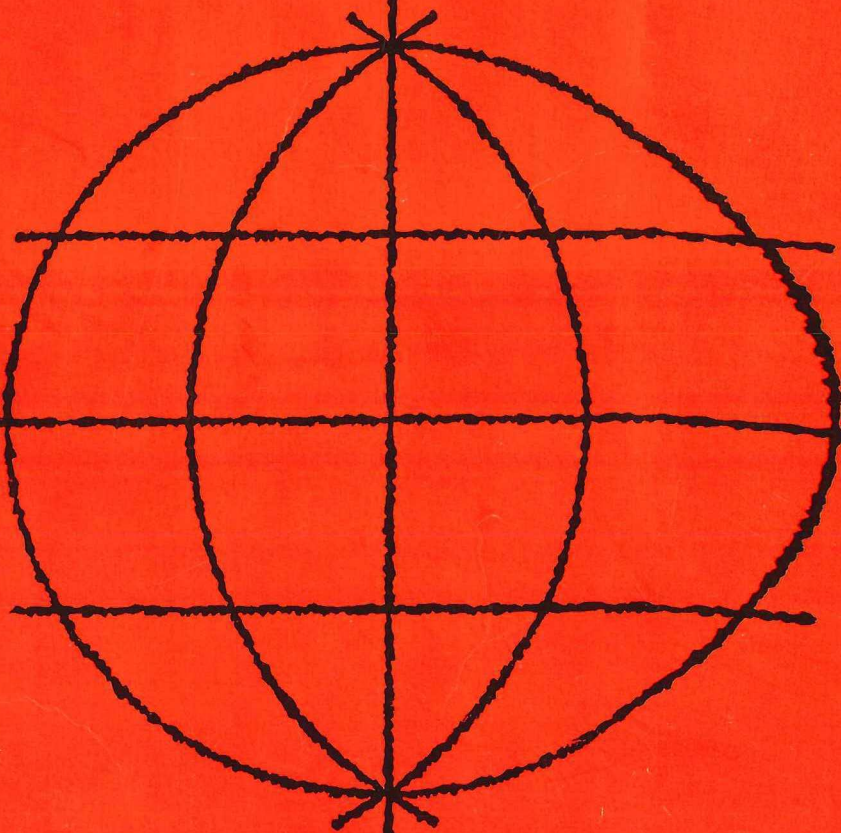
ISSN 0040 - 762

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

LUCHTVAART



1

ZEVENTIENDE JAARGANG 1981

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 –
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

ZEVENTIENDE JAARGANG
1981 – Nr. 1

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

INHOUD

blz.

TEN GELEIDE 5

DEREGULATION – IS IT CONTAGIOUS? 9
Prof. A. F. Löwenfeld

DEREGULATION: A CRITICAL INTERROGATION 20
Mr. H. Raben

A NEW DIMENSION TO CIVIL AVIATION THROUGH EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION 31
Dr. J. Erdmenger

HET TIENDE INTERNATIONALE FORUM VOOR LUCHTVRACHT 41
Drs. P. Bouw

NA TWEE OLIECRISES: DE TWEEDE NATIONALE LUCHTHAVEN DEFINITIEF VAN DE BAAN? 64
Dr. D. Riemens

EUROPARUBRIEK 71
Mr. J.G.W. Simons

STATISTISCHE RUBRIEK 99
J. Voordouw

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK 105

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 95,– per jaar (buitenland f 110,–).

Studenten-abonnement f 40,–. Losse nummers f 30,–.

Ten Geleide

In de tweede helft van 1980 zijn in Nederland twee conferenties georganiseerd, waarin actuele problemen van de luchtvaart zijn behandeld. De eerste bijeenkomst was "The Changing Scene, First Netherlands Colloquium on International Air Transport", eind augustus in Wassenaar, georganiseerd door het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut met medewerking van de Rijksluchtvaartdienst en waarvan de inhoud werd samengesteld onder auspiciën van de Rijksuniversiteit te Leiden in de persoon van Prof. Dr. H.A. Wassenbergh.

De tweede manifestatie was het tiende "International Forum for Air Cargo", dat begin oktober te Amsterdam werd gehouden. Luchtvaartcongressen onder deze naam worden om de twee jaar georganiseerd door de Society of Automotive Engineers uit de USA. Ditmaal voor het eerst in Nederland, met medewerking van de KLM en Martinair.

Van het Colloquium "The Changing Scene" geven wij in dit nummer drie voordrachten in extenso weer, namelijk van de heren Raben, Löwenfeld en Erdmenger. Al deze beschouwingen bewegen zich op verschillende manieren op het terrein van het thema "Regulation versus Deregulation", dat de laatste jaren in de luchtvaart veel stof doet opwaaien.

Regulation versus Deregulation

De burgerluchtvaart heeft steeds een grote mate van overheidsbemoeienis gekend. De Conventie van Chicago van 1944, het internationale verdrag dat aan het begin staat van de gigantische ontwikkeling van de wereldluchtvaart na de Tweede Oorlog, bevestigt de overwegende rol van de staten bij de ordening van deze internationale bedrijfstak. Ook binnen de USA, het land van "free enterprise", waar de luchtvaart het eerst sterk is uitgegroeid, heeft de overheid door de jaren heen grote invloed op de gang van zaken in de luchtvaart uitgeoefend. De Civil Aeronautics Board, een onafhankelijk "US Government agency" ingesteld op basis van de Civil Aeronautics Act van 1938, bepaalde in dat land welke ondernemingen op de verschillende routes werden toegelaten, terwijl ook de luchtvaarttarieven de goedkeuring van de CAB moesten hebben.

Die vérgaande "regulation" van de luchtvaart in de USA is sinds enkele jaren vervangen door een nieuw beleid, dat onder het bewind van President Carter voor het eerst tot uitvoering is gebracht. Dit is de "deregulation", die het beeld van de luchtvaart in de USA in de laatste jaren sterk heeft veranderd. Zowel ten aanzien van de toegang tot de markten als ten aanzien van de tarieven is er thans een veel grotere vrijheid, waardoor het vrij stabiele patroon van luchtvaartmaatschappijen en lijnennetten plaats gemaakt heeft voor een veel vloeiender situatie, waarin aanzienlijke wijzigingen optreden.

De "deregulation" strekt zich ook uit tot het beleid van de USA in de internationale luchtvaartbetrekkingen en is ook daar van grote invloed.

Op het Colloquium in Wassenaar sprak Prof. A.F. Löwenfeld van de Universiteit van New York onder de titel "Deregulation ..... is it contagious?". Löwenfeld toont zich een overtuigd voorstander van de deregulation, omdat de luchtvaartmaatschappijen daardoor meer als vrije ondernemers concurreren op de markt, zonder de bescherming van een vergunningenstelsel en gefixeerde prijzen. Naar zijn mening heeft de deregulation reeds getoond een veel beter systeem te zijn dan het stelsel van regulering, dat de USA van 1938 tot 1978 heeft gekend.

Het is overigens te begrijpen, dat deze opvatting in de USA niet algemeen aanvaard wordt. Het nieuwe stelsel met verhevigde concurrentie in het aanbod van diensten en in de tariefstelling bracht grote veranderingen in een tot dat ogenblik vrij stabiele situatie. Een aantal plaatsen met een beperkt vervoerspotentieel verloor luchtverbindingen, die voor een deel werden opgevangen door "commuter airlines" met veel kleinere vliegtuigen en soms beperktere dienstregelingen.

De wijziging van het stelsel ging bovendien in de tijd samen met de explosieve stijgingen van de brandstofprijzen, die flinke tariefsverhogingen noodzakelijk maakten. Vele bedrijven kwamen in de rode cijfers en het is niet gemakkelijk vast te stellen in hoeverre dat is toe te schrijven aan de veranderingen van het systeem en in hoeverre aan de brandstofprijzen, de tariefsverhogingen en de recessie. *)

Een tweede bijdrage over het thema "Deregulation" in het Colloquium èn in dit nummer is van de hand van Mr. H. Raben, de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst, en wel onder de titel "Deregulation, a critical interrogation".

Raben behandelt dit thema aan de hand van de situatie in Europa, waar vrij algemeen de protectionistische aspecten van de staatsbemoeiing met de burgerluchtvaart aan de orde zijn. Verschillende voorbeelden van restrictief optreden van overheden, gericht op de bescherming van de belangen van de eigen nationale luchtvaartmaatschappij, passeren de revue. Hij bepleit een vernieuwing van het internationale luchtvaartpolitieke systeem en vraagt ruimte voor experimenten en innovatie.

Het derde in dit nummer opgenomen artikel uit het Colloquium is van Dr. J. Erdmenger, Directeur Transportpolitiek van de Europese Gemeenschap, en is getiteld "A new dimension to Civil Aviation through European economic integration."

Het is een behoedzame terreinverkenning, waarin enerzijds de ambitie van de Europese Gemeenschap blijkt om actief te worden op het terrein van de burgerluchtvaart, maar anderzijds gewezen wordt op de grenzen, die aan zo'n bemoeienis zijn gesteld.

---

*) Enkele tijdschriftartikelen, waarin deze problemen worden besproken: "One year after deregulation: the airlines" Business Week 5 november 1979 pag. 104/112.
"Two years of US deregulation" Flight International 22 november 1980.

Erdmenger doet enkele voorzichtige uitspraken over de wijze waarop de Europese Gemeenschap deze taak zou kunnen gaan verrichten: een zekere mate van liberalisering, een verzachting van het rigide systeem van bilaterale luchtvaartovereenkomsten door het inbrengen van multinationale elementen door de Gemeenschap.

Inmiddels heeft – na dit Colloquium – de Europese Commissie een eerste stap in deze richting gedaan met het voorstel aan de Raad van Ministers over een soepelere procedure voor het verstrekken van vergunningen betreffende luchtdiensten tussen de lidstaten van de Gemeenschap.

De artikelen van Löwenfeld, Raben en Erdmenger wijzen alle drie in de richting van een liberaler regime in de burgerluchtvaart; een welkome tendens als men zich realiseert, dat een netwerk van meer dan 1500 bilaterale, merendeels restrictieve luchtvaartovereenkomsten reeds lang belemmerend werkt op de ontplooiing van de luchtvaart.

10th International Forum for Air Cargo

Circa 600 deelnemers aan deze conferentie, waarvan bijna de helft uit de sfeer van de luchtvrachtgebruikers, gaven blijk van hun belangstelling. Als thema gold voor dit Forum: "The Customer is the Business. Realities and priorities for the Eighties."

Over het Forum vindt u in dit nummer een artikel van de hand van Drs. P. Bouw, Hoofd Vracht Marketing van de KLM. In deze beschouwing vat hij een aantal hoofdpunten van de conferentie samen aan de hand van uitvoerige citaten van een aantal sprekers.

Schiphol en een tweede nationale luchthaven

Als laatste bijdrage uit de luchtvaart-sector in dit nummer een kort artikel van Dr. D. Riemens, tot 1979 directeur van de N.V. Luchthaven Schiphol. Hij geeft in dit nummer zijn visie op de consequenties van twee oliecrises voor de luchthavenontwikkeling in Nederland.

Hij schetst de groei van het passagiersvervoer op Schiphol in het verleden, wijst op de effecten van de eerste oliecrisis en geeft aan wat hij voor de komende jaren verwacht. Zijn conclusie, in vragende vorm, is ook de titel van zijn stuk: "Na twee oliecrises: de tweede nationale luchthaven definitief van de baan?"

Wie dat wil, kan ook in vroegere jaargangen van ons tijdschrift terugzien op oudere uitspraken over dit onderwerp.
In het eerste nummer van 1972 geeft A. Deetman "Enkele opmerkingen over de groei van de luchtvaart en over een tweede nationale luchthaven in Nederland". Voor Nederland wordt de jaarlijkse groei van de luchtvaart daar nog geschat op 11% per jaar; "zelfs een derde grote nationale luchthaven lijkt in dat geval al vroeg in de volgende eeuw onvermijdelijk ....."

Over de tweede nationale luchthaven brachten wij in 1975 het eerste nummer als thema-nummer uit. In dat nummer is de aandacht vooral gericht op de kosten-baten analyse voor een tweede luchthaven en op het vestigingsplaatsonderzoek. Als Riemens gelijk krijgt blijft die studie een historisch stuk met alleen academisch belang ....

Vooralsnog lijkt het ons veiliger de mogelijkheid open te houden op een later tijdstip alsnog een tweede nationale luchthaven te kunnen bouwen in de Markerwaard.

De redactiecommissie.

DEREGULATION – IS IT CONTAGIOUS?

by
Professor Andreas F. Löwenfeld
University of New York

I accepted your invitation to speak at this colloquium with great enthusiasm, since it is always a pleasure to come to Holland, and since it was an opportunity to meet many old friends as well as to make the acquaintance of colleagues whom I know only through their writing. But I discover that I made an error in my assumption. I had thought we were celebrating an anniversary – 60 or thereabout – of international aviation; it turns out that it is not aviation itself, but regulation of aviation we are celebrating. I suppose there is a certain tactlessness, then, if I want to talk about deregulation which in the United States is about three years old – less than two if we look only at our Deregulation Act – even as your Directorate General is celebrating its golden anniversary.

I think the basic facts about deregulation in the United States are well known.

1. A general dissatisfaction with government in the United States was somehow focused on economic regulation, and in particular on civil air transport. Deregulation – especially of interstate aviation – became a political cause championed by quite disparate groups – Senator Kennedy, for instance, [1] President Ford, [2] and President Carter. [3] Though the issues were complicated, they were not as complicated as, say, managing the supply of money or relating inflation to productivity. For the public, what was understandable was that it cost a good deal more to fly from Boston to New York – 200 miles – subject to regulation by the CAB, than it did to fly from San Francisco to Los Angeles – 400 miles – without the CAB's intervention. [4]

2. A group of economists, led by Alfred E. Khan (who was in fact serving as Chairman of the New York State Public Utilities Commission), came out of their libraries and stopped talking just to one another, and made a persuasive case about why – without any corruption or bad faith – regulation of price and market entry drove up both costs and prices. To quote just one brief passage from Kahn's testimony to the Kennedy Hearing.

> ..... The objection (to service competition) is not necessarily that airlines have been forced by their competition to incur greater costs for denser schedules, more advertising, meals, and in-flight entertainment than they would if they were able to get together and restrict such expenditures. The objection is, rather, that these cost-inflating service improvements have not been subjected to the test of having to compete with lower-cost lower-price alternatives .....

> In these circumstances, the attempts of the regulators to limit service rivalry are entirely logical. But ..... it inescapably raises the question of whether it would not be preferable simply to abandon economic regulation plus cartelization in favor of the free play of price competition. [5]

3. President Carter – I suspect not fully aware of what he was doing – named Kahn Chairman of the Civil Aeronautics Board. I am generally a Tolstoyan when it comes to history, and perhaps twenty years from now it will appear that what took place in the late 1970's in the United States was inevitable. Looked at now, however, I am convinced that the arrival of Alfred Kahn in Washington – more than any given event – changed the environment for civil aviation in the United States, and (I venture to predict) in Europe as well. Kahn not only had immense energy and charm – a kind of anti-pompousness (if there is such a word); he had complete confidence in his own analysis, he had little patience with precedents, less with lawyers, and still less with administrative procedures that to some appeared as due process of law but to him appeared as a major line of defense of the "ins" against the "outs". [6] A person with any other combination of qualities – even if on substance he agreed with Kahn – might have decided that his first priority was to persuade the Congress to move on the deregulation legislation which had been pending in Committee for over two years. Kahn, however, decided to do it the other way around: first demonstrate that deregulation can work, and then, if Congress has not done so in the mean time, it will fall in line eventually.

4. Kahn and his colleagues at the Board embarked on a three-fold program of deregulation of domestic aviation, within the confines (to the surprise of the lawyers) of the existing Act. [7]

The Board granted virtually all applicants for entry into a market, rather than choosing between applicants as had been the previous practice. To the argument that all the applicants could not possibly serve the market between X and Y with profit, the Board now said "That's true, but no one is required to serve. We don't know how to choose between carrier A and carrier B (and we suspect our predecessors didn't either); let the market decide who sinks and who swims". Multiple permissive entry (and exit) became the order of the day, in virtually all the route cases decided between summer 1977 and summer 1978. [8]

The Board systematically dismantled a complicated scheme of rate making created by the CAB in the period 1970-1974, known as the *Domestic Passenger Fare Investigation.* [9] The DPFI had been designed to achieve fully cost-related fares, and to eliminate all forms of demand pricing, value-of-service ratemaking, "discrimination" (whatever that meant) and – the terrible word – "cross-subsidization". [10] Of course the DPFI had never been completely effective – there were always some special fares, excursion rates, and permissible discounts – but until mid-1977 these had to be specially justified, on the basis that they "created" and did not "divert" air

traffic, and that they were not based on unfair classifications. Under Kahn, the Board said, in effect, "We don't care what intelligent management wants to charge on the down side, we won't enforce uniformity per mile, and we encourage experimentation. If TWA wants to serve Chicago-Los Angeles with B-707's and charge less than American Airlines is charging with DC-10's, that may or may not work, but let the market be the judge. [11] If Delta wants to offer a "brown bag" flight between New York and Miami – or for that matter a champagne flight – let them try, and let the customers decide what they like and what they don't like. [12] We won't require all fares to be alike, either between two points or for equal distances, or even for the same fleet in different routes. Not only is there no harm in trying new marketing ideas, it is especially desirable." At first this attitude, too, was expressed in particular decisions, eventually, the Board adopted a Statement of Policy, saying what I have just summarized in the form of a regulation, but saying it roughly in the same terms I have used. [13]

In two major proceedings looking to development of underused airports – Oakland (near San Francisco) and Midway (in downtown Chicago) – the economic rationale for deregulation was laid out in detail, not as testimony to Congress or as an article in a journal, but "law", that is as the holding and belief of the majority (usually 4-1) of the new Civil Aeronautics Board. [14] The old arguments were no-longer persuasive; traffic and earnings projections were mostly worthless anyhow, since they did not commit the carriers and were "Fact" only in the sense that someone had presented them in the form of testimony; the claim of "diversion" if a new entrant would be permitted in a market would be disregarded, unless it could be proved (which was hardly possible and not likely to be attempted) – that grant of an application would result in bankruptcy of the incumbent; [15] as for the round robin game of route awards – A wins today, B tomorrow and the staff will supply the reasons – that was finished. [16] Moreover, route certificates (i.e. marketing opportunities) would not just be allocated among the eight or ten major airlines – the so-called grandfather carriers; little guys (local service or regional carriers) would be welcome even beyond their traditional region, and brand-new entrants, such as Midway Airlines out of Chicago-Midway Airport, would be encouraged. Quite clearly Kahn and his colleagues saw market entry and fares as closely related, a relationship that had not dawned on earlier generations of regulators. [17]

All of this, I repeat, happened before there was any Deregulation Act, and indeed before it was clear that there would be one. The industry moved from active opposition to reluctant acquiescence in deregulation legislation – an irony that was slow to penetrate members of Congress not directly involved with aviation, but eventually did sink in. But by fall 1978 so many assumptions of the 40-year reign of the CAB had been swept away that passage of the Act came almost as an anticlimax. [18]

5. I suppose I should go over our domestic legislation briefly, just to complete the narrative and build up to what I really want to say. I leave out the technical

points, however, which you can find in my book as soon as it comes out. [19] In the first place, the Act secured the reforms made by Kahn against the possibility that a new Board under a new Chairman might again change directions. For three years, that is until the end of 1981, there will still be route certification, though the rules have been changed in such a way that market entry is made much easier. [20] Second, the rate flexibility downward is embodied in the law. To the extent that special fares and discounts are freely permitted, this has been important: you may have read about recent price wars on New York-California and New York-Florida fares – in both cases spurred by new entrants into the market. Overall, the quantum jump in fuel prices has left fares always pushing the upper end of the permitted range, the so-called Standard Industry Fare Level. [21]

Third, the Board was required to address the issue of small communities – cities that under a system of easy entry and exit might lose all air service. In brief, the Board is to determine a level of "essential air service" to small communities, and if no carrier is prepared to perform the service without a subsidy, to put out the route for bids as to how much (or rather how little) a carrier requires to perform a given level of service. [22] There has been some grumbling about these procedures – interestingly now the main daily work of Washington's air lawyers – because cities feel they are no longer in the big time when service by a 150-seat jetliner performed by a nationally known airline is replaced by a 12-seat plane operated by an unknown operator just trading up from running an air taxi fleet. But subsidies are out in the open, and are paid by taxpayers, not through hidden charges paid by air travelers.

Altogether, it is a bit early to reach a final judgement on deregulation in the United States. The fuel crisis, the economic turndown, and quite different responses by carriers to the opportunity to expand their route networks have all distorted the years 1978-1980 as a testing period. My own feeling, however, is that the present American system is vastly superior to the rigid, protectionist system that had evolved (I think not inevitably) in the 40 years of regulation 1938-1978.

I think the arguments made by Mr. Hammarskjöld and his associates at IATA that several more years should go by before the "American experiment" may be allowed to spread are quite misplaced. [23] We don't know exactly how air transport will fare in the United States; but neither do we know how the steel, or glass or automobile or publishing industries will fare. Domestic aviation in the United States had in the past always been treated as part public utility, part competitive enterprise. *That* was the experiment, it had a good long trial, and it proved unsound.

Putting aside some details, the United States government has now said to the air transport industry "we will treat you like any other business, and you will prosper or suffer according to the soundness of your management decisions, i.e. your ability to serve the market, to contain costs, and to anticipate developments both in consumer taste and in macroeconomic conditions". I would not be surprised if one or another airline closes down or if some mergers take place as they have in other sectors.

I think what the United States experience has shown, however, is that air transport is not so unique that it must be protected from itself. The burden of proof, I submit, is now on those who say there must be controls on entry, controls on prices, and controls on capacity, or who assert some social good comes from such controls that is properly payable by the traveling public.

I think in this brief talk I should not spend much time on the North Atlantic. For one thing, most of the people in this hall know more about that than I do; for another, the basic facts speak for themselves. "Open rates" turned out not to be the first step to perdition; differential pricing turned out to be possible; and demand for air transport did turn out to be highly price elastic. Contrary to fears of the established carriers, the advent of the Laker Skytrain and the matching offerings such as super-Apex resulted in more traffic all around – 15 percent increase in traffic in 1979 over 1978 on the basis of a five percent overall decline in fares, at average load factors of 67 percent. [24]

IATA turned out to be irrelevant – perhaps the most devastating condemnation one can make. Airline management, on the other hand, turned out to be quite competent, able to make the necessary adjustments to the market – for instance by introducing a new "business class" – and able to cope with a series of puzzles that would confound the mose sophisticated computer – the jumble of fares plus the jumble of exchange rates plus the jumble of fuel prices plus having to deal with at least two and often more than two governments. Some carriers made money, some lost money, and some are not saying, at least in reports to which I have had access. [25]

One could of course say much more about developments on the North Atlantic, and I do not mean in this brief tour d'horizon to suggest anything like a precise parellel between that region and the United States internal market. If you will forgive my too obvious metaphor, I want to use the North Atlantic only as a bridge between discussing the USA and discussing Western Europe. What the history of the past three years on the North Atlantic shows, I think, is

(1) that past assumptions and doctrines have by and large turned out to be mistaken, or in any event overtaken by events and

(2) that European airlines can cope quite well with unpooled, uncontrolled, unregulated, and unpredictable air transport, so long as they offer services that the public wants.

..... Which brings me to Western Europe.

I have been fascinated to see the parallels between the story in the United States, which I watched closely and have briefly summarized here, and the story in Europe, which I am only partially informed about and which is, I think, just beginning. It starts not with the aviation community but with debates in the European Parliament, just as it did in the U.S. Congress, then it moves to the European Commission,

just as it did to the U.S. executive branch, which sees a consumer issue and a change to do something to counteract its reputation for increasing government involvement in everything.

When the European Commission comes out with its Memorandum on the Contribution of the Communities to the development of Air Transport Services, [26] it asks the same questions that were being asked a few years earlier in Washington. Just as interstate fares in the United States were being compared to fares in California, now intra-European fares are being compared to fares in the United States, which are not much more than half as great. The same explanations are offered as were heard in Washington – weather conditions, traffic density, shorter hauls, higher landing fees... But the explanations no longer sound persuasive, even as they did not in Washington. [27]

There are of course differences, notably the practice of strict pooling and capacity controls in Europe, which never existed in the United States; the very large inroads of charters in Europe, much more significant than was the case in domestic service in the United States. And of course there was no European CAB, but rather entry controls by sovereign governments and fare controls under IATA. [28] Still the basic situation in Europe in 1979-1980 and in the United States in 1975-1976 is strikingly similar: controls on market entry, absence of price competition, low load factors, high fares, and inadequate profits. No wonder the Commission asks whether Europe cannot learn from America, even as it borrowed the basic idea of a customs union from sea to shining sea.

The other striking thing for me was to read Mr. Hammerskjöld's Memorandum in Reply to the Commission. [29] It sounded just like his testimony to the CAB in the famous (or infamous) Show Cause proceeding: the need to take into account the interests of all participants .....; the need to reconcile the difficult balance between consumer and carrier interests ....; the importance of considerations of sovereignty and security in air transport .....; the interdependence of the multilateral world-wide air transport system .....; the need for consensus ....; the need to be cautious about the American experiment ....; the importance of commitments by countries to their national carrier ....; the role of national airlines in planned economies ....; the beauties of interlining and the hazards of unbundling ....; the need to maintain unprofitable services ....; and so on, plus IATA's deepening passion for the developing countries. Some of these arguments have merit, some simply seek to place the burden of proof on the other side. [30]

None of the arguments of Hammarskjöld and his colleagues, however, addresses the basic issue – the contention that regulation or cartelization breeds inefficiency, shelters waste, and deprives the consumer of free choice. It isn't, as we have seen in the American experience, that regulation or cartelization results in huge monopoly profits; aviation as it has developed in the unique government/carrier symbiosis does not fit the Charlie Chaplin model.

The point is only that when both price and market entry are controlled, whether by the CAB or under IATA plus national governments, costs go up, prices go up, and passengers pay for services they don't want and can't pay for services they do want.

It is ironic that the basic issue of policy for the Community comes up in a legal context – whether Articles 85-90 of the Treaty of Rome apply to air transport services. If I may again be pardoned for being tactless, here is another example of the contagion of the American experience; nearly 150 years ago De Tocqueville observed that in America all issues eventually become legal issues. [31] I am not – except as the one-eyed in the land of the blind – an expert on European Community law. [32]

Now that the issue has been raised, however, I think it will not go away. We have the word of Sir Freddie Laker that he is ready to sue – in Britain, in France or Germany, before the Commission, and ultimately before the Community's Court of Justice by reference under Article 177 of the Rome Treaty. Judging by his seven-year struggle with the authorities in Britain and the United States over the original Skytrain, [33] Laker has the persistence and the resources to stick it out.

Laker's proposal is interesting because he has in mind breaking three restraints simultaneously. [34] First, he claims the right (at least if he gets a license from the UK authorities) to operate on routes between Britain and the continent, without need for additional designation or approval; second, he wants to fly between, say, Munich and Nice or Athens, or Paris and Palma, not as fifth freedom traffic but as a citizen of the European Community enjoying the right to perform services within the Community without regard to national frontiers; and third, of course, he would operate outside of any capacity agreement, pooling arrangement, or price control. Laker's plan of operation is quite interesting – perhaps we can discuss it later in the Colloquium: for the moment I want to point out only that if he succeeds – whether by decision of the Commission, the Court, or some combination of the Community's institutions – Europe (at least the Nine and perhaps including the southern applicant countries as well) really does become like the United States, with no national boundaries and, I would suppose, no further need for the hub and spoke operations performed by most of the European carriers. Of course a Common Air Transport Policy could develop, with Brussels taking on more and more management functions, on the model of the United States CAB before 1977 (not to say on the model of the Common Agricultural Policy). I don't think that that is what the Commission had in mind in its July 1979 Memorandum, and I would hope that is not what happens. The opportunity is there for something like the United States air transport system to develop – more routes (including "transborder" routes), competition without pooling, and fare competition with a variety of options, including the right to stop-overs and circular routing as an option for a price, not as a built-in padding for all fares.

Would all the present carriers survive in such an open market? I don't know, but in contrast to Mr. Hammarskjöld, I don't think it is especially important. If Belgium, say, wants to use taxpayers money to support Sabena so that it can match KLM or

Laker or Air France, that would not, I submit, defeat a system of competition – even as it has not done on the North Atlantic. Would all cities presently receiving service continue to do so? Again, I don't know, though I would expect on balance there would be more and not fewer routes. But if the American experience is a guide, either the Community or individual countries could pay to have a given point receive minimum essential service, very likely with smaller aircraft and at lower cost. What would not happen would be a price structure designed to keep the slowest runner (whether city or carrier) in the race, at cost to all travelers.

I would hope in the course of the Colloquium we might discuss these possibilities in more detail. Coming from America, however, I think I should close with just a few questions on how such a system might look to an outsider.

Suppose it were possible for carriers licensed by any member country to serve points in all member countries of the Community.

1a Would that make all of the Community (and the additional states if they are included for this purpose) a single entity for purposes of Article 7 of the Chicago Convention (the cabotage article)? *)

1b If so, would that mean that, say, Pan American could no longer carry passengers between London and Frankfurt, or TWA between Paris and Rome or Rome and Athens?

I would hope the answer to the second part of my question would be no: if it were up to me I would urge the European countries not to take so restrictive a position, but instead to ask the United States to relax its cabotage restrictions somewhat, along the lines, for example, of KLM's pending proposal.

2. Could a Europe united by a single air transport market maintain three separate regimes (not counting side arrangements) with the United States – Bermuda I (France, Italy, Ireland, Denmark); Bermuda II (Great Britain); and Liberal Protocols (Netherlands, Belgium, and West Germany)? It seems hard to believe that could long go on. There might not need to be complete consolidation of external air affairs – in other words Europe could for this purpose function more like a free trade area than like a customs union. But one would hope – and over time expect – that country-of-origin pricing (if not yet double disapproval) would also become contagious within the Community in its relations with the outside world.

---

*) The Chicago Convention is the treaty concluded in 1944 that is basic for the relations between States in the field of Civil Aviation. Being based on the complete sovereignty of States over their airspace, cabotage traffic which is intra-State traffic, is reserved for the State involved.

3. As to routes and gateways, once Western Europe is *de jure* a single market, not just *de facto,* it would seem that the sensible way to assign routes would be by areas, not by points. Instead of designation on particular routes, transatlantic carriers could be designated, say, between West Coast/USA and North Western Europe, a region that might include Paris, Brussels, Amsterdam, Hamburg, and Copenhagen. And if it turns out that fares are less for Los Angeles-Copenhagen than for Los Angeles-Hamburg, that is not cause for alarm.

Well, I have already spoken too long, and in my effort to reassure you I may have done just the opposite. I do believe the American experience is valid, I do believe it is relevant, and I do believe it will prove contagious. I believe the application of America's experience in Europe has some exciting possibilities, which we should all begin to be thinking through.

REFERENCES

[1] See, generally, *Oversight of Civil Airnautics Board Practics and Procedures.* Hearings before Subcomm. on Adminitrative Practice and Procedure of Senate Comm. on the Judiciary, 94th. Cong., Ist. Sess. (1975). Senator KENNEDY was chairman of the Committee, and the hearings, spread out over eight days in February and March 1975 and published in three volumes of testimony and three volumes of appendices, became known as the Kennedy Hearings.

[2] See, e.g., Pres. FORD's address to a joint session of Congress on the economy. Oct. 8, 1974, (1974) *Public Papers of the President,* GERALD I. FORD, 228 at 232. See also the proposed Aviation Act of 1975, submitted to the Congress by President FORD in the fall of 1975, S. 2551, H. R. 10261, 94th Cong., 1st. Sess. (1975).

[3] See, e.g., Reduced Federal Regulation of the Domestic Commercial Airline Industry, Message from President CARTER to Congress, March 4, 1977, (1977-1) *Public Papers of the President,* JIMMY CARTER 277.

[4] For detailed discussion and data as of 1974, see *Kennedy Hearings* note 1, *supra.* vol. 1, pp. 443-94.

[5] *Kennedy Hearings,* vol. 1, pp. 93 at 97-99.

[6] See, e.g., Remarks of ALFRED E. KAHN before American Bar Association, August 8, 1978, as reproduced in "Kahn Crosses the Bar", Aviation Week and Space Technology, Aug. 14, 1978 at 9. A longer version of these remarks appeared as KAHN and ROACH, "A Paea to Legal Creativity", 31 Admin. I., Rev. 97 (1979).

[7] For a detailed account of this program see A. LÖWENFELD, *Aviation Law* Ch. IV, par. 3.3. The Brief Age of Kahn', (2d ed. 1981).

[8] See e.g. *Cincinnati-Washington Non-Stop, Case* C.A.B. Order 77-10-4, 2 CCH Av. 1., Rep. (par. 22, 25) (Oct. 4, 1977);
Phoenix Des Moines/Milwaukee Route Proceeding. C.A.B. Order 78-1-116, 2 CCH Av. I., Rep. par. 22, 255, (Jan. 26, 1978);
Improved Authority to Wichita Case, C.A.B. Order 78-3-78, 2 CCH Av. I. Rep. par. 22, 259, (March 16, 1978).

[9] CAB, *Domestic Passenger Investigation,* 1970-1974, published separately by the C.A.B. 1975, and cited as DPFI.

[10] See especially *DPFI* Phase 9 – Fare Structure, C.A.B. Order 78-3-82, *DPFI* 759, 764-66.

[11] See Chicago – Los Angeles "Super Coach".
Service proposed by Trans World Airlines, Inc., Order Dismissing Complaints, C.A.B. Order 77-7-29, July 11, 1977.

[12] See *Aero-Bus and Super No-Frills Fares in New York-Miami/Ft. Lauderdale Markets,* C.A.B. Order 77-11-124, Nov. 23, 1977.

[13] *Domestic Passenger-Fare Level Policies, Domestic Passenger Fare Structure Policies and Discount Fare Policy,* Reg. PS-8-, Amdt. No. 59, Aug. 25, 1978, 43 Fed. Reg. 395 (Sept. 15, 1978), amending 14 C.F.R. par 339.31 and .33.

[14] There were numerous opinions in both of these proceedings. The principal opinions for purposes of rationale are *Oakland Service Case.* C.A.B. Order 78-4-121, April 19, 1978; *Chicago-Midway Low-Fare Route Proceeding, C.A.B. Order 78-7-40, July 14, 1978.*

[15] Oakland Service Case, note 14, *supra* at 15-16.

[16] Id. at 40-47.

[17] *Chicago-Midway case,* note 14, *supra,* at 11-12, 16-18, and passim.

[18] The final vote on the bill, which had taken four years to reach the moment of decision, was 82-4 in the Senate, 356-6 in the House of Representatives.

[19] The Airline Regulation Act of 1978, approved Oct. 24, 1978, appears at Public Law 95-204, 92 Stat. 1705, amending the Federal Aviation Act of 1958, 49 U.S.C. par. 1301 et. seq.

[20] Federal Aviation Act, as amended, par. 401 (c), (d), (e), and (p).

[21] Id. par. 1002 (d) and (c).

[22] Id. par. 419.

[23] See notes 29-30 *infra.*

[24] See IATA, *World Air Transport Statistics,* 1977 pp. 5, 25-29.

[25] Id. pp. 40-80.
[26] Bulletin of the European Communities, Supp. 5/79.
[27] See, generally, House of Lords, U.K., Select Committee on the European Communites, *European Air Fares,* Sess. 1979-80, 49th. Rept. April 22, 1980.
[28] See International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Scheduled Air Services, Paris, 10 july 1967, U.K. Treaty Series No. 79 (1968), 696 U.N.T.S. 31 (1972).
[29] Comments by K. HAMMERSKJÖLD, Director General of IATA, on the E.C.'s Memorandum, N. 26, *supra,* originally submitted to the Transport Committee of the European Parliament, reproduced in House of Lords Select Committee Report, note 27, *supra,* at 126-142.
[30] See CAB Docket 32851, Order to Show Cause why IATA's Antitrust Immunity should not be withdrawn restimony and submission of IATA and Mr. HAMMERSKJOLD.
[31] A. DE TOCQUEVILLE, *Democracy in America* 280 (BRADLEY ed. 1945).
[32] Though I have been interested in the Community from the point of view of regulation of international trade. See A. LÖWENFELD, *Public Controls on International Trade,* par.'s 3-1-3.2, 6.3-6.4 (1979).
[33] See *Laker Airways Ltd. v. Department of Trade* (1977) 1 Q.B. 643. (Queen's Bench and Court of Appeal); *Laker Airways Limited.* C.A.B. Order No. 77-6-8, June 6, 1977.
[34] See *Application of Laker Airways Ltd.* before U.K. Civil Aviation Authority, 1B/24431 (1979) and the CAA's decision thereon, 15 March, 1980.
[35] My understanding is that KLM has proposed carrying foreign origin or foreign destination passengers within the United States. At present, if Qantas carries a Sydney – New York passenger to San Francisco, where the passenger makes a stop-over, it can carry him onward to New York, as can United Airlines, but not British Airways or KLM. See *Petition of Qantas Empire Airways Ltd. for Interpretative Rule,* 29 C.A.B. 33 (1950). The proposal is to lift that restriction on foreign-flag carriers within the United States.

DEREGULATION: A CRITICAL INTERROGATION

by
H. Raben
Netherlands Civil Aviation Authority

My theme is deregulation. What is one to do with a theme like that, which because of its conceptual woolliness and emotional associations lends itself better to almost anything else than to critical analysis? Which has sometimes seemed to appeal more to speakers with more than average histrionic qualities and to audiences which above all enjoyed seeing a good fight?

Which by its advocates or opponents has been likened to an historic event of the order to the fall of Constantinople, the French revolution or the abolition of slavery? I am afraid I cannot promise you an amusing performance. I intend to take the catchword deregulation as meaning a change in regulation away from the present system and requiring an answer to the question of the nature and the degree of the regulation which is to replace it.

In order to approach this burning issue in a way which may help us to gain more insight I intend to take a candid look at the international air transport system with special reference to the European situation.

Is there any reason for looking critically at the European air transport scene apart from the fact that one happens to be invited to speak on the Changing Scene of Air Transport, so change seems to be a logical subject? I believe there are several reasons for it.

1. The present system regulating international air transport dates from pre-World War II times. It was mainly established immediately after that war. As such it reflects the needs of a systeem in its infant stages of development, catering for a limited number of needs. Today air transport in Europe is a fully grown industrial activity, operating in a well developed market characterised by an extensive and diversified demand. It would be normal under any circumstances to check whether the regulatory system devised for the one situation is still adequate for the other.

2. Social and political developments in most European countries have created a popular pressure for lower rates and more favourable conditions for the user. Confronted with such pressure authorities and airlines may of course – and often do – choose to refuse to respond, expecting that the storm will pass. Maybe it does sometimes, but in the past the necessity of at least doing something has led to somewhat improvised concessions which for instance have produced today's charter regime.

Although this has provided the traveller with extremely attractive offers on the market, it does not seem to satisfy him or his political spokesmen. Hence my question whether one should continue with more or less uncoordinated improvisations or try to re-examine the foundations of the whole system with a view to possible systematic improvements.

My guess is that the latter alternative will provide the better defense against unreasonable demands and may, especially in the long run, produce even more interesting results for the user.

3. Rising costs and even possible physical scarcety of fuel make the greatest possible efficiency imperative. It is imperative because air transport will want to claim a reasonable portion of available mineral fuel or even a certain degree of priority. It is also imperative because the airline industry is competing for the user's preferences in his choice of means of transport or spending alternatives and it will want to compensate for rising costs by the maximum possible efficiency.

If airlines sometimes level criticism at authorities for alleged inefficiency in some of their activities, like for instance air traffic services, why should the regulatory aspects of this activity systematically be excluded? In my view one had better check whether the manifold restrictions which are so characteristic for the present system, produce avoidable inefficiencies before one accepts that in this respect all is for the best in the best of possible worlds.

Do these considerations suffice? I believe they do, even though I realize that in discussing the air transport system one has to justify a critical attitude even more than in other fields. There is a long tradition in air transport of taking for granted the existing system. If it is not actually sacrosanct, it certainly used to be well on its way to beatification. It might be helpful first to have a look at the causes of this situation before indulging in the almost sinful luxury of not taking for granted the orthodox teachings.

There is no doubt that the original system admirably suited the national interests of most states and that this is still the case in several parts of the world. In order to start an airline and to make it survive in a market which was or still is in an early stage of its development, one finds easily arguments justifying protective measures. This means imposing different kinds of restrictions on competition, strict regimes of licensing and even financial aid.

Once such a system is laid down in regulations and international agreements it becomes part of possitive law and legal experts will start to analyse and systematize it; they will categorize differences and point out gaps. This has developed over the years into an impressive activity, witness the learned manuals and journals which regularly appear on our desks. From this body of scientific material many administrators in their turn take their cue and leaning heavily on positive law they tend to declare any deviation contrary to the law and therefore illegal.

If they succeed in this legalistic approach they reinforce the influence of the existing law as the only norm and so on and so forth.
Very irreverently one might call this a merry-go-round excluding innovations of the system unless one of two things happens: either somebody remembers that after all the system was meant to regulate an economic activity and that therefore a continuous and systematic scrutiny of economic effect is required, or some state, powerful enough to risk ostracism, breaks the magic circle.

Both alternatives produce a "changing scene" and might therefore in my view legitimately be studied in the context of this colloquium. My intention, however, is to limit myself to the first approach since I believe, I have demonstrated sufficiently that there are convincing reasons for taking an other look at our present system. Moreover the first approach may not be entirely different from the second one since even powerful states may apply intellectual approaches to policy changes!

I will concern myself primarily with the European scene, as I have ample material available on this particular market and as the state of development of this market and its participants seems to answer the criteria justifying a renewed look at its organization.

A rapid analysis of the existing situation reveals that the rules applied in this market do not markedly differ from what is usual in many other markets. The system is based on bilateral agreements, or, in the case of non-scheduled operations, on unilateral permits, apart from a number of specific activities regulated by a multilateral agreement concluded under the aegis of the European Civil Aviation Conference. *) The bilateral system shows agreements of both classic categories: Bermuda-type agreements **) and pre-determination ones. ***) Very few cases of multiple designation are to be found. Pools are being practised or even required on a large scale. The tariff system is still very much a multilateral one of the IATA-type.
It looks like a peaceful, almost Arcadian scene. But beware! Side-letters are abundant, but they are not normally public. What do they contain? Secret liberal concessions of otherwise restrictively minded states?

---

*) In this organization the Directors of the Civil Aviation Departments of European countries meet and discuss mutual problems.

**) Agreements based on the principles of the bilateral between the USA and the United Kingdom of 1946. These principles are:
- capacity of the air services between the two countries should be related to the needs of the public.
- carriers of both countries should have equal opportunities to participate in the traffic between the two countries,
- the main object of the services between the two countries should be to accommodate traffic between the two countries,
- the capacity to carry other traffic on the route should remain subordinate.

***) In the predetermination type of agreements the capacity which may be operated on the route between the two countries involved is explicitly regulated.

Or unspeakable conditions which states prefer not to make public? Charter operations are taking care of over 50% of the passenger-kilometers. And the public and politicians are clamouring for change. Enough reason, it seems, to suspect that all may not be well with the state of European air transport.

Allowing myself the luxury of a critical inquiry I propose to proceed in the following way: Firstly I shall try to establish the objectives which European states profess to pursue through their air transport policies, and secondly I intend to look into the actual practice over the last seven years or so in order to try to put the objectives in perspective.

At several occasions states have been prompted to expound the considerations which lay behind their air policies. And although I can not in this context do justice to the differences in the weight attributed to individual considerations by the different states, I believe one can fairly summarize those considerations for the collectivity of European states in the following way:

a. States want to guarantee the existence of what they call their national airline.
b. States want to ensure that the network of services offered to the public generally has a reasonable constancy and durability.
c. States want their airlines to be profitable.
d. States want to serve other national interests outside air transport, such as tourism, the balance of payments, defense, which may be dependent on the existence of air routes into their country.
e. States want to offer their travelling public low fares.
And perhaps one should add:
f. States want everybody to be happy, especially their parliamentarians.

It is obvious that not all these policy objectives can be implemented at the same time. They do not influence the actual decisions to the same extent. Their weight might vary from time to time with changes of government. But in one way or another these are the considerations states constantly refer to when they are asked to explain the background of their policies.

The rather high extent to which these considerations are theoretical make it necessary to look at the actual practice in order to find what their effect on the market system might be. I shall therefore tell you the story of a series of negotiations which the Netherlands have conducted with seven European states during the last few years and I shall in each case try to verify what the considerations of the governments involved might have been and what the result was.

The year is 1971, the scene is the capital of one of the most important Mediterranean countries. That country's government has asked for negotiations in order to abolish the very limited so-called fifth freedom rights which the Netherlands carrier exercised at that time in the airports of the other country.

During the negotiations the notion of an imbalance played a great role, meaning that the carrier of the other country carried less traffic between the Netherlands and that country than the Netherlands carrier. The other carrier declared itself not interested in efforts to increase its activities in the Netherlands. Another interesting point was the objection against the use of the most modern equipment because of its larger capacity.
After four rounds of negotiations and a number of years the rights in question were abolished. It is appropriate to ask who gained by this result. The travelling public, which used the services when they existed? The international economy? Of course not. Maybe the carrier of the country in question gained a few passengers. That carrier is among the world's most important. It would be an insult to suppose that it needed them.

The year is 1973. The aeronautical authorities of one of the most important continental states insist on a arrangement between the carrier of that state and the Netherlands carrier which would ensure – I quote – "the just participation" of the other carrier in freight traffic between the two countries. As the other country's authorities complained about the grave imbalance between the traffic results of the two airlines, they decided to reduce the number of services of the Netherlands carrier in order that their company – I quote again – "would recover that part of the traffic to which it had a right". The reduction of the number of services is still in force.
The airline of the country in question is Europe's second largest. Did it need this kind of policy? Did anybody else gain by it?

We write 1973: The authorities of one of Europe's biggest industrial powers and staunch supporter of liberal economic policies propose to reduce the remaining fifth freedom rights of the Netherlands carrier to such an extent that there would be a balance of revenues between the two companies. Negotiations between the two states, conducted at government level, led to a compromise which of course implied a reduction of the services in question.
In 1979 the authorities of the same country proposed the complete abolition of the remaining rights. The matter is still pending.
Do I have to repeat my question which public interest is served by this policy?

I continue. 1974: Another very important Mediterranean country decided to end the operations of the Netherlands airline through its capital to an African destination. In 1975 it asked for negotiations which after three rounds led to the virtual abolishment of transit services. The national carrier of the country in question is an old and well-established airline which can hardly be regarded as being in need of protection. So where is the justification for the policy in question?

1975: Another southern European country decided that the economic plight of its national carrier necessitated the imposition of traffic quota on transit services.

The airline still has its problems. The quota still exist. In the meantime a discussion about the reduction of freight services has started.

My next example concerns a highly developed country in the centre of Europe which has a very successful and profitable national airline. Nevertheless that country's aviation authorities indicated in 1973 that the balance of the total activities, that is to say third, fourth and fifth freedom traffic, of their own and the Netherlands carrier was unsatisfactory. They demanded corrective measures. With the risk of complicated political negotiations in the air an agreement between the two carriers came about as a result of which the Netherlands carrier gave up some of its third and fourth freedom services in order to save their remaining fifth freedom operations. This is European aviation policy in the 1970's. I will not repeat my earlier questions.

My last case history at least has a happy ending. A Netherlands carrier in 1976 wanted to start a trice daily service to a provincial city in another important European country. That city had a daily service to Amsterdam operated by the national carrier of the country concerned. However that flight departed at a very inconvenient hour, possibly to avoid comfortable through connections. At first the application of the Netherlands carrier was turned down with the argument that demand was too small. Fortunately this country changed its philosophy, which two years later led to the authorization of the requested service. All flights including the original ones, now depart at times designed to meet public demand.

So far my tales of woe. I believe they reveal everyday life of international air transport, although one does not normally talk about these experiences.
Everyone associated in some way with international air political negotiations is able, if not always willing, to tell similar stories.

If then, these experiences are generally characteristic for the way in which the international system is run, what conclusions can we draw from them?
Primarily, in my view, one thing stands out: most governments pursue an ill-disguised, all-out economic protectionism of the most old-fashioned kind. In all cases I have mentioned, we are dealing with European states whose airlines are among the most powerful in the world. In only one case it could be argued that the airline in question was in a difficult situation because of recent political events and that there might be a valid case for temporary protection. In practically all other cases the airlines for whose benefit the restrictions on foreign competition were intended, were actually flourising. Thus I believe I am justified in calling these policies naked protectionism.

Secondly, in most cases the party trying to impose new restrictions, quite expectedly, resorted to the quasi-legal approach I mentioned in the beginning: an interpretation of the legal principles expressed in or assumed to be behind the bilateral agreement in question served as a basis for their argument.

The present set of rules under which international air transport operates, allows more room for conservative than for innovative policies.

Thirdly, hardly ever a case was made of more general interests, such as the interest of the user. Nor was such a case likely to be maintained with success as in all cases it just was a question of handing over existing services to the competitor. The policies imposed were characterized by their restrictiveness, not by their development objectives.

Fourthly, these experiences confirm the impression that the air political system still is in a most primitive state. The so-called bilateral negotiations often mean an ill-disguised effort at intimidation; there is hardly any attempt to make the results fit into a system which would be able to pass a test for economic soundness.

Finally, as a direct consequence of this wave of protectionism even those governments which in principle were inclined to oppose such policies, in the end felt themselves compelled to resort to comparable measures in order to preserve at least that small part of the market in which they could still exert certain influences. Thus protectionism has a self-generating effect.

Now somebody, having heard my horror story, may shrug his shoulders and say: so what? The Dutch lost some rights or have to pay more for them. What is that to Europe? If this person is very unkind he will undoubtedly add: it serves them right, they were too big for their shoes anyhow.

I would understand a reaction like that because it entirely fits within the pattern which I just sketched. In this view states have a natural and exclusive right to the opportunities of their home market. Admission of outsiders is a favour which at best has to be traded against other favours. The question whether the system best serves the objectives is an economic one and consequently hardly arises. At best innovations are only allowed if it is guaranteed that the least innovative partner has a veto right.

If most states agree that this is as it should be, we shall have to live with it and make the best of it, as we have done for the past 35 years. But as I said in the beginning, I was going to afford myself the luxury of a critical analysis. Maybe this will lead us to a more sophisticated conclusion than the one I have laid in the mouth of a hypothetical member of the audience.

I wonder whether other spectators of the international air transport scene have had the same impression I had, namely that all those arguments in favour of maintaining the regulatory status quo remind one curiously of the theories of economists of pre-Adam Smith days. This might explain, among other things why the advocates of the status quo seem to think that they are using a powerful argument when they reproach the American authorities, who as you know have developed their particular brand of deregulation, for applying Adam Smith economics!

Is this an unexpected revival of the merits of mercantilist economics? Or are we witnessing a belated debate on economic theory in which air transport is only 200 years behind the rest of the economy?
The aviation world has a great power of adaption, so it may not necessarily have to pass through all the stages of economic thinking which the rest of our economy has gone through in the past 200 years, in order to catch up with the present state of art. In my view it would suffice to realize what happened in the Western world after the restriction – and protection – riddled 1930's. The dissatisfaction with the practical results of the then current economic policies started a process of fundamental economic thinking in which among other things the international community invited top economists to provide material for a new international economic regime. This in the end resulted in development of rules for international economic activities and the establishment of international institutions to look after their enforcement and further evolution.
Everyone knows these organizations, if not the rules under which they operate the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), the Organization for European Economic Cooperation (OEEC, which has become the OECD) and last but not least the European Communities. These organizations were established in answer to particular needs of the international economic system, but they also had the power to develop and adapt the rules they originally thanked their existence to.

In these respects it looks as if the air transport world lays behind considerably. Where are the scientists actively occupied in defining the new needs of the international community and where are the governments developing the rules for a new system? This is not a rhetorical question. I do hope that somebody stands up and calls: here! I can even name a few candidates who may be immortalizing themselves by indulging in some innovative or at least imaginative thinking the European Civil Aviation Conference, ECAC, for instance, which repeatedly has shown that it is not afraid to tackle delicate issues, the European Communities, which obviously have been aiming at the right political objective by insisting that competition is the real issue in Europe, and even good old ICAO, which after a long period of silence has taken up air transport questions again and is acknowledging for the first time in history that next to the old need for world wide understanding there should be a new recognition of regional differentiation.

This is hardly the time and the place to detail the work, however important, of these organizations. For the purpose of this lecture I suggest that we take their activities for granted and that we try to put these into a more or less comprehensive perspective. To construct this perspective I believe that we must take into account the following considerations.

1. Regional differentiation in the international air transport system is becoming a fact of life. In some regions, like Europe, air transport is now fully developed, in others it may still be considered an infant industry.

2. As far as Europe is concerned, the degree of development of the air transport industry implies that there exists an unprecedented degree of sophistication in regard of the needs of the users. Should not the rules which apply to it, reflect this state of affairs?

3. The North Atlantic market is not so very different from the European one, but it may require a different organization because of the presence of the United States.

4. The developing parts of the world may well have special needs of their own. Although some of the airlines in the developing countries are just as powerful as the older ones, in other cases a more cautious approach may be justified. Here obviously a regional approach is wanted. I submit, however, that the need for efficiency is universal and that the developing countries too may want to test the present system for its effect on the efficiency of their airlines.

Limiting myself to Europe I should like to submit to you some personal thoughts about the possible development of market organization in air transport.
My first remark would be that there is no guarantee whatsoever in the present system that from an economic point of view it would tend to attain anything like an optimum. There is no built-in mechanism ensuring a maximum efficiency nor is there a systematic answer to the demands of the user. Every action depends on a series of conditions which are difficult to realize all at the same time, such as an airline taking the initiative, at least one other airline agreeing with it, and a minimum of two governments being ready to authorize the action. It is almost a miracle that sometimes things to change after all!

The system obviously is not designed for change. It is a highly defensive one providing protection against risks which in many cases may not even exist. I submit that European authorities would do well to introduce some flexibility in the system while at the same time allowing for safeguards against unacceptable developments. This would in my view require a two-fold approach possessing, so to speak, a positive and negative pole.

Positively, governments should decide to do a number of things which they have refrained from doing in the air transport field, although they found the same actions quite normal in other fields of economic activity. They should allow and even encourage experiments in the market. We all know far too little about the effects of possible innovations to be able to call our decisions a well thought out policy. We should organize the European system in such a way as to gain some practical experience. Maybe it would help if we had at our disposal a set of criteria by which we could judge the admissibility of proposals for action. We should try and develop such criteria which means that we should devote more thinking to the fundamentals of our system. What exactly are we so afraid of and how much of it is a real danger?

What should we do against it? Can we do it alone or is common action required? This brings us immediately to the question of international organization. Given the nature of air transport in Europe it is very unlikely that interesting results could be obtained at a purely national level. Hence the need for international action. Such action should help us in developing principles for the changes in the system, and in evaluating experiences.

Is it too bold to propose that international action might eventually develop into something more solid like a common institution with well defined tasks, such as

- supervising the orderly working of the system
- adapting the existing rules and developing new ones in the light of common experience
- solving differences between member states?

I believe that states, once they have discovered that they stand to gain by a more flexible system will positively want some kind of common watch-dog which would provide a real possibility of preventive or remedial action in case undesirable developments would occur in the market.
In my view it would be wise to plan for the creation of such a body right from the start.

The negative pole of my approach consists of a number of things states should refrain from doing in future. As I see it there can be no justification anymore in the present European context for actions of the kind I have described earlier on. These smack too much of one – sided protectionism to pass the test of a system which should aim at maximum efficiency and an optimum in serving the market.
A primary rule should be that states should no longer try to impose new restrictions on the European market. If they feel that important and recognized interests are being endangered, there should be agreed procedures for getting the facts on the table, for evaluating their economic interest and for arriving at a solution.

This also implies that parts of the present bilateral system are not workable anymore at the European level. It provides too few safeguards *against* undesirable developments and *for* desirable ones. A certain element of multilateralism as I suggested just now, should be introduced.
On the other hand one should beware of a doctrinaire approach. If experiments could be carried out only between a limited member of countries, even two, these should not be ruled out on the basis of a rigid requirement of uniformity. Such a requirement would reduce the possibility of experiments and thus of our experience to the lowest common denominator, and that may be very low indeed! In this respect too the call is for flexibility but flexibility with the necessary safeguards.

It is difficult not to succumb to the temptation of going into more detail. Many questions remain to be answered, but I shall not deal with them now.
I should like just to touch upon the question of who should be in charge of this process. There are a number of candidates, one of them being the European Communities. I believe that they have an obvious contribution to make, but they will need the right combination of imagination, realism and knowledge of the underlying conditions to succeed.
In this respect the European Civil Aviation Conference seems to have an indispensable role to play. It provides advantages which no other organization has in that it covers all states which might conceivably wish to participate in changing the scene of European air transport and that the experts who are needed, are readily available in its meetings.
I limit myself to expressing the hope that the cooperation between these organizations might produce a maximum result. If both of them are aware of the responsibilities and qualities of the other circumstances would be favourable.

Let me just try to sketch what picture might result from the measures I have suggested.

a. For a start states will refrain from further reducing the level of services on existing routes.
b. They will allow experiments with capacity i.e. number of services and size of aircraft if these can lead to a growth of the market or a better service to the traveller.
c. They will begin to relax restrictions on application for services to or from other airports than the great hubs.
d. They will authorize fare innovations within the limit of a fixed set of rules which could include among other conditions demonstrable effects on market potential, cost basis and profitability.
e. A close surveillance of market developments by the collectivity of the participating states will be established. This should produce evaluation of experiences and should spot dangerous situations.
f. The possibility of remedial action in agreed circumstances should be provided for.

I have come to the end of this lecture. Did it deal with deregulation after all? I believe it did. At least I tried to demonstrate that the warm defence one sometimes hears of the present air political system, is not sufficiently convincing. It has not developed along with the economic realities it is supposed to govern.
At a European level we have an opportunity to innovate the system. Let us at last devote the kind of thought to the air transport system which governments long ago already applied to important other parts of the international economy.
Regulation is dead, long live regulation!

A NEW DIMENSION TO CIVIL AVIATION THROUGH EUROPEAN ECONOMIC INTEGRATION

by
Dr. J. Erdmenger
European Economic Community

The changing scene in Europe?

This first Netherlands Colloquium on international air transport which commemorates the 50th anniversary of the Netherlands Directorate General for Civil Aviation has a pertinent motto: the changing scene. This motto reminds us that the political, economical and technological factors which determine the world-wide system of civil aviation are especially in the recent years subject to substantial changes. All of us who are involved in air transport matters be it as managers, administrators or just travellers are aware of these changes in aviation. The most spectacular events of the recent years are the US deregulation policy and the energy crisis. There are other states in the world which have their own strong national policy and add to the changing of the scene. Professor Wassenbergh, in the Lecture which he delivered at the 'Eighth international ITA Symposium' in Paris in May this year gave a clear picture of what the world prospects for the eighties are in this changing environment for civil aviation.

My purpose today is not to add my own personal assessment in the traditional way to this "regulation versus deregulation" debate. I would rather like to give some indications on developments which are happening within the European Community, of which I am a civil servant. On the one hand, these developments might add to the difficulties we all have in finding a way through the actual changes and making the best of them. On the other hand I could imagine that the approach to solving air transport problems, which the Community is presently developing, might help to stabilize the situation in the forthcoming years.

The new aviation policy of the Carter Administrations has its influence on the European scene. European Governments and airlines have to react to the challenge coming across the Atlantic. The European public asks whether the advantages, which the new developments on the other side of the Atlantic apparently have for the passenger, could not be at hand in Europe as well, especially for the intra-european traffic.

The European politician cannot remain indifferent to this growing concern of the European citizen on matters of civil aviation. In the last two or three years all the institutions of the European Community have raised their voices and elaborated genuine European contributions to the solution of civil aviation problems. For almost 20 years the process of European integration did not take much account of air transport. Today it is a major subject within the European Community. Already in 1974, the Court of Justice has stated that the general objectives and rules of the Treaty of Rome apply to air transport.

In 1978, the Council of Ministers set up, after preparatory work done by the Commission, a first priority programme for measures relating to the air transport industry. The Commission issued its Memorandum *) on the future development of air transport services in July 1979. The European Parliament, directly elected last year, has finished a series of hearings on the matter and will issue its opinion in autumn this year. Only last month, the Economic and Social Committee adopted its opinion on the Commission's Memorandum.

You see from this list of activities that it is not just some European technocrats talking about civil aviation in the Common Market but that there is here at the beginning of the eighties a real political movement heading for appropriate European solutions. The institutions of the EC are reflecting the concerns of the European air travellers: is the air transport system in Europe efficient? Are European air fares too high?

Might not more competition bring lower fares to the advantage of the users? These are the sorts of questions which are discussed. The recent opinion of the Economic and Social Committee on these questions is significant in this context, since it is very much the result of the influence of the users' representatives. They changed with their votes in the plenary session the conservative draft proposal by the Transport Section of the Committee. The text adopted in the plenary pleads in the long run for a more competitive system in the interests of the users and the aeronautical industry. To say it shortly what is at stake in the actual discussion in Europe is the elaboration of a new regulatory framework for a region of the world with the objective of remedying some of the deficiencies of the existing air transport system in Europe and of improving its efficiency.
Let me show in more detail what the shape of such a regional regulatory framework might look like and what has been done so far to realise it.

The European approach in its world-wide context

1. The European framework as a subsystem of the world-wide system?

The more the dialogue among the Institutions of the EC goes on, the more it becomes clear everybody that any decision taken by the public authorities of the Community in the field of civil aviation has to take into account the existing international regulatory framework for the aviation industry.

Commercial air transport is a world-wide business. Services covering great distances in a short time go nearly always beyond the geographical limits of the states in the world. Aviation therefore needs a world-wide regulatory framework to permit operations on an international basis.

---

*) Contributions of the EC to the development of air transport services. Bulletin to the EC, Supplement 5/79.

Any legal framework for air transport set up on a regional geographical basis by a group of states should therefore be conceived as a subsystem of the world-wide system. The economic interdependence of regional networks and the world-wide network strengthens this requirement.

The Commission has stressed this point in its memorandum of last year. The Community has to be aware that if it starts action by setting rules for civil aviation at the Community level, it inserts a new dimension between the Governments of the Member States and the existing international organisation under the Chicago Convention. This necessitates right from the beginning a clear need for the Community to cooperate with other nations and other international organisations in the air transport field in order to take account of the very nature of commercial air transport. Any approach of quick solutions of the type "Let's go our own way, why should we bother with the other parts of the world" would in the end be to the disadvantage of the European air transport industry, which for its existence is very much dependent on the intercontinental long distance services.
The Commission has adopted an approach of openess and cooperation as the basis for the future activities of the Community in the field of air transport.

2. Scope of action of the European regional approach

From the principle and objective, to make any European system a subsystem of the world-wide system of civil aviation, several specific factors can be deduced which predetermine the scope of action within the Community.

The work has to be integrated legally and economically into the world-wide system. In this respect I would like to raise five points.
Firstly, there is the Chicago Convention which is the general legal framework into which a regional solution has to be integrated. Article 82 of the Chicago Convention says clearly that contracting states may not undertake to enter into obligations and undertakings which are inconsistant with the terms of the Convention. All the Member States of the Community are parties to the Chicago Convention. Therefore, it seems to be a wise political option for the Community to establish its own approach to civil aviation in a way which is consistent with the Convention.

Secondly, in legal terms the Chicago Convention gives in Chapter 16 (Art. 77 to 79) a regional grouping of states considerable scope for organising its internal air transport. This can be done partly or totally on a multilateral basis by replacing the existing international system for intracommunity traffic with something different. As to scheduled air services within the Community, Article 6 of the Chicago Convention does not specify how the approval or other authorization of the states for scheduled air services may be given. Since the form of such a legal act is not determined in Article 6, it can be a multilateral agreement or in other words a legal instrument of a supranational body such as the EC.

Moreover, Article 77 of the Chicago Convention gives scope for constituting joint air transport operating organisations between contracting states. It also envisions the possibility of international operating agencies and specific arrangements for the nationality of aircraft.

However – and this is my third point – not everything which is legally possible is necessarily economically sound. We have to consider carefully to what extent a new framework for intracommunity air transport will be compatible with the need to maintain the competitiveness of airlines on routes and markets going beyond the Community in relation to third country airlines which operate from outside to point within it.

In addition I would like to stress that the economic objectives of a regional regulatory framework are not predetermined. Mr Atwood, the former deputy assistant-secretary for transportation affairs of the US Department of State, seemed to suggest last year in a speech in Kingston/Jamaica that a regional framework such as the one of the European Community would be an appropriate means for introducing deregulation. To my mind this is not necessarily so. A Community approach will probably contain elements of market intervention so far as this is felt necessary by the Community institutions. I would like to come back to this point a bit later.

My point no 4 concerns the external relationship between the Community or its Member States and other geographic regions or third countries. The scope of action here is shaped by the existing pattern of the Chicago Convention. As the Scandinavian example shows, it is legally possible to enter into bilateral negotiations with third countries as a region. Whether this is economically advantageous has to be studied on a case by case basis. I hear very often the suggestion that member countries of the European Community should carry out their bilateral negotiations with third countries on air transport as a group. I am not sure that this would automatically lead to a more advantageous outcome for the EEC Member States or whether it would contribute to the improvement of efficiency in the air transport systems. It is by no means evident that the Community will get more and better traffic rights in combining the bilateral relations of its Member States. There are also the divergent interests of the member countries of the Community which have to be taken into consideration. The Commission would certainly not suggest starting Community activity in air transport in this area. However, this cautious approach does not mean that the Community could and should not play a role at all in external relations in the field of air transport. There is a lot of interest in coordinating and concerting the position of the Member States of the Community vis-à-vis the outside world in order to defend common interests. It is, therefore, not astonishing that the Council of Ministers on the basis of Article 84 paragraph 2 of the Treaty of Rome adopted one of its first decisions in this area of aviation policy. It is the decision of December 1979 setting up a consultation procedure on relations between Member States and third countries in the field of air transport and on action relating to such matters within

international organisations. *) With this consultation procedure the Community has given itself the first necessary instrument for common action in the field of external relations in air transport. I should mention in this context also the cooperation agreement which the Commission of the EC has concluded this spring with ECAC, the European Civil Aviation Conference. This agreement has the specific purpose to avoid duplication of work done by the two institutions and it enables the Community to take advantage of the work and studies already carried out by the older European Organization. It also helps to remedy the geographical "mondicap" of the EC.

I would finally like to mention a fifth consequence of the integration of the European approach into the existing world air transport system. The delicate balance of this system makes it advisable for the Community to adopt its own measures with an evolutionary not a revolutionary approach, in order to give its airlines enough time to adjust to the new environment, while they continue to operate on a world-wide scale.

3. Common economic objectives

The basic objective of the European economic integration – the harmonious development of the economy of the Member States – is as relevant for the air transport industry as for any other industry of the Common Market. However, from the general principles of the Treaty of Rome it is not easy to deduce concrete guidelines for action in the field of air transport policy. Therefore, the Commission and the other European institutions felt it more reasonable to base Community action in this area not on preconceived economic principles but on more pragmatic analyses of the deficiencies of the existing European air transport system and the requirement that any Community measure should make a contribution to a more efficient air transport system with the lowest possible cost to the society as a whole.

The Commission based this more pragmatic approach especially on its experience gained in previous years in working on the development of a common transport-policy. Such a policy can only be realised if it is possible to detect, in a concrete way, common interests of the Member States on which common measures can be based. The Commission therefore felt that it was necessary to find out where such common interests of the Member States could lie in civil aviation, especially in relation to the intra-community traffic.

The Commission based its analysis of the existing situation and the determination of the possible contributions of the EEC for improving the air transport system within the Community on the interests of four groups involved in air transport: the users, the airlines, the staff and the general public.

---

*) O.J. of the EC NO L 18/24 of 24.1.1980.

The users are interested in efficient services and in value for money. The airlines are looking for financial soundness and low operating costs. The airline workers are interested in free access to employment and social progress. The general public would like to avoid airline subsidies having to be paid by the taxpayer and to preserve a natural environment not spoilt by noise and other emissions from aircraft. Also the question of safety of air transport is very much in the interest of the general public.

If one looks carefully to the interests of these four groups, it is not too difficult to find the deficiencies of the existing European system and the possible contributions to remedying them. I leave out today the specific problems related to the staff and the general public and I concentrate on the question of balance between the interests of the users and the airlines. This is, by the way, the area where the crucial question of "regulation versus deregulation" mainly occurs.

In its Memorandum of July last year the Commission expressed the opinion that the demands of some specific user groups are not yet met by the existing air transport system in Europe. These are the passengers visiting friends and relatives and the passengers living in less developed regional areas. Moreover the Commission is concerned by the fact that economy fares in European cross border traffic are higher than anywhere else in the world. A different system of tariffs and a more widely expanded network might help to meet these users interests.

Some of the reasons for the deficiencies lie, in the opinion of the Commission, in the regidity of the existing system of international air transport under the Chicago Convention, which is fully applied to the air transport between Member States of the European Community. The system of the Chicago Convention has certainly the advantage being a world-wide system. It is, however, questionable whether we need to maintain within the Community the disadvantages of this system. They lie in the fact that any major commercial international air transport activity in the fields of both scheduled and charter services depends on state intervention sometimes unilaterally, mostly in the form of bilateral or multilateral agreements of governments. This leads to the introduction of non-economic elements into the system which have a negative effect on the efficiency, as for instance:

a. rigidity of the exchange of traffic rights on a purely bilateral "do ut des"-basis, detrimental to the network,
b. the predominance of the request of market shares for the national carriers irrespective of their productivity,
c. unilateral restrictions for charter services.

As the European Community is a relatively small geographical area with a high number of national civil administrations, these deficiencies of the Chicago Convention system accumulate in our region. This has led to a strong concentration of traffic to the main airports and in my view a rather artificial separation between scheduled and charter services.

There is also very little chance of market entry for smaller private carriers. As to the scheduled services, the general practice of pool arrangements and the way of setting fares introduce a tendency to high fares into the system.

The Commission, on the other hand, does not deny that the existing system has many advantages especially for business travellers and for groups of holidaymakers. The Commission also recognizes the necessity of aiming at the financial soundness of the airlines which should be able to do their business without public subsidies. Any new measure of the Community must therefore be carefully balanced.

4. Possible solutions within the European Community

As to the crucial question "regulation versus deregulation" in civil aviation, the Commission does certainly not suggest copying the deregulation policy of the United States. Such an approach just could not work within the Common Market, with its completely different structure of the industry in comparison with the U.S.A. Our basic scheme of state-owned flag carriers which always have the possibility of getting state subsidies does not lend itself to an open sky policy, without interventions for market entry and rate setting. We also have to take into account the question of a just modal split between air and rail, as the railway network in Europe, quite different from the United States, is very well developed and the railways also are state-owned.

The need therefore is to introduce a specific approach to civil aviation between Member States of the European Community within the general framework of economic integration in the sense of the Treaty of Rome. This means that the rigidity of bilateral issue especially for schedule air services would be softened by multinational elements at Community level, in an effort to remedy the deficiencies of the existing system. The aim would be to give the airlines more scope to follow their own commercial initiatives and thereby meet user demands and needs in a more flexible way. Travellers and shippers should also be given more efficient means of voicing their interests.

Based on the general principles of the Treaty of Rome, of establishing free movement of goods and services within the Common Market the Commission suggests primarily a more flexible system of market entry for airlines. This should give incentives for innovation, higher productivity and, as a consequence, reasonable tariffs.

There is a trend towards more competition in this idea. The Commision does however not deny the possible need for a certain degree of state intervention in the field of access to the market, network structure and rates. However, the Commission advocates organizing the specific balance between freedom and intervention at the multi-lateral community level. This should help to give more scope to the real economic interests of airlines, travellers and shippers and to reduce the importance of "national interests".

By its institutional system the Community possesses the necessary legal instruments to legislate in the above mentioned areas in a binding way for its Member States and the market partners. By this token the bilateral method of regulating cross border air traffic within the EC could be partly or completely replaced.

The Commission is presently preparing the first concrete measure with a view to implement these general principles, which I just mentioned and which are set out in its Memorandum of July 1979. At the request of the Council of Ministers, it is currently concentrating its activity on the improvement of interregional cross-border services within the Community. The intention is to get a first practical experience of the establishment of a network between the Member States, which is not based on bilateral agreements but directly dependent on airline initiatives. The suggestion is to introduce common criteria and community procedures for granting traffic rights and for monitoring tariffs charged by the airlines. These procedures also envisage the setting up of consumer councils having the right to express themselves to the Member States and the Commission on the way the system is operating. A more flexible system for interregional cross-border services should contain certain conditions and safeguards, such as the exclusion of services between the biggest airports, limitation on the size of aircraft and the establishment of a list of objective criteria which might justify a receiving state in opposing the establishment of new services or new types of services.

The main idea behind these proposals of the Commission is to give smaller and medium size carriers a greater chance to offer services within the common market which are complementary to the trunk services already offered by the big flag carriers.
In addition to the above mentioned proposals on interregional services the Commission will now undertake a detailed examination of European air fares. The Council of Ministers invited the Commission to do so at its last meeting in June.

5. Further points of the Community priority programme

Without going too much in details I would like to illustrate that the possibilities of the Community to improve the efficiency of the European air transport system are not limited to the subjects of traffic rights, capacity and tariffs. On the contrary, the priority programme which the Council set up in June 1978 contains quite a number of other points.

The first point concerns limitation of noise emissions from subsonic aircraft. The Council adopted a directive in this respect in December 1979. *)
Further points emphasize that the Community can contribute to reducing airline costs in the fields of facilitation, harmonization of technical standards and banalization.

---

*) O.J.L. 18/80.

The interests of airline staff could be promoted in particular through mutual recognition of licences and harmonization of working conditions in the direction of social progress.
Accident enquiries and search and rescue are subjects which are equally set out for a Community approach.
Finally there are three areas which stem from the general articles of the Treaty of Rome and which have a specific bearing on civil aviation; the right of establishment (article 52 of the Treaty of Rome), the rules on competition (article 85 to 90) and the provisions on state aids (article 92 to 94).

The right of establishment gives the citizens of each Member State the right to establish themselves in another Member State and to exercise there any economic activity under the same conditions as the nationals of that state. The application of this principle is a challenge for airlines and governments to rethink the possibilities of organizing air transport within the EC.

The articles on competition contain in principle a ban on cartels and the abuse of dominant positions. The institutions of the Community are bound to find solutions reconciling these principles with the specific requirements of air transport, especially in the field of scheduled services with their agreements on pools and tariffs among airlines.
The interdiction in principle of state aids might in the future influence the specific relationships between states and carriers.

The priority list set up by the Council does not foresee any action in the field of air traffic control. The specialised body of Eurocontrol takes care of this matter. It is on the other hand undeniable that European cooperation in this field does not work very satisfactorily. This is the reason why both the European Parliament and the Economic and Social Committee in the past as well as recently have asked that the Member States and the Community make any possible efforts to strengthen the European cooperation in this field. The Commission for its part has started to establish a close relationship with the Eurocontrol headquarters in Brussels.

The Community dimension

In conclusion I hope that I have been able to show that a process of decision-making in civil aviation has begun in the European Community, of which we are just seeing the beginning, but which will have more and more influence on air transport in Europe during the Eighties. The Community will use its specific possibilities to legislate in a directly binding way for its Member States or the European citizen, and by this token it might add to the traditional unilateral or bilateral way of organizing the European air transport.

As to the organization of the market, traffic rights, market entry, capacity, and tariffs, the Community will not copy the American approach of deregulation. The Community endeavours to establish a specific balance between freedom and intervention in using the multilateral possibilities for action, which it possesses. I will also look to the concertations and the coordination of the attitude of its Member States vis-à-vis third countries and international organizations.

Let me underline again that this new dimension to civil aviation in Europe through the European economic integration is much more than the word of some bureaucrats. It is characterised by a political movement in which all the institutions of the European Community take part and which is based on the concerns of public opinion. The ongoing process of European economic integration has shown in more than 20 years that the big European market is advantageous for the economy of the Member States. The users of air transport are now asking, whether these advantages could not be obtained for European air transport as well. Airlines and civil aviation administrations are thus exposed to a challenge and they are well advised to look for answers. I am confident that we in Europe will make the best of this development in order to contribute to improving the efficiency of our air transport system.

HET TIENDE INTERNATIONALE FORUM VOOR LUCHTVRACHT

door
Drs. P. Bouw
Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.

Inleiding

Van 30 september tot 3 oktober 1980 werd in Amsterdam, onder gastheerschap van KLM en Martinair, het Tiende Internationale Forum voor Luchtvracht gehouden. Het negende forum (Vancouver 1978) had onder meer als belangrijke conclusie dat er in de tachtiger jaren geen fundamentele doorbraken in de vliegtuigtechnologie te verwachten zijn. De luchtvrachtindustrie moet het doen met de vliegtuigen die er zijn, eventueel met kleine verbeteringen maar zeker geen nieuwe vrachtvliegtuigen die bijvoorbeeld een drastische verbetering van de efficiency mogelijk zullen maken.

De uitdagingen voor de 80er jaren zijn dan ook:

- betere marketing van het luchtvrachtprodukt;
- verbetering van de kwaliteit en efficiency van de service aan de grond.

Als thema voor het tiende forum in Amsterdam werd daarom gekozen: "The Customer is the Business. Realities and priorities for the Eighties".

Bij de samenstelling van het programma, bij de keuze van de sprekers en bij de promotie van het forum heeft dit thema centraal gestaan. Voor het eerst zijn de organisatoren er in geslaagd een groot aantal luchtvrachtgebruikers (bijna 300 van de ongeveer 600 deelnemers) bij het forum te betrekken.

In vier zittingen zijn onderwerpen besproken als de ontwikkelingen in de bedrijfstak, de veranderende vraag naar aard en omvang van de diensten voor luchtvervoer, de verhouding tussen verlader, expediteur en luchtvaartmaatschappij, containerisering, automatisering en trucking, regulatie door overheden, douaneproblemen, tariefstelling, de relatie passage en vracht bij de luchtvaartmaatschappijen, kosten van brandstof en lading-behandeling, kortom het forum was een goede gelegenheid voor betrokkenen om ideeën uit te wisselen over vrijwel alle aspekten van het luchtvrachtgebeuren.

Graag wordt aan het verzoek van de redaktie van dit tijdschrift voldaan een aantal van de interessantste onderdelen naar voren te halen en daarbij de sprekers zelf zoveel mogelijk aan het woord laten.

Daarbij worden de wat meer technische onderwerpen met betrekking tot vliegtuigontwikkelingen, buiten beschouwing gelaten. Hoe boeiend een aantal gemelde ontwikkelingen ook zijn, hoeveel hoop ze ook geven dat er toch nog een aantal technologische doorbraken binnen bereik zijn, de realiseerbaarheid van deze ontwikkelingen in de tachtiger jaren is gering.

In volgorde van aanhaling.

Drs. S. Orlandini – President Directeur KLM
"Found: New airline profits from cargo".

J.J. Tulp – Directeur Concern Forwarding N.V. Philips
"How to justify speed".

David L. Yancey – Bank of America
"Air Cargo's electronic future the multi industry marketing challenge".

Thomas F. Grojean – President the Flying Tiger Line
"New airline profits from cargo – service is the key".

Dennis Ting J.P. – Hongkong Shippers' Council
"The user: choosing air cargo transportation".

Carl Kooyoomjian – Corporate Distribution Manager Digital Equipment
"Air transportation as an element of the overall logistics needs of a corporation".

Peter Laskow – National Air Forwarding Division of the U.K. Institute of Freight Forwarders
"Services – Airlines or Forwarders?".

Carl Olov Munkberg – President SAS Scandinavian Airlines
"New airline profits from air cargo".

Carlos van Rafelghem – President SABENA
"New airline profits from air cargo".

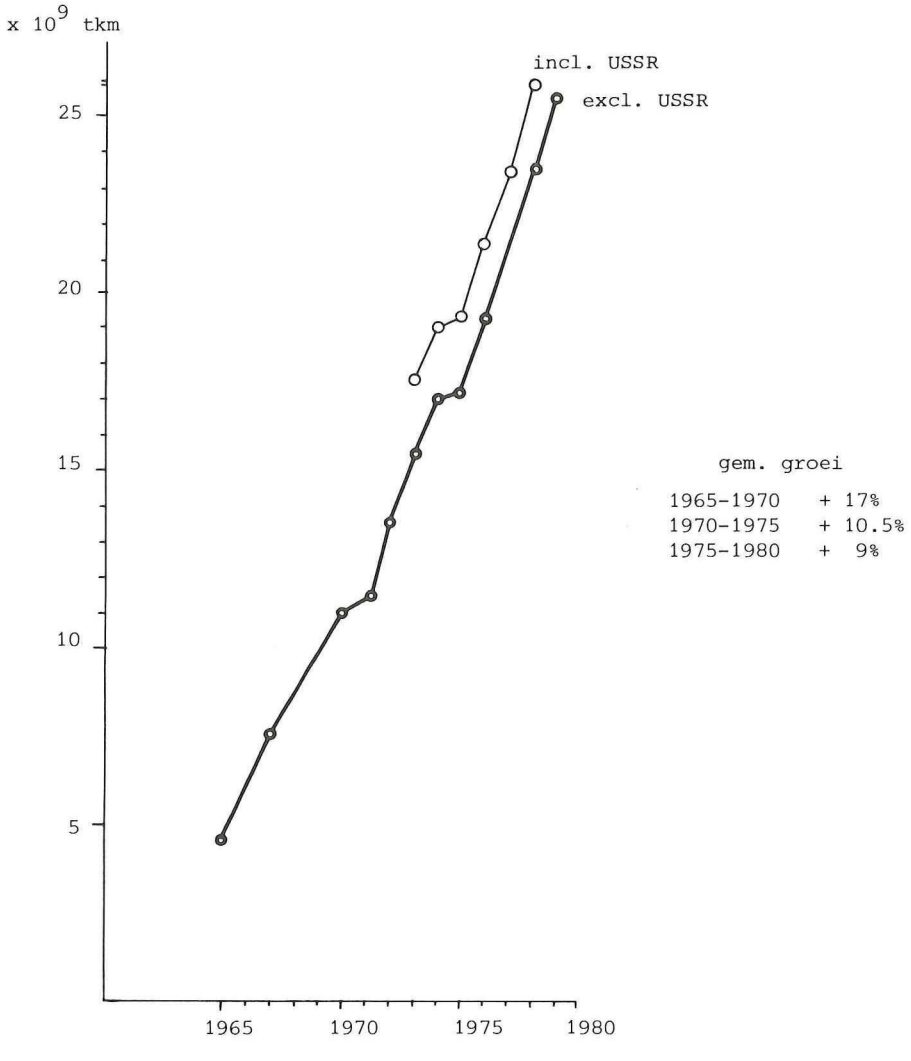
Lawrence L. Rodberg – President Burlington Northern Air Freight
"International airfreight must find new avenues for growth and profitability".

Robert W. Baker – American Airlines
"Role of the full service carrier".

De ontwikkelingen van het luchtvrachtvervoer

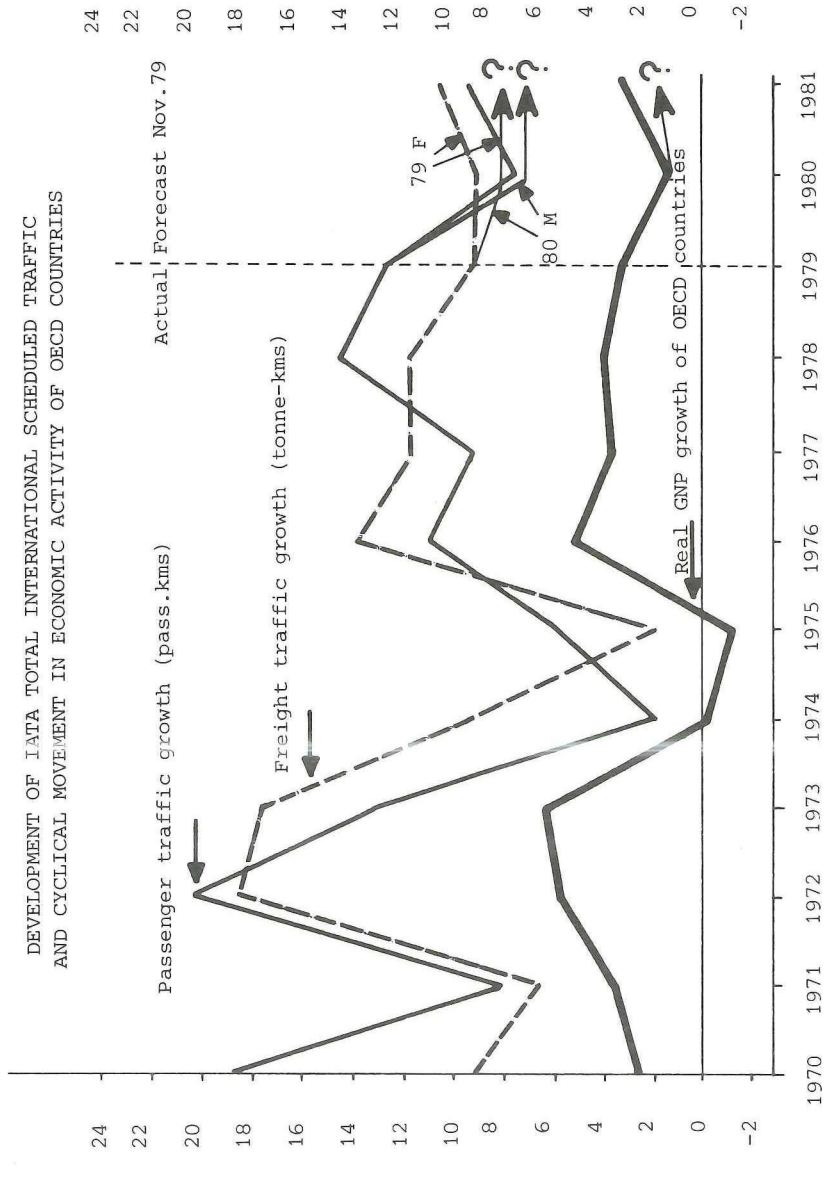
Het wereld luchtvrachtvervoer vertoont een afnemende groei.
Grafiek 1.

GEREGELD LUCHTVRACHT VERVOER
(bron: ICAO).



De groei van de wereld luchtvracht is echter nog steeds groter dan de groei van de wereldhandel. De luchtvaart penetratie neemt toe. De goederen die door de lucht worden vervoerd zijn meestal hoogwaardig. Gaat slechts ongeveer 1% van het te vervoeren volume aan stukgoederen door de lucht, aan waarde betreft dat ongeveer 25 à 30%.

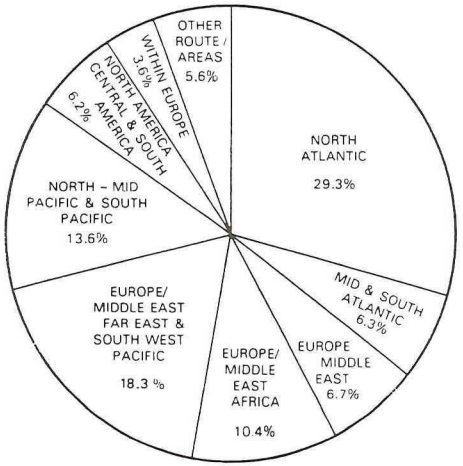
De ontwikkeling in de groei van het geregelde luchtvrachtvervoer vertoont een duidelijke band met de groei van het reële GNP in de OECD landen. Zie grafiek 2.

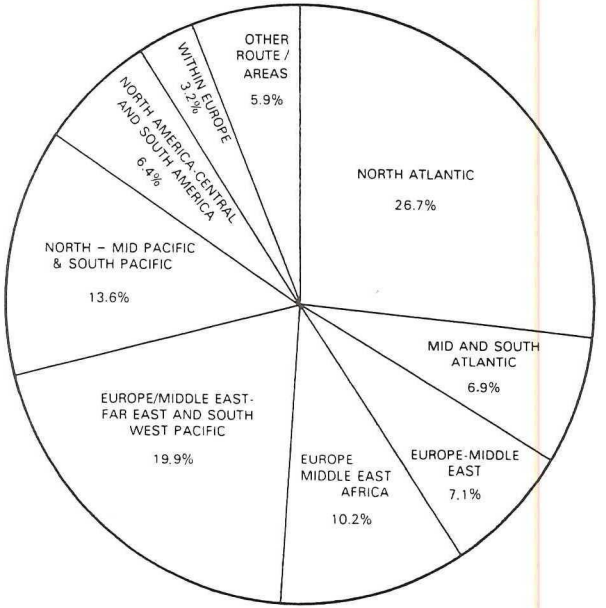


REGIONAL TRAFFIC SHARES OF IATA SCHEDULED AND NON-SCHEDULED FREIGHT TRAFFIC

(Percentage of Total Traffic)

1979 - 16,670 million freight tonne - kms. → AVERAGE ANNUAL GROWTH 8.2% → 1985 - 26,792 million freight tonne - kms.





De meest recente ontwikkelingen in de economische activiteiten van de belangrijkste industrielanden hebben de IATA maatschappijen aanleiding gegeven hun groeiverwachtingen bij te stellen. In augustus 1980 werd deze voor de komende 5 jaren op 8.2% gesteld. Op de voor veel luchtvaartmaatschappijen zo belangrijke Noord-Atlantische Route (28% van totaal) wordt de groei in deze periode geschat op 6%.
Grafiek 3 (zie pag. 45).

In december vorig jaar kwam de IATA Forecasting Group met een bijstelling. Men denkt nu meer in groeipercentages van rond de 6%.

De heer Orlandini noemde een aantal algemene factoren die de ontwikkelingen van het luchtvrachtvervoer beïnvloeden.

> "Consumption and production patterns will continue to change: Much manufacturing will move to countries with low labour costs. Third world nations will increase consumption. Consumer demands will continue to change at an accellerated rate. The life cycle of consumer products will become shorter.
>
> Energy will remain critical through the decade and beyond. Unfortunately, there has already been an increase in fuel prices of about 900% expressed in US dollars.
> This may cause changes in traffic flows to more fuel efficient transportation modes."

Bijna alle sprekers signaleerden goede mogelijkheden voor een positieve ontwikkeling van het goederenvervoer door de lucht, wanneer aan de voorwaarden van een goede dienstverlening en redelijke kostenontwikkeling werd voldaan.

De heer Tulp hierover:

> "On the other hand, it is not unrealistic to assume that planned air cargo will increase. Logistical control systems will play a bigger role in the coming years, and this might mean that the speed of air freight may reduce inventories and increase savings."

De heer Yancey van de Bank of America wees vooral op een lange termijn scenario voor de wereldhandel, waarin luchtvracht een belangrijke rol speelt. Hij liet zien dat de ontwikkelingslanden in dit scenario een voorname plaats innemen. Niet alleen zullen deze landen meer en meer bij de produktie worden ingeschakeld, wat gezien de infra-structuur voorzieningen in de landen veel luchtvervoer te zien zal geven. Maar vooral in het veranderende consumptie-patroon zullen hoogwaardige goederen vanuit de geïndustrialiseerde landen worden opgenomen.

> "The minimum package of consumer goods ..... would today include birth-control devices, specialized high-protein food products and articles of clothing based upon synthetic materials. In very many market-places, even moderate-income-level populations today expect to be able to purchase personal vehicles, labor-saving appliances, and electronically-based entertainment and communication products ..... Even very poor nations are installing extremely sophisticated systems for public services".

Hij verwees hiervoor naar studies door de Bank of America en zei:

> "..... there will be a strong trend towards more and higher-volume shipments", especially high-technology, high labor-content products, for which air transport is an economically viable alternative."

Ook de heer Grojean wees op de belangrijke funktie die de luchtvrachtindustrie ten aanzien van de ontwikkelingsgebieden heeft.

> "Airfreight is increasingly becoming the key to development in the third world. Where the luxury of modern highway and rail networks does not yet exist and where the seaports are often woefully inadequate for the needs of the people, airfreight can link the remotest outposts of this world with the suppliers of food, medicine and machinery they need so urgently."

De wijze waarop vervoer van goederen door de lucht plaats vindt is sterk gewijzigd.

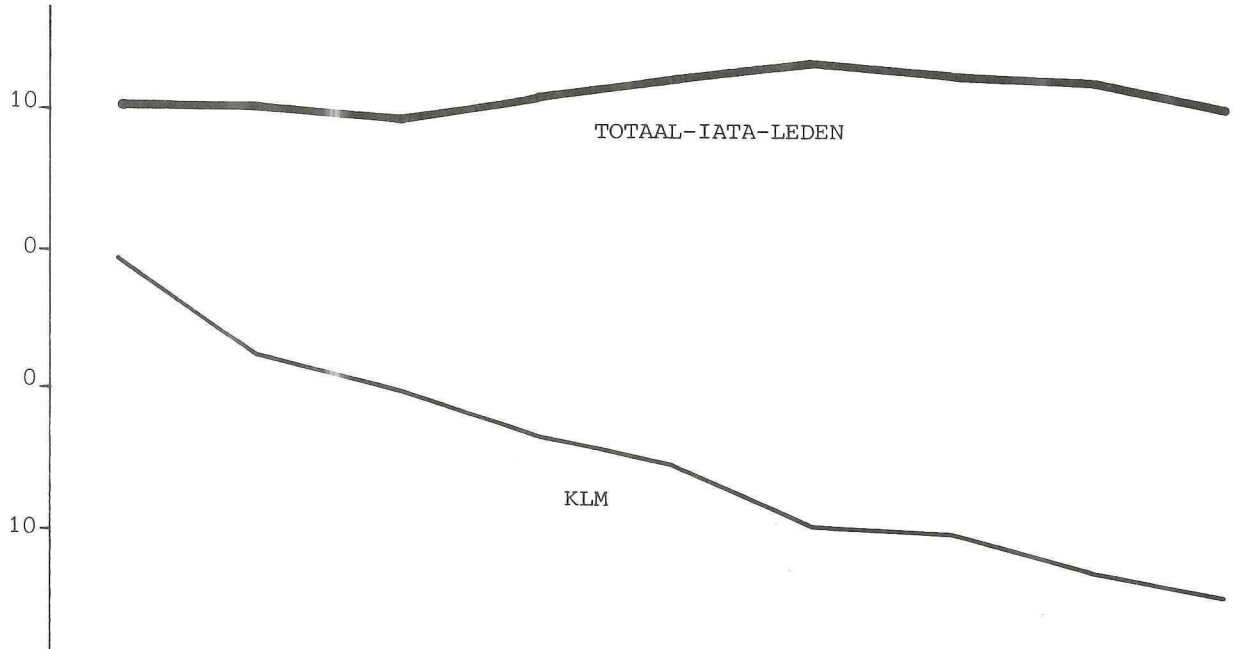
Met de introductie van z.g. breedrompvliegtuigen komt een ontwikkeling op gang waarbij sinds 1976 steeds minder gebruik wordt gemaakt van specifieke vrachtvliegtuigen. Vooral bij de KLM is dit het geval.

De introductie van de B-747M, waarbij een variabel gedeelte van het bovendek voor vracht kan worden gebruikt heeft deze ontwikkeling versterkt. Luchtvaartmaatschappijen kunnen hierdoor flexibel inspelen op de ontwikkelingen in het passagiers- en vrachtvervoer op de verschillende routes. Het leidt tot een goedkopere ton/km produktie en in veel gevallen tot een beter gebruik van de beschikbare capaciteit. Deze ontwikkeling zal het luchtvrachtvervoer een verdere stimulans geven.

PROCENTUEEL

AANDEEL GEREGELD LUCHTVRACHTVERVOER
OP SPECIFIEKE VRACHTDIENSTEN

(INTERNATIONAAL)



De luchtvervoersdienst

De keuze van een verlader ten aanzien van een door hem te gebruiken methode van distributie wordt bepaald door de verhouding tussen kwaliteit en kosten. Beiden bewegen zich binnen bepaalde minimum en maximum waarden. In dit gebied moet hij zijn optimum vinden.

Een eenvoudige karakteristiek voor luchtvracht is:
snel, veilig, maar wat duurder. Voor de gebruiker is dit echter onvoldoende om zijn waarde-oordeel aan af te passen.
Wezenlijke criteria voor hem zijn:

(geografie) – vervoersafstand, infrstructuur
(fysiek) – aard van de goederen, afmetingen, gewicht
(tijd) – snelheid
(financieel) – direkte/indirekte kosten.

Al deze faktoren in hun onderlinge samenhang zijn bepalend voor de gebruikswaarde van elke vervoersoptie.

Een sterkte/zwakte analyse geeft het volgende beeld:

	GEOGRAFIE		FYSIEK		TIJD		FINANCIEN
Vervoers-wijze	Door to door	Typische afstand	Breuk vrij-waring	Fysieke flexibi-liteit	Vervoers-snelheid	Frequentie flexibi-liteit	Vervoers-prijs
zee	-	mid/lang	-	++	-	-	++
weg	++	kort/mid	+	+	0	++	0
rail	+	kort/mid	0	0	+	+	+
lucht	0	mid/lang	++	-	++	0	-

De voordelen van luchtvracht liggen duidelijk op het vlak van snelheid: snelheid van het transportmiddel, penetratievermogen en capaciteit/frequentie verhouding.

Er zijn meer voordelen, minder kans op diefstal en beschadiging, betrouwbaarheid, minder verpakking, eenvoudige documentatie.

Het voornaamste, maar zeker het eerste criterium waar de verscheper mee werkt, is zijn behoefte aan snelheid.

Deze behoefte is gegradeerd b.v.:

- totale transporttijd korter dan oppervlaktevervoer
- totale transporttijd moet liggen binnen 24 of 48 uur
- zo snel mogelijk transport na opkomen van behoefte.

De faktoren die de gradatie bepalen zijn voor de vervoerder makkelijker te herkennen en te interpreteren.
Daar zijn de faktoren:

(fysiek)	–	goederensoort (bederf)
(markt)	–	goederensoort (economisch bederf)
	–	levertijd
	–	concurrentiepositie
(financieel)	–	voorraadbeheer/waarde van het goed/liquiditeitsbehoefte.

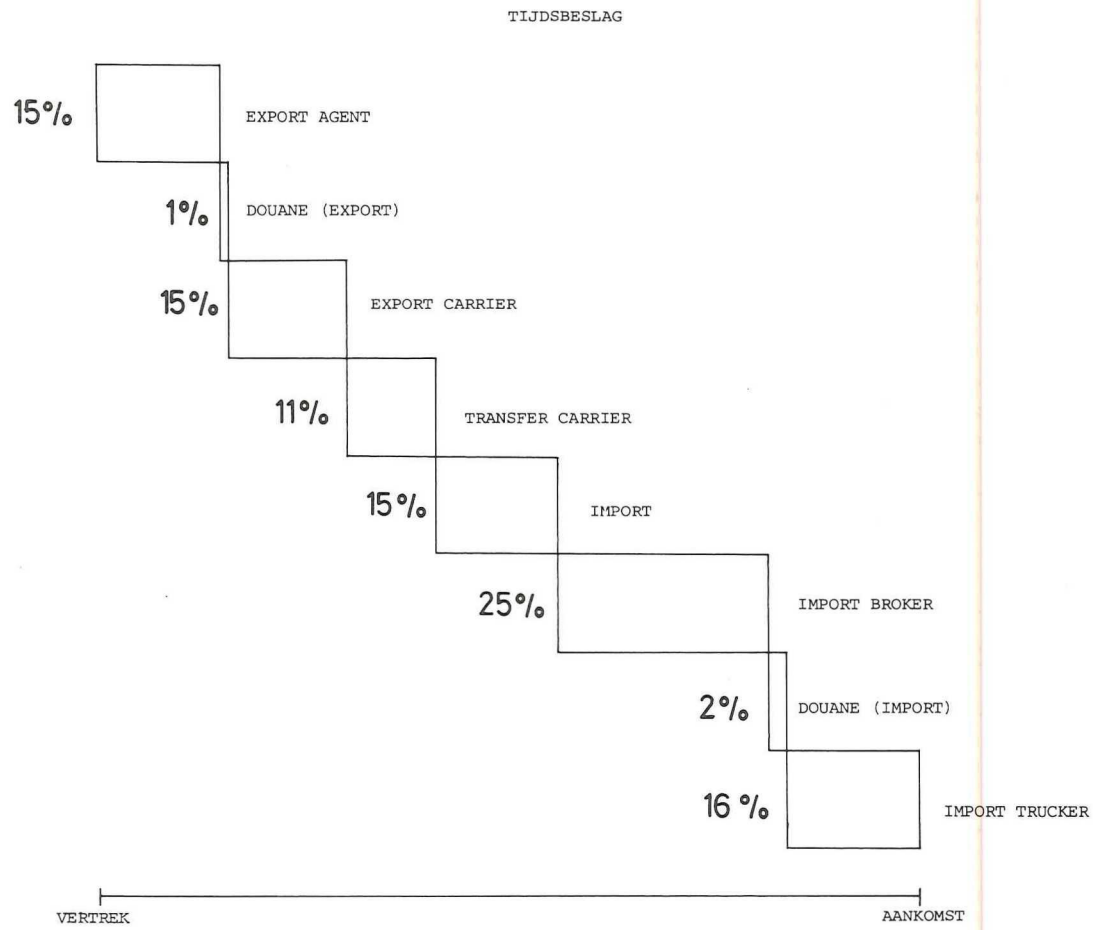
De heer Tulp maakt tevens een onderscheid tussen gepland en niet gepland gebruik van luchtvracht.

> "I would like at this stage to make a distinction between two categories of air freight: "air cargo" and "cargo by air".
>
> a. **Air cargo**: this is systematically planned flows of goods, which only/mostly go by air to certain destinations, over a longish and continuous period and which can be planned a longer time in advance. This concerns a logistical challenge in particular for Philips' products, which are not perishables or fashion-articles that make air cargo an absolute must. TDC (Total Distribution Costs) is the basis of "air cargo".
>
> b. **Cargo by air**: late deliveries, seasonal peaks, sudden sales booms, last-minute decisions due to late or unforeseen factors, emergencies and so on.
> If we include air charters I believe that about 75% of all our air shipments can be considered to be "cargo by air". This leaves 25% as systemised "air cargo"."

Vanuit de verschillen in de redenen waarom men luchtvervoer gebruikt ontstaat de behoefte aan een groter aantal "price/service options". Daarbij is de "price/service option" van de totale huis-huis vervoersketen van belang.

De heer Tulp hierover:

> "From the shipper's point of view speed does not only relate to the velocity of the aircraft between 2 air terminals; it concerns the total transport time, including collection of goods at the shippers' premises, trucking, physical handling, documentary procedures, etc., and the same procedures at the consignee's end. IATA studies have shown that cargo is on the ground for 92% of the total time and that only 8% of the time it is in the air. And that gives carriers the obligation to focus very much on the total transport chain.
> Presently, time delays at major airports appear to be increasing; if the forecast is true, then there will be a future with more and more containers including the processes of stuffing and de-stuffing, which might give new reasons for delay."


TIJDSBESLAG
15%
EXPORT AGENT
1%
DOUANE (EXPORT)
15%
EXPORT CARRIER
11%
TRANSFER CARRIER
15%
IMPORT
25%
IMPORT BROKER
2%
DOUANE (IMPORT)
16 %
IMPORT TRUCKER
VERTREK
AANKOMST

Hoe belangrijk dit is blijkt uit een IATA studie naar het relatieve tijdsbeslag van verschillende aktiviteiten die met luchtvervoer samenhangen.

Tulp benadrukt daarnaast de noodzaak van een betrouwbare uitwisseling van informatie rondom het luchtvrachtproces.

> "Airlines complain about the continuous struggle against the various forms of red tape produced by bureaucracies of all shapes and sizes. It slows down the speed of movement and it offers a valid excuse for many delays.
> Complaining does not solve anything. Certainly, the transportation industry still has a passive attitude towards automatic data-processing as a service-tool for clients. Shippers like Philips design their own systems in the hope that sooner or later carriers will respond to them.
>
> In the fight to reduce inventory-levels and to improve service-levels, it is imperative to know where goods are, when they leave and when they arrive. Much depends on reliable information. In the Philips ATIS-system the computer informs the receiver automatically about the how, when and where of an air shipment so that at the receiver's end actions can be undertaken in anticipation..... Output from the internal Philips system should be the input of the carrier's cargo info system with automatic feedback."

Hij voert tevens een pleidooi voor verdere procesintegratie en samenwerking.

> "From a technical point of view integration is gaining its impetus very much from the introduction of intermodal transport..... Considering such a system, it would be very attractive for a shipper to deal with only one authority at an airport. This is the one who provides a combined transport operation. He supplies the shipper's containers, fitted out and of the size he wishes. Only one document accompanies the intermodal container during the entire movement, door-to-door.
>
> Computer-communication between shippers and airports, airports and airports, shippers and receivers performs the required data-processing. This guarantees undisturbed, planned, simple flow, with a total container-based load. It is up to IATA to organize what should be regulated and what should not. In our opinion flow control should be regulated but rates and prices to a lesser extent.
>
> The real problem is that although a lot of lip service is paid to the concept of door-to-door transport, totally integrated undisturbed flow is more the exception than the rule. This is also a matter of divided responsibilities.
>
> There is a lack of cooperation at airports and there is a lack of cooperation between carriers....."

Gebaseerd op slechte ervaringen in het Verre Oosten voegt de heer Ting het element van de continuïteit van de vervoersvoorziening toe aan de eisen die aan de luchtvervoersdienst te stellen zijn.

> "I now wish to touch on the aspect of stability of services – which is related to what I stated before about efficiency and effectiveness of service. Trade relies on the support of transport service. Instability of transportation service will result in disruption in the development of trade. For this reason shippers generally prefer regular carriers to fly-by-night operators despite lower rates charged by the latter. In the Hong Kong cargo industry, we have had certain unpleasant experiences."

Dit element is vrij belangrijk omdat indien een verlader er toe overgaat van luchtvervoer gebruik te maken hem verder geen sneller alternatief meer ter beschikking staat. Een verstoring in het gekozen luchtvervoersysteem heeft dan ook onmiddellijk zware consequenties voor de fysieke distributie. Dit doet verladers vaak kiezen voor vervoer op geregelde diensten in plaats van charters.
Hij zegt dan ook

> "It is not considered responsible if established carriers desert their customers abruptly only because they can find more profit elsewhere whereas they have enjoyed for a long period of time steady though may be no thick return."

De heer Kooyoomjian pleitte ook voor een groter begrip van de zijde van de luchtvaartmaatschappijen voor de werkelijke vervoersbehoefte bij de gebruikers.
Ze praten verschillende talen: "one spouting rates and routes; the other, expressing thoughts about landed cost, inventory impact on receivables, quality of delivery, packaging and service levels".

De marketing van luchtvracht moet z.i. wezenlijk veranderen en meer gericht zijn op de oplossing van werkelijke problemen.

> "Product cost in the high-technology industry is often found to be declining at a rate of from 15 to 20 percent a year. Couple this with the rising air freight costs without the cushion of service improvements, and what do you have?..... a problem. A company can cooperate with the air freight people in perfecting improved methods and techniques. Or it may have to shift to the use of a transport mode with greater fuel efficiency. Or it can reduce its reliance on air – or even abandon it – by

a. concentrating on local sources of supply, instead of transporting such materials over long distances, and
b. regionalising manufacturing capacity."

Kooyoomjian riep verder op tot "greater understanding of shippers' needs; improvement of sales personnel, with emphasis on distribution know-how, enhangement of ground services, communications and quality control, and agressive cooperation with airport authorities."

Hij waarschuwde de luchtvaartmaatschappijen bij deze aanpak zich niet te veel op de expediteurs te verlaten om de behoefte van de verlader te begrijpen.

> "Think in terms of long term investments, think in terms of providing distribution services. Most importantly, understand that as more and more corporations begin to focus their distribution on logistic systems, the ill prepared air carrier will lose business."

Peter Laskow vroeg produkt differentiatie en benadrukte de noodzaak om in te spelen op de verschillen in eisen voor snelheid.

> "It is my opinion that for far too long a time the airlines' insistence on supplying one level of service has been a hindering factor for the growth of the industry. Most other methods of transportation have provided at least two levels, i.e., express and normal and the very late and somewhat haphazard entry into this field by the carriers has, in my opinion, been a hindering factor. Even now, the so-called express parcels service offered by some airlines has a limitation imposed either by weight or size of consignment. Which prohibits the shippers who have large, but nevertheless very urgent consignments from being guaranteed the speediest possible despatches. It can be argued that these specials can be arranged, but it does in fact require specific and individual arrangements to be made for each specific and individual consignment, whereas I believe that carriers, at a price, should provide this type of service as a matter of routine."

Samenvattend kan gesteld worden dat de *gebruikers* vragen om een verbetering van de kwaliteit van de vervoersdienst, voornamelijk ten aanzien van

- betere onderlinge afstemming grond- en luchtprodukt
- betere informatie over de status van de vrachtzendingen
- produktdifferentiatie naar verschillen in eisen voor snelheid.

De *aanbieders* van luchtvervoersdiensten, o.a. luchtvaartmaatschappijen, agenten en expediteurs blijken deze behoeften wel degelijk te onderkennen.

De heer Munkberg:

> "Let us start our consideration, at any rate, by defining the customer. By and large, the user of air cargo is an enterprise in international business, which is itself attempting to turn a profit by producing something in one country which is wanted in others.

Our customer is part of a process which has been going on for much longer than recorded history. It may help our own perspective to realize that goods have been traded and transported long before air cargo came into existence; that this trade would continue if we were all grounded tomorrow; that by far the largest part of cargo is still transported by surface; and that it probably always will be, however great we grow.

The customer, therefore, is not completely dependent on our service. Our usefulness to him depends on the real advantages we have to offer – and on our ability to convince him of them.
Some of these advantages, such as speed and easier penetration of remote markets, are obvious. But the total advantage of air shipments can only be discerned by close knowlegde and study of the customer's needs .....

Our potential usefulness to the customer is much greater than he – or we – have yet been able to realize. To achieve that potential, however, it is not sufficient to know all there is to know about loading and flying airplanes ..... We must be able to understand and explain the implication of change; of the shifting needs of national economies; of alterations in customer behavior; of the increasing values per weight unit of almost all products, of the need for quicker turnover of investment to offset the rising costs of capital. We must be more aware of the synergistic relationship between the various kinds of transport and how we can combine our scheduled service with air charters, with sea, with truck and even bus, and with the range of express service which have now become available."

"For very good reasons, we have concentrated much of our attention in the past on improving the safety, reliability and rational utilization of our fleets. We can never forget these needs, but we must now concentrate more directly on the non-flying aspects of air cargo ..... on product development, marketing, ground handling, profitability calculation and organization."

"The actual marketing of our product must be related as closely as possible to what the customer considers important.
To him, the speed of transport is seldom an end in itself: rather, it is a means by which to achieve other goals or to avoid possible risks and inconveniences. Essentially, he wants efficient, smooth and reliable carriage, provided at moderate cost and with the simplest of administrative procedures. This is another axiom which is simple to state and which gives us ample room for dynamic and even drastic change."

"The greater sophistication of market needs should be reflected in a greater differentiation of our services ..... express, normal and deferred or B-service, perhaps we should be offering full door-to-door transportation through fruitful cooperation with other modalities.

More firm pricing concepts such as contract rates could help many of us – users and carriers – to achieve a higher degree of stability. Maybe we should be less concerned with price per shipment and consider price per customer instead. Whatever we do, our watchword should be simplicity. Complete accuracy can be counter-productive as even our banks will tell you. They stopped counting coins and started weighing them a long time ago."

En de heer van Rafelghem pleitte ook voor het ontwikkelen van een geïntegreerde vervoersdienst.

"To achieve this goal it will be nesessary in some areas to further integrate surface and air transport, as well as the various functions of distribution."

De heer Orlandini maakte, evenals de heer Tulp, een onderscheid tussen de z.g. "emergency user" en de "planned user" en werkte de daarmee samenhangende verschillen in kwaliteitseisen voor luchtvervoer verder uit.

"In our view, there are two types of customers:

- those who do not plan their use of air transportation and use it only in emergencies;
- and ..... those to whom air transport is a vital, integrated and planned part of their distribution system.

The first category chooses air transportation only when something has gone wrong. For instance a clogged distribution channel, a production delay or technical breakdown. In which case transport by air is the only answer.

The second customer type, to varying degrees, plans his use of air cargo. Either because of the perishable or high risk nature of his goods. Or because it's the only way to remain competitive in foreign markets. Or – because after all, air transport provides a cheaper, more economical physical distribution.
Here's how we see the two types of customers and their needs.
The customers, unexpectedly needing air transportation, want to approach the air cargo system easily and quickly. He looks for flexibility.
He wants accessibility – easy and quick ways of getting his shipment to the carrier.
He equates air cargo with speed and expects it on the ground as well as in the air.

"He is willing to pay for air cargo. There are times when quality and speed is the only bargain. In his case service is more important than price".

"The second type of customer is a planner. To him accessibility and immediate flexibility in aircargo is less important than it is to the first customer type".

He has and exercises his price and service options.
He needs to talk with suppliers, expert professionals with a constructive problem solving attitude.
He wants to be helped – not just sold.
He looks for cooperation and coordination between the air cargo system's partners – the forwarders and the carriers based on continity.
He wants continuous flexibility within the air cargo system".

"Speed in an on-going requirement for this customer, but often he will accept less speed in exchange for a lower price.
Many of these customers plan their shipments to a point where maximum frequency is a marginal need".

"His capacity needs may vary, but they're reasonably predictable. For him continuity of air cargo service is a must. His production, sales and physical distribution are built on it. When he entrusts a shipment to an airline or an agent, he wants to know where it is, at all times".

Two different markets
One – already fully dependent on air transportation.
The other – using air by choice, as needed.
One whose overall growth and size we can only marginally influence and develop.
The other with as yet unrealized volume potential.
One fairly predictable over the long term.
The other unpredictable from one day to the next.
Different customer types looking for different price and service options."

De rol van de luchtvrachtagent en luchtvrachtexpediteur

Bij het tot stand komen van een "door-to-door service" voor luchtvracht spelen de leveranciers van grondvervoersdiensten een belangrijke rol: agenten en expediteurs.

Bij het ontwikkelen van een structuur van IATA luchtvrachtagenten werd verondersteld dat de belangen van deze agenten en hun principalen, de IATA luchtvaartmaatschappijen duidelijk in elkaars verlengde lagen. Door de vermenging van de funkties van agent, expediteur en consolidator (groepage en zendingen) in de luchtvaart is hierin een sterke wijziging gekomen. Agenten/expediteurs verkopen tevens de diensten van non-IATA maatschappijen en zijn zelf aktief in het luchtvervoer door voor eigen rekening en risico charterdiensten te exploiteren. Door een zelfstandig tarievenbeleid en het leveren van door verlader èn luchtvervoerder gewaardeerde gronddiensten is hun positie in de luchtvrachtmarkt sterk te noemen.

Vandaar dat ook op het Forum nogal wat aandacht aan de relatie agent/expediteur is gegeven. Zoals we zagen werd daarbij van verladerszijde sterk aangedrongen op een betere integratie van het "door-to-door" systeem voor luchtvracht en van de marketing daarvan.

Integratie vereist dat de deelnemende partijen bereid zijn hun eigen rol in een systeem anders te zien om het optimale te vinden; een overgang van een ambachtelijke naar een industriële aanpak. Dat vereist het aangaan van verbindingen gebaseerd op continuïteit. Zolang bij partijen de vrijblijvendheid voorop blijft staan en de winstmogelijkheden op korte termijn prevaleren, is het klimaat niet aanwezig om in overleg door-to-door systemen te ontwikkelen. Zeker wanneer deze winstmogelijkheden veeleer het gevolg zijn van al dan niet kunstmatige vraag en aanbod verhoudingen dan door een efficient uitvoeren van een economische activiteit.

Dan ontstaat de strijd om de centrale regiefunktie om op basis van machtsverhoudingen de diensten van de ander in te kopen tegen de laagst mogelijke prijs.

De heer Peter Laskow, sprekend als luchtvrachtexpediteur zegt hierover:

> "One often hears that carriers look upon forwarders as direct competition and conversely some forwarders believe that the growing practice of carriers having dialogue directly with the larger users of air freight is a threat to the forwarding industry. Forwarders also believe that the practice adopted by some carriers to offer door-to-door services constitutes a breach of the unwritten agreement that the forwarders take care of the ground movement of goods and the carriers take care of that part of the journey when the goods are in the air.
> Bear in mind my opening comments, namely that I view the scene from the U.K. platform and because of this, I would not care to comment for instance, on the American domestic scene.
>
> I personally do not accept that one side need to fear the other. The carriers often quoted comment that through forwarding agents, controlling 80% of cargo, care has to be taken that they do not use their strenght to the detriment of airlines. I disagree entirely. Whilst it may well be right that 80% plus of cargo flown is made ready for carriage by the forwarding industry, the actual control the forwarder can exercise covers perhaps only 40 - 50% of this total.
>
> This percentage covers the traffic that is moved in consolidations and there is no doubt that the forwarder can select the carrier of his choice. The remainder which moves on direct airwaybills is quite frequently controlled by routing instructions issued either by the consignor or the consignee, who will prescribe the airline to be used. As shippers, particularly the larger multi-national organisations, become more and more professional in the distribution field, they are tending to select the carriers whose services suit them best and the forwarder has little choice but to do what he is told.

I therefore consider the carriers' fears about the forwarders controlling the market place to be grossly exaggerated".

De heer Rodberg, ook een expediteur, bepleit een goed evenwicht tussen de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij en luchtvrachtexpediteur.

"We must ensure the development of a *balanced* air cargo system".

"A balanced system would achieve clear, simple and welldefined decisions of service between airline and forwarder. The recent blurring of roles appears to me to be detrimental to the growth of our industry and will hamper service to the shipper. Forwarders and airlines must never forget that we are partners in air cargo – not primarily competitors.

A few international carriers seem to have forgotton this vital premise. Some are attempting to wear the hat of forwarder as well as carrier. They are attempting to either initiate their own forwarding operations or purchase existing ones. Some are constructing massive cargo terminals which appear to be designed for the retail package business instead of the wholesale containers business.

Let me admit that forwarders are not entirely blameless in causing imbalances in our industry. A number of major forwarders have created their own "air forces" through the leasing, chartering or outright purchasing of aircraft. This I believe is a mistake. Forwarders lose their most precious asset when the attempt to fly their own aircraft. That asset is flexibility, which allows the forwarder to ship his customer's goods on any airline, at any time to obtain the best available service".

Ook geeft hij de expediteur een belangrijke verantwoordelijkheid in het ontwikkelen van nieuwe markten.

"It is no longer adequate for the forwarder to merely pick up and deliver freight for the international shipper.
With the complexity of international trade, the forwarder must continue and improve its efforts to be both a marketing and customs expert whose services are immediately available to the shipper.
He must keep abreast of the changing patterns of international trade and translate those patterns to the shipper's needs.
Providing this increasingly individual, sophisticated service will require upgraded marketing and sales staffs who are well schooled in the intricacies of international commerce."

De heer Orlandini wijst vooral op de noodzaak bij het grondvervoer betrokken te zijn om een goed luchtvrachtprodukt voor de gebruiker te ontwikkelen. Ook wijst hij op het aspect van de investeringen in de vervoersketen en de daaruit voortvloeiende noodzaak actief te zijn in het ontwikkelen van nieuwe markten.

"Two things should not be overlooked in the discussions on the carriers' and forwarders' respective roles.

First: Neither producer nor consumer are much interested in air transport as such.
When they talk about air cargo they mean the total door-to-door product offered. In this process, only 10% of the time is spent in the air and 90% on the ground.
However, as the product is labelled *Air Cargo,* the customer tends to blame any shortcomings to the airline.
The 10/90 ratio means that streamlining can find wider scope on the ground than in the air.

Second: In the entire distribution chain, the heaviest investments are made by the airline in aircraft, ground facilities, computer equipment and personnel. These are long-term investments for a product that is wasted at the moment it is produced and not sold.
In other words: the airline simply cannot stand by inactively.
A positive airline-forwarder dialogue is needed, but that is not all.

No airlines can afford to wait until the business comes to him.
He has to go out and seek it.
Too much emphasis is placed on competing in existing traffic and too little is given to creating new traffic.
This leads to uneconomic rate levels and no market development. The carrier – forwarder relationship is at least as equally important as the carrier-customer relationship.

Any airline should have direct knowledge of service requirements and traffic growth possibilities with the customers who foot the transportation bill.
No airline can afford to solely depend on its intermediaries – however sterling the service.
In particular when they are getting more and more financially involved in air transportation.
If we want to keep in touch with the market, we must relate to the customer and find out what he needs.

At the same time, airlines should realize the very important role the forwarder plays in the air freight system. In many cases he is the advisor and organizer of the door-in-door transport.

He performs pick-up and delivery, documentation and other ground services. He knows how to create an adequate air freight system for the shipper, based on service elements on the ground and in the air.
Cooperation between airlines and forwarders is beneficial to provide a better service to customers and to develop new markets for air freight."

De heer Grojean maakte, toen hij over deregulatie sprak, duidelijk dat ook hij vindt dat de luchtvaartmaatschappij zich in het grondgebeuren aktief moet opstellen.

"My company is involved not only in air transportation but in surface transportation as well, because we believe that the division of transportation by mode is artificial. This division is a creation of regulators who are truly concerned with the well-being of either shippers or carriers.
In days gone by there may have been some justification for the barriers that were erected between various modes of transportation. But today there is no need to decree that he who operates an aircraft should not operate a truck – or a ship – or a train – if in operating these various vehicles he is able to provide a better service to the shipping or travelling public. Barriers to intermodal operations impair the carrier's ability to improve service. And they most certainly drive up the cost to the user."

De heer Bakers van American Airlines maakt duidelijk de rol van expediteur op te willen nemen als dat nodig zal blijken.

"We are researching our customers' needs and designing our services to accommodate them. We must be willing to recognize – even seek out – opportunities to do things differently. We are assuming the role of forwarder, just as many forwarders, or consolidators as they may be called in Europe, are assuming the role of airline."

Op het Forum is duidelijk geworden dat

a. de bestaande verhouding tussen luchtvaartmaatschappij en agent/expediteur belemmerend werkt op het tot stand komen van een "door-to-door systeem" voor luchtvracht.
b. die bestaande verhouding in de 80'er jaren dan ook sterk zal veranderen.

Slot

Zowel de gebruikers als de leveranciers van luchtvervoersdiensten zijn positief over de ontwikkeling van de luchtvracht, al staat men wat nuchterder tegenover de onbegrensde mogelijkheden van de "sleeping giant" dan in het verleden.

Tevens een toenemend professionalisme bij alle participanten en een stijgende bereidheid tot overleg gericht op optimalisering van de kwaliteit/kosten verhouding voor de uiteindelijke gebruiker.
Naast op het Forum besproken onderwerpen als deregulatie, containerizering, automatisering, tarieven, brandstof en financiering werd vooral, door de gebruiker, aan verbetering van het aan luchtvervoer voorafgaande en aansluitende grondvervoer een hoge prioriteit gegeven. De noodzaak om duidelijkheid te krijgen over de rol van de luchtvrachtagent was sterk aanwezig.

Sir Peter Masefield vatte het Forum als volgt samen:

> "What have been the main threads running through this conference? I can find about ten of them. First of all, the importance of the customer – the regular customer or the occasional customer, who is what the business is all about. What we are trying to do is to help his business".
>
> "Secondly the need for good service, better service.
> Service is the name of the game and that means most of all value for money and cost effectiveness. It means quality of service. I do agree that we ought to consider different rates for different qualities of service. This is one of the few forms of transport which does not have service differentials";
>
> Cargo Apex might be a thing to think about.
>
> "Third, the requirement for profits. Profits, of course, are really the cornerstone of our business and, naturally, the cornerstone of our customers' business as well.. We have to try to find the balance. Our customers must understand – and we must understand – that rates must be cost related".
>
> "The fourth point is ground handling problems and there are plenty of them. Ground handling delays do let down the total service which, after all from a customers viewpoint, is properly seen as from door-to-door. We must remain restlessly dissatisfied with ourselves about all this".
>
> "Fifth, good communications are vital. Our customers need to know, we need to know, where the consignments are. Quite often we don't".
>
> "Sixth, the need for a much closer and more cordial relationship, a real partnership between air carriers and freight forwarders. Those splendid people of freight forwarders, who are specialists in their field. Each of us carriers and air forwarders ought to be concentrating on our particular business. The more we work together, the better the mutual result".
>
> "Seventh, fuel costs and availability. I have mentioned that as a constant and future headache. Liquid hydrogen is not just around the corner and it is going to be very expensive".

"Eighth to simplify and add lightness. Whether it is rate structure or aircraft or ground handling methods, simplify and add lightness is really a very good motto".

"Ninth, the total system is what counts. I think that closer integration of the aircraft side and the ground side makes a good deal of sense. I was very interested to hear that Flying Tigers is also going into the trucking business".

"And tenth, marketing. Not only do we need to keep and develop what we have, but we also need to go out and to create new markets. Creation of new markets is one of the great things in every form of business and we have only really scratched this air cargo business as yet".

NA TWEE OLIECRISES: DE TWEEDE NATIONALE LUCHTHAVEN DEFINITIEF VAN DE BAAN?

door
*Dr. D. Riemens *)*

Ontwikkeling van het luchtvervoer vóór 1973

Het passagiersvervoer, dat meestal als maatstaf wordt gehanteerd voor de grootte en de belangrijkheid van luchthavens, ontwikkelde zich vóór de eerste oliecrisis van 1973 bijzonder stormachtig. Zo vond in die tijd op onze nationale luchthaven Schiphol iedere zes jaar meer dan een verdubbeling van dit vervoer plaats, zoals uit tabel 1 blijkt.

Tabel 1. Ontwikkeling van het passagiersvervoer te Schiphol gedurende 1949 t/m 1973.

Jaar	Aantal passagiersbewegingen **) op Schiphol, exclusief transitopassagiers. (x 1.000)	Groei passagiers-bewegingen in zes jaar in %
1949	360	
1955	742	106
1961	1.508	103
1967	3.352	122
1973	7.181	114

Was deze groei in hetzelde tempo voortgegaan dan zou in het jaar 2000 onze nationale luchthaven 150 miljoen passagiersbewegingen hebben bereikt. Geen wonder dat in het begin van de 70-er jaren luid de roep om een spoedige aanleg van een tweede nationale luchthaven klonk.

Men verwachtte niet alleen dat Schiphol het zich in de toekomst aandienende verkeer niet meer zou kunnen verwerken, maar vreesde bovendien dat de voortdurende groei van het luchtverkeer voor de omwonenden van deze luchthaven onaanvaardbare geluidsoverlast zou opleveren.

---

*) De auteur was tot 1979 directeur van de Luchthaven Schiphol; hij is thans adviseur van buitenlandse luchthavens.

**) 1 passagiersbeweging = 1 aankomende òf 1 vertrekkende reiziger.

Afname groei na 1e en 2e oliecrisis

Na de 1e oliecrisis van 1973 nam de groei van het luchtvervoer aanzienlijk af. In de zesjarige periode 1973-1979 bedroeg de groei van het aantal passagiersbewegingen 33%, derhalve minder dan éénderde van de groei in de 4 zesjarige perioden vóór 1973.

Ook de ontwikkeling van andere luchthavens verliep minder onstuimig dan voorheen, zoals in tabel 2 is weergegeven.

Tabel 2. Ontwikkeling van het passagiersvervoer op de zeven grootste Europese luchthavens gedurende 1973-1979 *)

	Aantal passagiersbewegingen, inclusief transitopassagiers. (x 1.000)		Groei 1979 t.o.v. 1973 in %
	1973	1979	
Londen **)	26.554	37.521	41
Parijs **)	17.059	25.018	47
Frankfurt	11.382	17.524	54
Rome **)	10.500	12.045	15
Madrid	7.672	10.561	38
Amsterdam ***)	7.551	10.053	33
Kopenhagen	8.011	9.760	22

Het laat zich aanzien, dat de tweede oliecrisis van eind 1979, en de daarop gevolgde economische recessie, voor het luchtvervoer een nog grote effect zal hebben dan de eerste. Volgens de algemeen-directeur van de internationale organisatie van luchtvaartmaatschapijen (IATA), Knut Hammerskjöld, was voor de internationale burgerluchtvaart 1980 het slechtste jaar in haar geschiedenis. Naar verwachting zal te Schiphol het passagiersvervoer in 1980 een daling van 3½% vertonen, iets dat sinds 1947 niet meer is voorgekomen. Voor het jaar 1981 wordt door de Luchthaven een groei van nauwelijks 1% aangenomen.

---

*) Gegevens afkomstig uit: "Statistical Annual Review Traffic and Transport 1979" van de N.V. Luchthaven Schiphol, tabel 6.1.2.

**) Londen: Heathrow + Gatwick + Stansted
Parijs: Orly + Ch. de Gaulle + Le Bourget
Rome: Fiumicino + Ciampino.

***) Het verschil met het aantal pass.bew. voor Amsterdam in deze tabel t.o.v. dat in tabel 1 wordt veroorzaakt doordat in tabel 1 de zg. "transit direct" passagiers (d.w.z. de met hetzelfde vliegtuig doorgaande reizigers) niet zijn meegeteld, terwijl dat in tabel 2 wèl het geval is.

Trad na de eerste oliecrisis vrij spoedig enig herstel in, het valt te verwachten dat de afremming van de groei in het luchtvervoer thans langer zal duren. Vooral het vliegtoerisme, waaraan de groei van het luchtvervoer gedurende de laatste tien jaar in belangrijke mate te danken is geweest, wordt thans in ernstige mate getroffen door de stagnatie van de gezinsinkomens in ons land, de stijging van de brandstofkosten van de luchtvaartmaatschappijen en de kostenverhogingen in de meest belangrijke vakantielanden. Het laat zich aanzien dat de vermindering van de economische groei in ons land en andere Europese landen nog enige jaren zal voortduren, als gevolg waarvan naar verwachting de toename van het vliegvakantievervoer in de komende jaren betrekkelijk bescheiden zal blijven.

Herziening van de vervoersprognoses

Het is duidelijk dat door bovengeschetste ontwikkelingen de prognoses voor het luchtvervoer in benedenwaartse zin dienden te worden bijgesteld.
Ging de "Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven" in haar in 1974 uitgebrachte rapport *) nog uit van een gemiddelde prognose voor het jaar 2000 van 80 miljoen passagiersbewegingen, het in 1979 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening gepubliceerde "Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen" raamt het aantal passagiersbewegingen tegen het eind van deze eeuw op 40 miljoen **).
Nu de gevolgen van de tweede oliecrisis zich duidelijk beginnen af te tekenen is er aanleiding de laatste prognose opnieuw te herzien. Een nieuwe halvering van het te verwachten aantal passagiersbewegingen in het jaar 2000 tot in de orde van grootte van 20 miljoen, lijkt op het eerste gezicht een revolutionaire aanpassing van de toekomstverwachting in het Structuurschema, maar is in het licht van het voorgaande niet onredelijk te achten. Gezien het feit dat het aantal passagiersbewegingen in 1979 te Schiphol rond 10 miljoen bedroeg, veronderstelt een dergelijke aanname een gemiddelde groei van 500.000 passagiersbewegingen per jaar gedurende de eerstvolgende twintig jaar. Vooralsnog dient evenwel, zoals hiervoor vermeld, voor 1980 met een daling van 3½ %, of rond 350.000 bewegingen, te worden gerekend.

Tweede luchthaven niet meer nodig?

De teleurstellende ontwikkeling van het luchtvervoer na 1973 heeft ertoe geleid dat de druk, om spoedig tot de aanleg van een tweede grote luchthaven naast Schiphol te komen, verdwenen is.

---

*) "Rapport vestigingsplaatsanalyse tweede nationale luchthaven", 1974, uitgebracht door de bij beschikking van de Directeur-Generaal van de Rijksluchtvaartdienst ingestelde Planninggroep Tweede Nationale Luchthaven ("Commissie Segers").

**) zie o.a. blz. 127 t/m 129 van het Structuurschema.

Het "Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen" stelt bijvoorbeeld vast dat vóór de eeuwwisseling geen uitbreiding van de nationale luchthavencapaciteit zal plaats vinden anders dan door intensivering van de gebruiksmogelijkheden van de bestaande infrastructuur. *)

Nu het tempo van de ontwikkeling van de luchtvaart, als gevolg van de tweede oliecrisis, nog aanzienlijk trager is dan in het structuurschema is geraamd, dient de vraag te worden gesteld of de discussie over een tweede luchthaven niet definitief moet worden beëindigd.

Het lijkt thans zinvol alle aandacht te concentreren op het voortbestaan van Schiphol als nationale luchthaven van Nederland gedurende de komende halve eeuw. Er dient dan van overheidswege een duidelijk luchthavenbeleid te worden gevoerd, dat gericht is op het openhouden van de mogelijkheden tot een geleidelijke onbelemmerde ontwikkeling van deze luchthaven.

De opzet, de outillage, de ligging en de overige mogelijkheden van Schiphol zijn zo uniek, dat deze luchthaven nog zeer lange tijd als één van de beste luchthavens in de wereld kan blijven fungeren en een optimale bijdrage kan leveren voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid.

Milieubezwaren zullen verdwijnen

Een gunstige omstandigheid is dat een aantal technische ontwikkelingen het voortbestaan van deze luchthaven ook uit milieu oogpunt in de naaste en de verdere toekomst aanvaardbaar zullen maken. De in de 70-er jaren ontwikkelde brandstofbesparende vliegtuigmotoren zullen aanzienlijk minder geluid produceren dan hun voorgangers. Naar verwachting zal de invoering van de nieuwe generatie geluidsarme vliegtuigen tussen 1980 en 1990 een vermindering van 80% van de huidige geluidsoverlast rondom Schiphol betekenen. **)

Een nog verdere vermindering van de geluidsproductie van de vliegtuigen, die nu nog op de tekenplanken staan, kan in de jaren na 1990 worden verwacht.

Capaciteitsvergroting Schiphol door technische ontwikkelingen

Wordt door de tragere groei van de luchtvaart het tijdstip waarop Schiphol volloopt naar de toekomst verschoven, door technische ontwikkelingen kan de capaciteit van de luchthaven worden vergroot, waardoor het tijdstip van verzadiging van de luchthaven nog verder naar de toekomst zal worden verplaatst.

---

*) Structuurschema, blz. 290.
**) Jaarverslag 1979 van de N.V. Luchthaven Schiphol, blz. 28.

Zo nam, als gevolg van deze ontwikkelingen, de geschatte capaciteit van het luchtwegen- en banenstelsel van Schiphol gedurende de afgelopen 10 jaar met 50% toe, zoals uit tabel 3 blijkt.

Tabel 3. Schattingen van de potentiële capaciteit van het huidige banenstelsel van Schiphol, uitgedrukt in vliegtuigbewegingen.

1970:	geschat op 200 à 230.000 vliegtuigbewegingen *)
1974:	geschat op 220 à 255.000 vliegtuigbewegingen **)
1979:	geschat op 300.000 vliegtuigbewegingen ***)

Door verdere ontwikkelingen op het gebied van de electronica is het te verwachten dat de in 1979 geschatte capaciteit van 300.000 vliegtuigbewegingen in de verdere toekomst nog zal toenemen.

De grotere aantallen vliegtuigen, die door het banenstelsel als gevolg hiervan kunnen worden verwerkt, maken het noodzakelijk ook de capaciteit aan de "landzijde" daarmede gelijke tred te doen houden.

Volgens het structuurschema levert het wegenstelsel rondom Schiphol geen onoverkomelijke problemen op bij een aantal van 40 miljoen passagiersbewegingen per jaar ****). Het is wenselijk dat studies worden verricht teneinde vast te stellen op welke wijze nog grotere aantallen passagiers aan de landzijde kunnen worden verwerkt. Noodzakelijk is hierbij uiteraard dat de Schiphollijn met het Centraal Station te Amsterdam wordt verbonden.

Ook de mogelijkheden tot capaciteitsvergroting van de stations- en vrachtgebouwaccommodatie dienen te worden bezien. In de toekomst zal door middel van automatische gegevensverwerking het passagiers- en vrachtafhandelingsproces vrijwel zeker kunnen worden versneld, waardoor het mogelijk zal zijn per tijdseenheid grotere aantallen passagiers en tonnen vracht te verwerken. Als gevolg hiervan kan een vergroting van de capaciteit van de accommodatie worden bereikt.

Overige ontwikkelingen

Het karakter en de structuur van de luchtvaart zal zich in de komende decennia ongewtijfeld wijzigen.

*) "Rapport inzake de uitbreiding van de Luchthaven Schiphol met een vijfde baan", uitgebracht door de Interdepartementale Commissie Planologie Luchtvaarttereinen, blz. 14.

**) "Rapport vestigingsplaatsanalyse tweede nationale luchthaven" (zie eerste voetnoot op pag. 42 van dit artikel.

***) "Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen", blz. 291:

****) Idem, blz. 109 en 233.

Eén van de bezwaren, die tegen het "Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen" kunnen worden aangevoerd, is het feit dat dit schema zich vrijwel geheel baseert op de traditionele ontwikkelingtendenzen in de luchtvaart.

Aan een mogelijke verdere liberalisatie van het luchtverkeer wordt bijvoorbeeld geen enkele aandacht gewijd. Deze heeft in de Verenigde Staten o.a. geleid tot fusies en samenwerking van luchtvaartmaatschapijen, en voorts tot het zich concentreren van de grote luchtvaartmaatschappijen – die in de regel met groot materieel vliegen – op de grote vervoersstromen. Hierdoor werd voor de kleine maatschappijen de mogelijkheid geopend met relatief kleine, brandstofbesparende toestellen, diensten tussen minder grote steden te openen. Na 1978 heeft deze zogenaamde commuterluchtvaart een grote vlucht genomen, waardoor het mogelijk is tegen redelijke tarieven elke stad van regionale betekenis te bereiken.

Toenemende concurrentie in de luchtvaart zal ook in de toekomst in ons werelddeel een prikkel vormen tot samenwerking en wellicht tot samensmelting van een aantal nationale luchtvaartmaatschappijen. Het daarnaast ontstaan van commuter-diensten die het "kleine verkeer" verzorgen, tussen secundaire luchthavens, die niet of onvoldoende worden bediend door de grote maatschappijen, ligt dan in de lijn der ontwikkeling.

Regionalisatie van het luchtverkeer zou op de lange termijn ook een impuls kunnen krijgen van de herintroductie van luchtschepen, die voor het opstijgen en landen een betrekkelijk geringe grondoppervlakte nodig hebben. Door toepassing van moderne materialen en door het relatief geringe brandstofverbruik schijnen er voor deze vorm van luchtvervoer nieuwe kansen te ontstaan.

In de loop der jaren vóór de eeuwwisseling zal voorts een verdere groei van het industrialisatieproces in een aantal landen van de Derde Wereld plaatsvinden. De economische groei in die landen en de grotere economische integratie met de westelijke wereld, die daarvan het gevolg is, zal nieuw vracht- en passagiersvervoer voor de luchtvaart genereren. Eveneens zal het sinds enige jaren op gang gekomen transport per vliegtuig van grote hoeveelheden tuinbouwprodukten uit de Mediterrane landen naar West-Europa in de komende jaren een verdere vlucht nemen.

Het is voorts niet ondenkbaar dat in de komende jaren, naast de bestaande vrachtversies van passagiersvliegtuigtypen als DC-8 en Boeing 747, gespecialiseerde vrachtvliegtuigen worden ontwikkeld. Het luchtvrachtvervoer zal zich dan optimaal kunnen ontplooien. Zo was één van de belangrijkste factoren voor de massale groei van het passagiersvervoer door de lucht in de loop van de 60-er jaren, de introductie in 1958 (dus nauwelijks iets meer dan twintig jaar geleden) van het voor dit vervoer efficiënte straalverkeersvliegtuig.

Bij een toenemende massaliteit van het luchtvrachtvervoer, tezamen met het in gebruik nemen van voor dit vervoer meer geschikte vliegtuigen, is het zeer wel mogelijk dat gespecialiseerde vrachtluchthavens rendabel gaan worden.

Met het oog daarop lijkt het raadzaam de mogelijkheid open te houden tot de aanleg van een vrachtluchthaven in de driehoek Antwerpen, Rotterdam en het Ruhrgebied. Een dergelijke voorziening in het hart van het meest dichtbevolkte en koopkrachtige deel van Europa, moet voor de verdere economische ontwikkeling van dit gebied zeer aantrekkelijk worden geacht.

Masterplan voor ontwikkeling van Schiphol nodig

De gevolgen van de hierboven aangestipte ontwikkelingen voor de luchtvaart zijn op dit ogenblik nog niet zo duidelijk, dat daaruit veel conclusies kunnen worden getrokken. Zeker is het wel, dat de ontwikkeling van de luchthavens er invloed van zal ondervinden. "This is the worst possible time to plan a new big airport", zei een Engelsman reeds enige tijd geleden.

Nederland verkeert in de gelukkige omstandigheid dat voorlopig geen nieuwe grote luchthaven behoeft te worden gepland. Ons land is in het bezit van één van de beste luchthavens in de wereld, waarvan de capaciteit waarschijnlijk tot ver in de volgende eeuw toereikend zal zijn.

Dit betekent niet dat de komende jaren probleemloos zullen verlopen.

Als vervolg op het "Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen" is het daarom gewenst dat de direct betrokkenen in de luchtvaart, tezamen met andere belanghebbenden en overheid, een bruikbaar masterplan voor de ontwikkeling van Schiphol en de regionale luchthavens in ons land maken voor de komende 50 jaar. Teneinde nieuwe ontwikkelingen, die voor de luchtvaart van belang zijn, te verwerken zou dit plan eens in de 5 jaar moeten worden bijgesteld. Op basis van het masterplan zou met name Schiphol in de toekomst zo doelmatig mogelijk dienen te worden aangepast aan de behoeften van de luchtvaart.

Nederland dient te beseffen dat Schiphol een onvervangbaar economisch activum van onschatbare waarde is, waarmee zuinig moet worden omgegaan.

Dit kan alleen indien onze nationale luchthaven volgens een goed concept en met visie verder wordt ontwikkeld.

EUROPARUBRIEK

door
Mr J.G.W. Simons

DE EUROPESE VERVOERSINTEGRATIE
1 november 1980 - 1 februari 1981

Ten geleide.

Van Antwerpse zijde werd erop geattendeerd, dat ook Belgen lezers zijn van de Europarubriek.
Het is dan ook op zijn plaats, dat niet alleen de Nederlandse namen worden gegeven van mensen werkzaam bij diverse Europese en aanverwante instellingen. Mochten – in het vorige nummer – de Nederlandse Permanente Vertegenwoordiger en zijn plaatsvervanger prijken, het is nu – en op de eerste regels – aan de Belgen, en wel: de heer P. Noterdame met zijn plaatsvervanger de heer Marc Lepoivre.
De verkeersattaché bij de Belgische vertegenwoordiging is de heer J. Gielen.
In dit organisatorisch-interessante kwartaal mogen niet de nieuwe Europese commissarissen met hun kabinetten ontbreken.
Zonder nu een volledige lijst te geven, dienen de Luxemburgse voorzitter Thorn, de Belg Davignon, de Griek Contogeorgis, die het Directoraat-Generaal Vervoer in zijn portefeuille heeft gekregen en de Nederlander Andriessen die onder andere mededinging en de betrekkingen met het Europees Parlement beheert, worden genoemd.
Voor vervoerszaken is het belangrijk te weten dat in het kabinet Davignon, de heer Christopher Layton de vervoersaspecten behandelt; vanaf medio april zal de heer Drs R.J. Glaser, nu nog secretaris van het Verbond van Nederlandse Groothandel, de vervoerszaken in het kabinet Andriessen behartigen.

Het kwartaal blijft interessant vanwege

- een beginnend Nederlands voorzitterschap, waarin, wat de vervoerszaken betreft, met de goede voornemens een begin is gemaakt. Het lukt immers, de vervoersministers van de EEG in een informele bespreking naar Amsterdam te halen en daarmede het aantal raadszittingen eigenlijk tot drie uit te breiden. Wellicht komt er zo beweging in het slepende gesprek over de maten en gewichten, de infrastructuurvoorzieningen en de spoorwegen naar aanleiding van het desbetreffende Commissie-memorandum. Misschien zal voor het eerst de Raad niet alleen kennisnemen van het prioriteitenprogramma van de Commissie, doch ook een eigen standpunt bepalen
- de toetreding van Griekenland vanaf 1 januari 1981 tot de Gemeenschap
- de Nederlandse ministers, die voor het Europees Parlement verschijnen om het beleid uit de doeken te doen.

Er rusten echter ook smetten op het interessante kwartaal: door een staking van de ambtenaren moest een zitting van het Economisch en Sociaal Comité eind januari komen te vervallen; blijkbaar is de Nederlandse en Belgische vervoerslobby niet zodanig, dat het mogelijk blijkt om de diverse "vervoersposten" bij de ambtenaren, ook van het Europees Parlement, door een Nederlandse of Belgische vervoersdeskundige te laten bezetten.

Tenslotte is het een interessant kwartaal, omdat de Commissie voor Vervoer van het Europees Parlement niet haar gebruikelijke plaats opzoekt om een vergadering te houden, doch op 4 en 5 december 1980 in Rotterdam de agenda doorwerkt.

Algemeen

De Europese Raad voor Ministers van Verkeer – zoals de Vervoersministerraad officieel heet – is op 4 december 1980 te Brussel bijeen geweest onder leiding van de Luxemburgse minister van Vervoer, Verkeerswezen en Informatica, Josy Barthel. Na een gedachtenwisseling kwam het tot een resolutie, waarin de Raad nota nam van het zevende verslag van de Europese Commissie over de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor wegvervoer.
Daarbij wordt geconstateerd, dat de toepassing in verschillende lid-staten nog moeilijkheden oplevert. Er moet voor worden gezorgd:

- dat de controle zo doeltreffend en correct mogelijk geschiedt en de frequentie en de intensiteit worden opgevoerd
- dat de tachograaf overal wordt ingevoerd
- dat ten behoeve van verkeersveiligheid sommige soorten beloningen worden afgeschaft
- dat de onderlinge bijstand tussen de administraties wordt verbeterd
- dat ook betere voorlichting aan de bemanningen en de werkgevers in het wegvervoer met name over het communautaire inlichtingenblad wordt gegeven.

Tijdens het debat over de internationale normen voor de vervoersveiligheid, waarbij de voorzitter mondeling verslag deed van de lopende werkzaamheden, benadrukten alle delegaties het belang van een gecoördineerde actie ter verbetering van de veiligheid van de scheepvaart en de voorkoming van verontreiniging.
Voor eind juni 1981 zal de Raad een besluit nemen over het desbetreffende Commissie-voorstel.

De Raad keurde de richtlijnen inzake de toekomstige samenwerking en onderlinge bijstand van de lid-staten op het gebied van het onderzoek naar de oorzaken van luchtvaartongevallen goed. *)

*) P.B. nr. L. 375/32 van 31-12-1980.

Met ingang van 1 juli 1981 zullen de maatregelen in werking treden.

Ook is de eerste richtlijn betreffende de invoering van een Europees rijbewijs in de talen van de Gemeenschappen aangenomen. *)
Met ingang van 1983 zal een stelsel worden ingevoerd voor de onderlinge erkenning en uitwisseling van rijbewijzen zonder examens.
Aan de hand van een uniform Europees model zal het – weliswaar nog nationale – rijbewijs worden opgesteld.

Een kort debat vond slechts plaats over het voorstel voor een verordening betreffende het verlenen van bijstand voor projekten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur: men kwam er niet uit.

Het Comité van Permanente Vertegenwoordigers werd opgedragen de behandeling van de voorstellen, die door de Commissie zijn ingediend, actief voort te zetten.

Ondanks een uitvoerige gedachtenwisseling kon men zich niet uitspreken over het voorstel van de Commissie betreffende de verhoging van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten.
Er is overeengekomen deze kwestie in maart 1981 bij voorrang te behandelen.
Enerzijds speelde de noodzaak om het communautair contingent te verhogen, anderzijds moet vooruitgang worden geboekt bij het uitwerken van een spoorwegbeleid en bij de onderlinge aanpassing van de concurrentievoorwaarden. Er bleef niets anders over dan met dit voor ogen, te besluiten, de beraadslagingen voor te zetten.
Wel werd dankzij de toetreding van Griekenland ingestemd met de toekenning van 76 vergunningen aan Griekenland naast de in verordening nr. 3164/76 vastgestelde communautaire contingenten.

Er zijn verder een aantal verklaringen afgelegd.
De eerste verklaring van de Commissie betreft de prioriteiten en het tijdschema voor door de Raad op vervoersgebied te nemen besluiten tijdens de periode tot eind 1983. Daarover zal men in de volgende zitting verder praten.
De Raad heeft ook akte genomen van de stand van de werkzaamheden aangaande de ontwerp-beschikking betreffende de prijsvorming in het internationale goederenvervoer per spoor.
Na een verklaring van de Commissie inzake de vergroting van de hoeveelheden brandstof in de reservoirs van bedrijfsvoertuigen die met vrijdom van rechten worden toegelaten, heeft de Raad het Comité van Permanente Vertegenwoordigers opgedragen de behandeling van het Commissie-voorstel te hervatten.
Zo zal het Comité ook het memorandum van de Commissie over het spoorwegbeleid van de Gemeenschap moeten behandelen.
De Italiaanse delegatie legde een verklaring af waarin een mogelijke oplossing werd aangegeven voor het nog openstaande vraagstuk met betrekking tot het rail/wegvervoer met derde landen. Formele goedkeuring kan nu volgen.

---

*) P.B. nr. L. 375/1 van 31-12-1980.

De Duitse delegatie legde een verklaring af betreffende de zeevaartvloten met vrije registratie en de wenselijkheid om een gezamenlijk standpunt uit te werken voor de lopende besprekingen in UNCTAD-verband.
De Belgische delegatie kwam op de proppen met een Marokkaans-Spaans projekt voor eventuele aanleg van een vaste verbinding tussen Europa en Afrika over de Straat van Gibraltar.
Ook moet worden genoteerd de verklaring van de Commissie inzake de plenaire bijeenkomst van de EEG-havenautoriteiten op 9 en 10 december 1980.

Als A-punten zijn door de Raad aangenomen:

- de drie richtlijnen die moesten worden gewijzigd wegens de toetreding van Griekenland
- de wijzigingen en aanvulling van beschikking 79/4 van 19 december 1978 inzake het verzamelen van gegevens over de activiteiten van vervoerders die deelnemen aan de lijnvaart in bepaalde vaargebieden
- de richtlijn vastgesteld betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer per spoor in het kader van een regionale statistiek.

Ook is er een besluit gevallen, niet als Raad maar als de vertegenwoordigers van de regeringen der lid-staten van de EGKS in het kader van de Raad bijeen, met betrekking tot de aanvullende protocollen bij de overeenkomsten EGKS/Zwitserland van 28 juli 1956 en EGKS/Oostenrijk van 26 juli 1957 inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal.

De CEMT (de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer) kwam op 27 november 1980 te Parijs onder leiding van de Duitse staatssecretaris Ruhnau bijeen. 19 Europese landen zijn daarvan lid terwijl vier landen buiten Europa (Verenigde Staten, Canada, Japan en Australië) eveneens zijn verbonden aan dit instituut.
Naast overeenstemming over de zomertijd vanaf 1981, werden stukken behandeld over de actuele situatie en de perspectieven van het gecombineerd vervoer, de veiligheid van de gebruikers van motorfietsen en de toepassing en ontwikkeling van de verkeerscirculatie en verkeerstekens.
De CEMT sprak zich uit voor het stimuleren van het gebruik van het gecombineerd vervoer, omdat vooral in de huidige economische situatie moet worden gezocht naar een vermindering van het energieverbruik in het vervoer. Door het gecombineerd vervoer weg/rail zal er minder behoefte zijn aan de tegenwoordig moeilijk aan te leggen infrastructuur, terwijl ook de veiligheid van de wegen met het stimuleren van het gecombineerde vervoer positief wordt beïnvloed.
In een resolutie nodigt de CEMT dan ook de regeringen uit, de investeringen op dit vlak te vergroten en de standaardisatie van het gebruikte materieel te bevorderen. Ook het eigen vervoer zou zonder speciale voorwaarden gebruik moeten kunnen maken van het gecombineerde vervoer, terwijl het vergunningenstelsel en het grensoponthoud zou kunnen worden verbeterd.

Door de Commissie is bij de Raad het verslag betreffende de invoering van een systeem ter observering van de markten van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, alsmede een wijziging van het voorstel voor een verordening van de Raad inzake dit observeringssysteem, ingediend. *)

Dit observeringssysteem was opgenomen in de mededeling aan de Raad van 1 oktober 1975 **), waarin de Commissie de richtlijnen van haar beleid inzake de verordening van de markten van het goederenvervoer heeft vastgelegd. Na de bespreking van dit voorstel heeft de Raad van Ministers tijdens een zitting in 1978 besloten pas een definitief besluit te nemen na een door de Commissie uit te zoeken praktisch experiment. De resultaten van het experiment in de jaren 1979 en 1980 liggen nu bij de Raad voor, zodat deze nu de noodzakelijke besluiten over de definitieve instelling van het door de Commissie in 1975 voorgestelde systeem zou kunnen nemen.

Het is immers volgens de Commissie noodzakelijk – nu de opgedane ervaring al heeft aangetoond, dat deze voldoende doorslaggevend is en tot een voldoende oordeel kan worden gekomen ten aanzien van het kenmerken van een definitief systeem – dat er na 31 december 1981 geen rechtsvacuüm en later onnodig kosten- en tijdverlies door de onderbreking van de huidige gegevensverstrekking, ontstaan.

Tijdens de proefperiode opgedane praktische ervaring heeft niet alleen de uitwerking van het volledige observeringsprogramma vergemakkelijkt, maar ook meer inzicht verschaft in het wettelijke kader, dat voor de permanente opzet van het systeem zal moeten worden gecreëerd.

Het voorstel voor een beschikking ***), dat bij dit verslag is gehecht, heeft als eerste belangrijke wijziging, dat is afgezien van een verordening met daarmee gepaard gaande sancties, daar dit niet past bij de gebruikte vrijwillige toepassing. Ook zou door de vrijwillige toepassing het gebruik van veel eenvoudiger instrumenten, zoals opinieonderzoek, zijn toegelaten, waardoor de resultaten veel eerder beschikbaar kunnen zijn.

Een andere belangrijke wijziging is het streven naar een kwartaalverslag met een naijlen van 2 à 3 maanden; daardoor kan de marktsituatie op de voet worden gevolgd. Wel zal dan uiteraard meer gebruik van indicatoren moeten worden gemaakt, dan in het kader van de traditionele statistische bronnen, die in het algemeen in de jaarverslagen zullen worden gebruikt.

Eveneens is op tafel van de Raad gelegd een voorstel voor een richtlijn betreffende bepaalde maatregelen ter bevordering van het gecombineerd vervoer met een bijbehorend voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening (EEG) No. 1107/70 ter aanvulling van het stelsel van steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren door toevoeging van bepalingen inzake het gecombineerd vervoer ****).

---

*) Doc. Com. (80) 785 def. van 5-12-1980.
**) Doc. Com. (75) 490 def. van 1-10-1975.
***) P.B. nr. C. 351/32 van 31-12-1980.
****) Doc. Com. (80) 796 def. van 5-12-1980; P.B. nr. C. 351/37 t/m 40 van 31-12-1980.

In de overwegingen bij de richtlijn zegt de Commissie, dat de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer, van algemeen belang zijnde, bijdraagt tot de ontlasting van de wegen, de veiligheid vergroot en een gunstige invloed heeft op het leefmilieu.

Ook kan een groter aandeel van het gecombineerd vervoer de sanering van de spoorwegondernemingen bevorderen, juist nu de verschillende technieken van het gecombineerd vervoer in de afgelopen jaren een opmerkelijke ontwikkeling hebben doorgemaakt. Deze positieve tendens beperkt zich niet tot de combinatie rail/weg, doch heeft eveneens betrekking op de binnenscheepvaart, vooral op de Rijn. Indien het gecombineerd vervoer zou worden vrijgemaakt van bepaalde administratieve beperkingen, kan het door stimulerende maatregelen worden vergemakkelijkt. Ook is het logisch, dat de belasting voor het bezit van motorvoertuigen, die gecombineerde vervoersdiensten verrichten, wordt verminderd, voorzover deze voertuigen per spoor worden vervoerd. Dit zal ook moeten gelden, ja zelfs een algehele vrijstelling van belasting, waar het motorvoertuigen, die uitsluitend voor de tractie – dat is het voor- en natransport als onderdeel van het gecombineerd vervoer – betreft.

Ook zou moeten worden afgezien van de beperkingen inzake de toegang tot de markt en de verplichtingen inzake tarieven.

Het is zinvol om de criteria inzake het eigen vervoer op passende wijze te versoepelen. Er moet worden gestreefd naar een vereenvoudiging van de grensoverschrijdingen en douaneformaliteiten.

Op het gebied van het gecombineerd vervoer zullen maatregelen moeten worden getroffen voor een verbetering van de statistieken. De Commissie is van mening, dat in het licht van de opgedane ervaring een net voor gecombineerd vervoer, dat aan het gemeenschappelijk belang en aan de behoeften van de markt beantwoordt, dient te worden ontwikkeld.
Zij acht voor dit alles de instelling van een Comité, dat bestaat uit deskundigen uit de verschillende sectoren van het gecombineerd vervoer, gewenst.

Het wijzigingsvoorstel voor de verordening 1107/70 (het stelsel van steunmaatregelen) *) is vooral gemaakt, omdat de infrastructuur en uitrusting ontoereikend c.q. verouderd zijn.
De gelegenheid dient te worden geschapen om behoorlijke installaties te bouwen. Om niet voor financiële moeilijkheden te worden gesteld, is overheidssteun wenselijk.

Daar de huidige wetgeving, met name voor het onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe vervoerstechnieken, zich slechts beperkt tot de experimentele fase, die voor het gecombineerde vervoer reeds voorbij is, is een aanpassing van de huidige wetgeving door toevoeging van een speciaal op het gecombineerd vervoer gerichte bepaling, noodzakelijk. Om de ondernemingen aan te moedigen om snel in deze sector te investeren en zodoende de huidige infrastructuur te ontlasten, moet het maximumbedrag van de steun, die kan worden toegekend, degressief zijn en tot een periode van

*) P.B. Nr. 130 van 15-6-1970, blz. 1.

10 jaar worden beperkt. In 1990 zou deze sector dan beschikken over een prachtige infrastructuur en goede installaties.

Op 11 december 1980 is door de Commissie bij de Raad een voorstel voor een beschikking betreffende de instelling van een informatie- en overlegprocedure inzake de betrekkingen en overeenkomsten met derde landen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ingediend. *)

Het is niet de bedoeling van de Commissie om met dit voorstel, ten koste van alles, volledig samenvallende verdragsteksten te bereiken, maar zij wil hiermee besprekingen over betrekkingen van de lid-staten met derde landen en de soms daaruit voortvloeiende overeenkomsten organiseren, teneinde zowel het gemeenschappelijk vervoerbeleid en de toekomstige ontwikkeling daarvan als de afzonderlijke vervoersbelangen van de lid-staten, beter te beschermen.

Een aantal bilaterale en/of multilaterale overeenkomsten met derde landen zal toenemen, niet alleen als gevolg van de ontwikkeling van het internationaal economisch verkeer, maar ook als gevolg van de bouw van nieuwe infrastructuur, waardoor een verbinding tussen de verkeersnetten in de Gemeenschap en bepaalde netten in derde landen, met name op het gebied van de binnenvaart, tot stand wordt gebracht.

Het overleg en het uitwisselen van gegevens over de ontwerp-overeenkomsten zal plaatsvinden volgens een procedure, waarbij wordt uitgegaan van de procedure, vastgesteld in de beschikking van 21 maart 1962 **), aangevuld met een informatieprocedure, waardoor eventueel verder overleg over de overeenkomsten kan worden gevoerd.

Nu de ontwikkeling en totstandkoming van het gemeenschappelijk vervoerbeleid kan worden beïnvloed door bilaterale en multilaterale overeenkomsten, net zoals dat het geval is bij de vaststelling van wettelijke of bestuurrechtelijke bepalingen op nationaal niveau, zal dit specifieke overleg moeten worden gevoerd, teneinde er zeker van te zijn, dat de overeenkomsten niet onverenigbaar zijn met de bepalingen van het communautair recht en de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Ook wordt een coördinatie van het optreden van de lid-staten ten aanzien van de betrokken derde landen bevorderd. De Commissie acht het niet nodig de informatie- en overlegprocedure uit te breiden tot het optreden van de lid-staten in internationale organisaties. Het merendeel van de werkzaamheden in het kader van de organisaties, die zich met het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren bezighouden, resulteert al onder de bevoegdheid van de Gemeenschap en geeft dus automatisch aanleiding tot gemeenschappelijk optreden (ECE-VN te Génève, de CEMT te Parijs en de CCR te Straatsburg). Ook vindt op informele wijze overleg plaats en heeft de Commissie de status als waarneemster in bepaalde organisaties, zoals de OESO, de Raad van Europa. Zij beschikt uit dien hoofde over de nodige gegevens.

*) Doc. Com. (80) 809 def. van 11-12-1980.
**) P.B. nr. 23 van 3-4-1962, gewijzigd bij beschikking nr. 73/402 P.B. L 347 van 17-12-1973.

Op 27 en 28 november had de Commissie voor Vervoer van het Europees Parlement een openbare hoorzitting over de mogelijkheden van energiebesparing op het gebied van het vervoer. De rapporteur van de Commissie voor Vervoer voor dit onderwerp is de heer Albers. Tijdens de hearing werden vragen beantwoord over de huidige stand van het onderzoek en de reeds getroffen maatregelen met het oog op de energiebesparing, over de mogelijke verbetering van de bestaande verkeerstechnieken en wenselijke innovaties, over een aantal specifieke kwesties, zoals onder meer alternatieve energiebronnen, het rijgedrag, stedelijk vervoer, verbetering van de verkeersinfrastructuur, de mededinging tussen de vervoerstakken en de rol van het openbaar vervoer.

Deskundigen van niet minder dan 17 organisaties hebben hun suggesties gegeven over de rol en de bijdrage van de Gemeenschap op het gebied van onderzoek, coördinatie, planning en voorschriften.

Het Parlement heeft in de decembervergadering ook een resolutie, die was opgesteld naar aanleiding van het verslag van de heer Cottrell met betrekking tot de relatie van de Gemeenschap en Griekenland op vervoersgebied, aanvaard. *)

Wel zijn er twee amendementen van de heer Moreland aangenomen; de een hield een verzoek aan de Raad van Ministers in om in maart de communautaire contingenten opnieuwe te bestuderen met het doel het aantal te vergroten. Het andere amendement hield een pleidooi voor de versterking van de EEG naar aanleiding van de toetreding in, met name in de strijd tegen de concurrentie van sommige staatshandelszaken.

Parlementaire vragen.

De heer Moreland heeft de besluitvorming in de Raad van Ministers van Vervoer met een schriftelijke vraag (nr. 869/80 **)) aan de kaak gesteld en wel met name de verhouding van de Raad van Ministers en de Conferentie van Europese Ministers van Vervoer (CEMT).

De Europese Gemeenschap, zo antwoordt de Raad, neemt aan de werkzaamheden van de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer – een overlegorgaan samengesteld uit de Ministers van Verkeer van 19 Europese landen – deel op grond van een overeenkomst tussen beide instituten. De samenwerking is zo opgezet, dat ze elkaar informeren, voorzover dat nodig is om dubbel werk te vermijden. Nu de werkzaamheden zich hoofdzakelijk richten op het samenstellen van rapport en het aannemen van resoluties betreffende vervoersproblemen van West-Europa, kan er geen sprake zijn van concurrentie op het gebied van het communautair vervoerbeleid. De Gemeenschap houdt, wat betreft de gevolgen van de besluiten van de Raad op het gebied van het vervoer voor derde landen, gewoonlijk rekening met de akkoorden of

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, nr. 4, 1980, blz. 405.
**) P.B. nr. C 295/9 van 13-11-1980.

resoluties, die in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties tot stand zijn gekomen: zo nodig via een bilateraal overleg met de betrokken landen. Nimmer is overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag overwogen derde landen uit te nodigen tot het bijwonen van zijn zittingen. Het is in voldoende mate mogelijk rekening te houden met de opmerkingen van de andere Europese landen.

Infrastructuur.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft voor een komende plenaire vergadering middels een rapport van de heer Kenna (Werkgever) een advies voorbereid over het memorandum van de Europese Commissie over de rol van de Gemeenschap in de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur *). Het advies kon evenwel niet in de plenaire vergadering die eind januari was voorzien, worden aangenomen, daar de desbetreffende ambtenaren staakten. Het ontwerp-advies spreekt enthousiast over de gecoördineerde aanpak op Gemeenschapsniveau van de ontwikkeling van de infrastructuur. Wel wordt een aantal opmerkingen gemaakt over de voorgestelde steunmaatregelen. Met name wijst het Comité erop, dat de door de Gemeenschap uitgezochte projekten een duidelijke toevoeging aan de gemeenschappelijke infrastructuur moeten zijn, bij voorkeur in de minder ontwikkelde regio's, dus niet een vermindering van de nationale uitgaven in deze moeten teweegbrengen, gezien de precaire financiële situatie verdient het aanbeveling, tenminste op korte termijn uit te gaan van de reeds bestaande financiële instrumenten, zoals het regionale fonds.

De ontwikkeling van de zeehavens, luchthavens en zeervaartverbindingen behoort in het begrip communautair belang te worden opgenomen. De infrastructuur moet overigens ook rekening houden met de wensen van andere beleidsgebieden zoals het regionale of sociale beleid.

In het Publikatieblad **) is verschenen het advies van het Economisch en Sociaal Comité inzake wijziging van het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende het verlenen van bijstand voor projekten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur.

Het Comité heeft zich er reeds in het verleden voorstander van getoond, ook infrastructuurprojekten voor de ontsluiting van grensregio's of gebieden met ontoereikende voorzieningen voor financiële steun van de Gemeenschap in aanmerking te laten komen.

Bijgevolg hecht het Comité nu zijn goedkeuring aan het voorstel van de Commissie, infrastructuurprojekten in derde landen te steunen, voor zover deze voor de verbinding tussen de lid-staten van grote betekenis zijn.

---

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 15e jaargang 1979, nr. 3 blz. 358; Doc. Com. (790550)

**) P.B. nr. C. 300/1 van 18-11-1980.

Het is echter de vraag, in hoeverre de communautaire instanties objectief kunnen vaststellen of "deze landen bij de uitvoering van deze verbeteringen worden geconfronteerd met financieringsproblemen".

Het Comité is van mening, dat bij toewijzing van steun aan infrastructuurprojekten in derde landen, van de betrokken derde landen de toezegging zou kunnen worden verlangd, dat zij zich ervan zullen onthouden, aan vervoersondernemingen uit de EG.lid-staten heffingen of andere financiële verplichtingen in verband met het gebruik van de vervoersinfrastructuur op te leggen.

Parlementaire vragen.

Tijdens het vragenuur in de zitting van het Europees Parlement medio december 1980, stelde de heer Moreland een mondelinge vraag omtrent de resultaten van het raadsbesluit van 20 februari 1978 inzake de instelling van een overlegprocedure en de oprichting van een comité op het gebied van de infrastructuur.

Mevrouw Flesch, voorzitter van de Raad, wees erop; dat het besluit van 1978 duidelijk een versterking van een eerder besluit van 1966 was.
Ook heeft de oprichting van bedoeld comité het mogelijk gemaakt om een permanent kader te vormen om plan-infrastructuurprogramma's te bekijken.
Het heeft een wezenlijke bijdrage geleverd aan de uitwerking van het rapport over de knelpunten in de infrastructuur.

De heer Moreland heeft met een schriftelijke vraag ook de Commissie over hetzelfde onderwerp ondervraagd. Door het antwoord op deze vraag (nr. 1408/80) komen we meer te weten over de ten uitvoerlegging van het besluit van de Raad van 20 februari 1978 betreffende de vervoersinfrastructuur *).

Tot uiting komt dat slechts wegenbouwprojekten in het Groothertogdom Luxemburg bekend zijn gemaakt aan de Commissie. De Commissie betreurt het, dat daardoor artikel 2 van het besluit niet voldoende wordt toegepast.

Ook heeft er geen enkel overleg met de lid-staten plaatsgevonden, zoals artikel 3 voorschrijft, hetgeen wel tijdens de komende vergadering van het Comité voor de infrstructuur zal plaatsvinden.

Op grond van het in het besluit toegezegde driejaarlijkse verslag is de Commissie voornemens dit in het eerste halfjaar van 1981 aan de Raad en het Europees Parlement toe te sturen. Daarbij zullen de werkzaamheden van het Comité voor de infrastructuur worden beschreven, waarvan de Commissie nu al zegt, dat het Comité op zeer nuttige wijze heeft bijgedragen tot het uitvoeren van verschillende taken in verband met de ontwikkeling van het communautair net van verkeersverbindingen. Rest slechts te zeggen: "we zullen zien".

---

*) P.B. nr. C 352/31 van 31-12-1980.

Bij de schriftelijke vragen blijft de infrastructuur onderwerp voor vooral de Ierse en Britse parlementsleden. Met schriftelijke vragen nr. 389/80 *) en nr. 984/80 **) ondervraagt de heer Cronin de Raad van de Europese Gemeenschappen over haar houding inzake haar integratie van het spoorwegnet in de vervoersinfrastructuur en het vervoerbeleid in het algemeen, met name wat betreft de vervoersinfrastructuur in perifere gebieden van de Gemeenschap, zoals Ierland. De reeks bekende gegevens worden weer door de Raad naar bovengehaald, zoals de overleg-procedure, ingesteld bij beschikking van 20 februari 1978 ***) en een comité voor de vervoersinfrastructuur.
Niet alleen met het spoorwegnet, maar met een vervoersinfrastructuur voor alle passende takken van vervoer, dienen de minder bedeelde regio's van de Gemeenschap economische vooruitgang te boeken.

De heer J.M. Taylor ondervraagt (schriftelijke vraag nr. 928/80 ****)) de Commissie over de voor het Verenigd Koninkrijk bestemde financiële middelen voor de vervoersinfrastructuurverbindingen, met name voor de voltooiing van de verbinding tussen A 1 en M 1 en de alternatieve weg, die bekend staat als de "Handelsweg naar Europa".

In haar antwoord stelt de Commissie, dat de Britse regering geen financiële steun voor genoemd project heeft aangevraagd. Een voorstel, dat specifiek op het verbeteren van de verbindingen, die voor het handelsverkeer tussen de lid-staten worden gebruikt, was gericht, is nog niet door de Raad aangenomen *****).

Het heffen van tolgelden op autowegen blijft onderwerp van schriftelijke vragen, dit maal van de heer Battersby (schriftelijke vraag nr. 932/80 ******)), waarbij aansluitend op een vraag van de heer Seefeld *******) wordt gevraagd, hoe de Britse regering over en tolvrij autowegensysteem denkt en hoe een en ander bij de toekomstige Humberbrug gaat worden geregeld. Het blijkt, dat geen voornemens bestaan om tolgelden op autowegen te heffen, doch wel bij de Humberbrug vanwege de uitzonderlijk hoge kosten en grote voordelen, die de gebruiker krijgt.

Ook de heer Seefeld blijft niet achter met schriftelijke vraag (nr. 1512/80 ********). Hij heeft de Commissie op een onvolmaaktheid voor gezinnen en met name op het verschil bij vervoer met minibussen en personenauto's op de Franse snelwegen, gewezen. De Commissie wijst er in haar antwoord op, dat het systeem van tolheffing voor een deel kan worden gelijk geschakeld met de principes, die aan de voorstellen van de Commissie aan de Raad inzake de heffingen op het gebruik van de verkeerswegen, ten grondslag liggen. Deze zijn opgebouw aan de hand van het totaalgewicht van de voertuigen en niet naar gelang het aantal passagiers, dat in de voertuigen wordt vervoerd.

---

*) P.B. nr. C 288/19 van 6-11-1980.
**) P.B. nr. C 288/19 van 6-11-1980.
***) P.B. nr. L 54/16 van 25-2-1978.
****) P.B. nr. C 295/18 van 13-11-1980.
*****) P.B. nr. C 207/9 van 2-9-1976.
******) P.B. nr. C 283/51 van 3-11-1980.
*******) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 3, blz. 286.
********) P.B. nr. C 352/41 van 31-12-1980.

Overigens heeft de Raad zich nog niet over de voorstellen uitgesproken, laat staan ze goedgekeurd, zodat geen communautaire bepalingen bestaan op grond waarvan de Commissie in deze kwestie zou kunnen optredne.

Wegvervoer.

De Commissie heeft de Raad een voorstel doen toekomen betreffende de vereenvoudiging van het EEG-regime voor het communautair contingent voor het wegvervoer, alsmede de bilaterale contingenten tussen de lid-staten. Daar de huidige wetgeving (verordening nr. 3164/76 en richtlijn 65/269) bij samengestelde voertuigen moeilijkheden oplevert, vooral wanneer trekker en aanhanger niet op naam van dezelfde eigenaar staan geregistreerd, heeft men een voor de hand liggende oplossing gevonden door de uitgaven van de communautaire en bilaterale vergunningen alleen op naam van de trekker te stellen.

In het vorige nummer werd reeds melding gemaakt van de beraadslagingen in het Europees Parlement omtrent het voorstel van de Commissie over een verordening tot wijziging van de verordeningen betreffende het communautair contingent *). In het Publikatieblad is nu de resolutie van het Europees Parlement over deze zaak verschenen **).

Het Commissievoorstel ***) wordt weliswaar goedgekeurd, maar opgemerkt wordt, dat een nadere toewijzing voor Griekenland zal moeten worden overwogen.
Ook zou de procedure, teneinde oponthoud aan de grenskantoren te vermijden, meer aandacht moeten krijgen.

Terwijl de liberalisatie van het goederenvervoer over de weg gepaard moet gaan met vorderingen van communautair beleid ten aanzien van het wegvervoer, zal de Raad ook vooruitgang moeten boeken op het punt van bijvoorbeeld de sociale harmonisatie, de snelheid- en veiligheidsnormen, uniforme gewichten en afmetingen, de uniforme motorrijtuigen- en benzinebelasting en de rijbewijzen in de Gemeenschap.

Ook het Economisch en Sociaal Comité gaf zijn advies inzake het commissie-voorstel ****). Bij de zitting op 19 en 20 november kwam naar voren, dat het Comité moest constateren, dat het voorstel van de Commissie in statistisch opzicht onvoldoende is gemotiveerd. De uitbreiding van het communautair contingent heeft nog geen merkbaar effect op de vervoersmarkt en het is nog steeds minder dan 10% van het totale intracommunautair vervoer.
Het Comité stelt dan ook voor bij gebrek aan een betere oplossing – zonder evenwel een definitief oordeel uit te spreken over de verdeling van de vergunningen – de vergroting van een communautair contingent met 25% lineair en integraal voor alle lidstaten van de Gemeenschap toe te passen.

---

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 4, blz. 408.
**) P.B. nr. C 327/105 van 15-12-1980.
***) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 3, blz. 280.
****) P.B. nr. C 348/46 van 31-12-1980.

Het doet een beroep op de Commissie haar toekomstige berekeningen op behoorlijke statistische gegevens te baseren.

Wat Griekenland betreft gaat het Comité akkoord met het Commissie-voorstel.
Dit advies, met nogal wat tegenstemmers, haalde het boven het ontwerp-advies, dat zich tegen een aanzienlijke uitbreiding van het communautair contingent verzette, omdat niet met de algemene behoeften van de vervoersector in zijn geheel rekening was gehouden, een niet ongevaarlijke tendens, waarachter zich reeds 33 stemmen van de 77 schaarden.

Begin november bood de Europese Commissie de Raad haar achtste verslag over de harmonisatie van bepaalde sociale regelingen op het gebied van het wegvervoer aan. Het bevat de mededelingen van de lid-staten omtrent deze reglementering voor het jaar 1978, het jaar waarin niet alleen het internationale, maar ook het nationale vervoer in Engeland onder de communautaire wetgeving viel, zo evenwel niet in Ierland, waar men tot januari 1979 voor wat betreft de toepassing op het nationale vervoer moest wachten. Overigens is er in vergelijking met de voorafgaande jaren geen vooruitgang geboekt wat betreft de toepassing.

Weliswaar hebben alle lid-staten de noodzakelijke nationale maatregelen wat betreft de controle genomen, doch er is geen vergelijking mogelijk tussen de methodes van controles, terwijl ook de strafbaarstelling niet overal gelijk is of wordt vermeld. De wederzijdse bijstand van de lid-staten is enigszins verbeterd, maar nog te beperkt. Een harmonisatie van de sancties en met name ook van de toepassing van de sancties op inbreuken, gepleegd door niet-inwoners van de staat waar ze zijn begaan, dringt zich dan ook op daar het resultaat van de verordening hiervan afhangt. Ook moet de vastlegging van de verantwoordelijkheden worden geregeld.

Ook is in het Publikatieblad verschenen het voorstel voor een beschikking van de Raad betreffende de aanvaarding door de Gemeenschap van een ontwerp-resolutie van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer betreffende de invoering van de CEMT-vergunning-Internationale Verhuizingen *). De Commissie is van oordeel, dat de toepassing van deze resolutie het verrichten van internationale verhuistransporten zal vergemakkelijken, een beter gebruik van het vervoermateriaal mogelijk zal maken en de administratieve formaliteiten zal beperken. Deze materie valt onder de bevoegdheid van de Gemeenschap, aangezien er ook een aantal richtlijnen reeds in communautair verband zijn aangenomen **). In deze omstandigheden is het dan ook aan de Gemeenschap om, voor wat haar lid-staten betreft, de ontwerp-resolutie te aanvaarden. Voorgesteld wordt dit met ingang van 1 januari 1982 te doen.
De inhoud van de CEMT-vergunning-Internationale Verhuizingen geeft ondernemingen die over het daartoe vereiste personeel en materiaal beschikken de machtiging alle internationale verhuistransporten over de weg tussen alle lid-staten van de CEMT te verrichten.

---

*) P.B. nr. C 299/8 van 18-11-1980.
**) P.B. nr. 70/2005/62 van 6-8-1962; P.B. nr. 18/23 van 24-1-1980; P.B. nr. 88/1469 van 24-5-1965; P.B. nr. 1181/20 van 4-7-1973.

De afgifte van de vergunningen is niet aan contingentering onderworpen. Zij worden uitgegeven door de bevoegde instantie van iedere lid-staat voor telkens slechts één voertuig met een geldigheidsduur, waarmee tijdens die duur een onbeperkt aantal internationale verhuistransporten kan worden verricht.

Tenslote zij voor de goede orde vermeld, dat de richtlijnen van de Raad, die wegens de toetreding van Griekenland op het gebied van het goederenvervoer op de weg moesten worden gewijzigd *), in het Publikatieblad **) zijn verschenen.

Parlementaire vragen.

Schriftelijke vraag nr. 1208/80 ***) wierp niet zo zeer het licht op het onderwerp van de vraag, namelijk de richtlijn betreffende de gewichten en andere kenmerken van wegvervoervoertuigen, doch meer op wat wordt genoemd de niet-gouvernementele kringen in EEG-verband. In haar antwoord zegt de Commissie, dat belanghebbende niet-gouvernementele lichamen hun zienswijze doorgaans te kennen geven via hun Europese organisaties, die de uiteenlopende reacties van hun internationale leden in een gemeenschappelijk standpunt proberen te verenigen. Zo worden bij dit onderwerp de Unie van Industriefederaties van de Europese Gemeenschap; de Europese Conferentie van plaatselijke en regionale overheden; het Europees Milieubureau en de Permanente Conferentie van de Kamers van Koophandel en Industrie van de landen van de EEG genoemd.

De reeds in het vorige nummer ****) beschreven vraag en antwoord over het gebruik van de communicatieband door vrachtwagens en toeristen, is in het Publikatieblad *****) verschenen en luidt zoals reeds vermeld.

Het blijkt evenwel, dat de genoemde informatiebron in haar artikel een andere vraag van de heer Albers (nr. 860/80 ******)) nl. over de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer door de eerstgenoemde vraag heen weeft.

Voor de EEG-verordening inzake de tachograaf hebben – volgens de Commissie in haar antwoord op de vraag (nr 860/80) van de heer Key *******) – België, Ierland en Nederland vrijstelling gevraagd inzake bepaalde voertuigen voor het goederenvervoer, die binnen een beperkte radius worden gebruikt of waarvan het brutogewicht niet meer dan 6 ton bedraagt.

In aansluiting op vroegere vragen van de heer Seefeld en de mondelinge vraag van de heer Remilly moet de Commissie op schriftelijke vraag nr 992/80 ********) weer

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 4, blz. 407-408.
**) P.B. nr. L 350/41 t/m 43 van 23-12-1980.
***) P.B. nr. C 335/9 van 22-12-1980.
****) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, nr. 4, blz. 409-410.
*****) P.B. nr. C 283/9 van 3-11-1980.
******) P.B. nr. C 283/45 van 3-11-1980.
*******) P.B. nr. C 283/35 van 3-11-1980.
********) P.B. nr. C 288/21 van 6-11-1980.

mededelen, dat de Commissie geen middelen heeft om concrete maatregelen te nemen, teneinde de snelheidsbeperkingen op de autowegen in de lid-staten gelijkvormig te maken. Ook vermijding van dubbelwerk kan een reden zijn voor de Commissie om bepaalde taken, zoals het onderwerp van schriftelijke vraag (nr. 883/80 *)) van de heer Irmer over de uiteenlopende verkeersvoorschriften in Europa, niet aan te pakken, nu aan de harmonisatie van de regels voor het wegvervoer door andere internationale instanties met ruimere geografische bevoegdheden wordt gewerkt, zoals de CEMT, de OESO en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. De Commissie beperkt haar taak tot aanvullende initiatieven, zoals het Europese rijbewijs of het optreden als coördinatrice van de standpunten van de lid-staten bij eerdergenoemde internationale organisaties.

Bij de voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer gaat het er in de toekomst meer om toe te zien op naleving van de voorschriften, dan om voorschriften te maken. Dit was de essentie van het antwoord op schriftelijke vraag nr. 943/80 **) van de heer Seefeld over onverantwoordelijke praktijken van ondernemingen.

Binnenvaart.

In het Publikatieblad ***) is de richtlijn van de Raad van 17 november 1980 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de binnenwateren gepubliceerd.
Een beschrijving van deze richtlijn in een ontwerp-stadium is reeds eerder opgenomen ****). In november is ook het advies van het Economisch en Sociaal Comité omtrent de interregionale statistieken gepubliceerd *****). In dit advies stelt het Comité, dat het in beginsel niets tegen deze interregionale statistieken heeft, doch het vraagt zich af, of alle gevraagde gegevens in de praktijk ook werkelijk nodig zijn. Het kan danook slechts akkoord gaan, indien de uitbreiding van de statistiek nuttig is en zowel de lidstaten als de havens en binnenvaartondernemingen de door de extra statistieken veroorzaakte kosten vergoed krijgen.
Bij de opmerkingen per artikel valt het op, dat de gemaakte onderverdeling in binnenwateren en waterwegen van maritieme aard, door het Comité overbodig wordt geacht.

Tijdens het bezoek van de Transportcommissie van het Europees Parlement aan Rotterdam hield de heer Aarens, directeur van de Stichting Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale en voorzitter van de Commissie Vervoer van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas een inleiding over de binnenvaart.

In zijn inleiding werd nu eens niet de binnenvaart in concurrentie met het wegvervoer of de spoorwegen bekeken, maar er werd geattendeerd op de grote betekenis,

*) P.B. nr. C 295/13 van 13-11-1980.
**) P.B. nr. C 338/2 van 29-12-1980.
***) P.B. nr. L 339/30 van 29-12-1980.
****) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 2, blz. 196.
*****) P.B. nr. C 300/3 van 18-11-1980.

welke de aard van economische activiteiten op de concurrentie tussen de kust en het binnenland als vestigingsplaats heeft.

Zo moet er bij het infrastructuurbeleid terdege rekening mee worden gehouden, dat de bestaande verspreiding van de economische activiteiten geen onveranderlijk gegeven is. Het energievraagstuk brengt, door de grote rol die – naar het zich laat aanzien – kolen in de energievoorziening gaan spelen, een lichtpunt voor de binnenvaart. De kolenaanvoer brengt ook in het internationale vervoer een opleving teweeg. De sterk stijgende brandstofprijzen zullen tot wijzigingen in de kostenverhoudingen leiden en daarmede ook in de concurrentieverhoudingen voor de binnenvaart, ofschoon er wel rekening moet worden gehouden met een zekere marge – de zgn. onverschilligheidszone – voor wat de overschakeling van de ene op de andere vervoerstak betreft. Ook ging de heer Aarens in op de tussen de Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart afgesproken proeven met een stelsel van marktwaarneming, waarvan de gegevens door de Rijnvaartbedrijven worden geleverd en aan de hand waarvan prognoses worden opgesteld. Met deze gegevens zou de potentiële investeerder in de binnenvaart een aanknopingspunt kunnen vinden bij het nemen van de vrij moeilijke investeringsbeslissing.

Spoorwegen.

De Commissie heeft eindelijk begin december haar memorandum over het spoorwegbeleid van de Gemeenschap "overzicht en vooruitzichten voor de jaren tachtig", uitgegeven *). Voor een samenvatting zij verwezen naar het vorige nummer **).

Ook heeft de Commissie de Raad haar tweede rapport over de jaarrekeningen van de spoorwegmaatschappijen van de EEG aangeboden. Het betreft het cijfermateriaal van 1978. Men heeft getracht – in verband met de vergelijkbaarheid – om een gemeenschappelijk kader te vinden. Gebleken is evenwel, dat dit niet kon, daar de vaste activa en afschrijvingen verschillend worden behandeld. Ook komt tot uiting, dat in de structuur van de verschillende spoorwegen nogal verschil zit, met name het aandeel, dat de vaste activa in het totaal van de onderneming hebben. Dit loopt uiteen van 67% (Italië) tot 90% (Ierland). Zo maakt het ook nog verschil, hoe de geaccumuleerde verliezen in de balans zijn opgenomen. Aan de kant van de passiva blijkt, dat Denemarken en Noord-Ierland geen schulden op lange termijn hebben. De Franse spoorwegen daarentegen hebben 39,7% van de passiva als lange termijnschulden opgenomen. Bij de verlies- en winstrekening komt het hoge totaal van de personeelskosten bij de diverse spoorwegmaatschappijen naar voren (60%). Ofschoon 80% door de exploitatie wordt gedekt, slagen alle maatschappijen erin door compensaties en staatssteun, die 20 tot 45% beslaat, hun schulden te voldoen.

*) COM. (80) 752 def.
**) Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 1980, nr. 4, blz. 413 e.v.

Ook heeft de Commissie een tweetal verordeningsvoorstellen aangenomen; de een stelt de termijn en de voorwaarden voor voor het bereiken van financieel evenwicht van de spoorwegmaatschappijen, de andere ontwerp-verordening vervolmaakt de bestaande wetgeving over de openbare dienstverplichting bij de spoorwegen. Termijn en voorwaarden voor het financiële evenwicht zijn in verschillende etappes ingedeeld. Tot eind 1982 zouden de lid-staten er naartoe moeten werken om de spoorwegen van die lasten, die vreemd zijn aan de eigenlijke exploitatie, te bevrijden, zoals een opgelegde tariefhoogte of een nadelige kostenberekening.
Voor de kostenberekening wordt een calculatiemethode voorgesteld. In 1983 zouden dan slechts evenwichtssubsidies van de lid-staten kunnen worden goedgekeurd, wanneer de bovenstaande lasten zijn genormaliseerd. In 1990 zou dan de evenwichtssituatie moeten zijn bereikt, ofschoon ook daarna – hoewel gebonden aan bepaalde regels – de lid-staten als eignaar of grote aandeelhouder een zekere vrijheid om in de spoorwegen te investeren, blijven behouden.
Het tweede voorstel over de openbare dienstverplichtingen is een vervolmaking van verordening 1191/69, en wel van die artikelen, die de handhaving van een openbare dienstverplichting voorzien, wanneer dit van algemeen belang is. Het is nu juist de omschrijving van algemeen belang, die nader wordt omschreven. De lid-staten kunnen daarbij de eisen van de volgende beleidsgebieden in aanmerking nemen, nl. de energie, de regionale politiek, de arveidsgelegenheid en de milieu-eisen. Met de kosten en voordelen van iedere transporttechniek kan in deze omstandigheden rekening worden gehouden.

In aansluiting aan een verklaring van de Duitse delegatie, afgelegd in de Vervoersministerraad van 4 december 1980, heeft de Duitse delegatie haar ideeën nader gespecificeerd. De meer dan evenredige groei in het wegvervoer kan niet alleen uit de specifieke voordelen van deze vervoerstechniek worden verklaard. Ook de uiteenlopende voorwaarden, waaronder de verschillende spoorwegen in de lid-staten werken – vooral wat betreft hun commerciële zelfstandigheid en de ontoereikende samenwerking tussen de spoorwegen – waren redenen van een niet zo grote groei. Ook het ontbreken van een modern en op de concurrentiesituatie afgestemd aanbod van grensoverschrijdend spoorwegverkeer, degressieve tarieven, alsmede de organisatorische afwikkeling van het grensoverschrijdend railverkeer, droegen, samen met de knelpunten in de infrastructuur – vooral in de noord-zuid verbinding – ertoe bij.
Het streven alleen naar een gemeenschappelijk beleid voor de spoorwegen is niet voldoende om de rol van het railverkeer in het grensoverschrijdende spoorwegverkeer doeltreffend te verbeteren. De noodzaak van intensivering is in versterkte mate aanwezig in verband met het energie- en milieubeleid, waaraan een grotere betekenis moet worden toegekend.
De Duitse delegatie is danook van mening, dat de Raad de capaciteit in het goederenvervoer over de weg niet los van de zoëven besproken vervoerpolitiek kan zien. Zij verzoekt spoedig een begin te maken met de besprekingen over de reeds voorgelegde voorstellen, zoals de uitwerking van een Europees net voor het gecombineerd verkeer.

Voor de goede orde zij vermeld, dat de richtlijn van de Raad van 4 december 1980 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer per spoor in het kader van een regionale statistiek *) in het Publikatieblad is verschenen **).
Ook het advies van het Economisch en Sociaal Comité is gepubliceerd ***). Hiervoor gelden in grote lijnen de algemene opmerkingen over de ontwerp-richtlijn betreffende het vervoer over de binnenwateren ****). Bij de Bijzondere opmerkingen wijst het Economisch en Sociaal Comité op de onmogelijkheid om een onderverdeling bij het gecombineerd vervoer te maken; die onderverdeling zou ertoe leiden, dat de vervoerde hoeveelheden dubbel zouden worden geregistreerd. Het Comité vraagt zich verder af, waarom het gecombineerd vervoer uitsluitend in de spoorwegtechniek voorkomt en niet wordt geregistreerd bij de binnenvaart, waar gecombineerd vervoer juist zo belangrijk is.

Ook de spoorwegen waren present op de bijeenkomst van de Transportcommissie van het Europees Parlement op 4 en 5 december 1980 in Rotterdam. De samenwerking tussen de Nederlandse Spoorwegen en de andere Europese spoorwegen is, volgens de heer P. Buijink, chef van het Regionaal Verkoopkantoor van de Nederlandse Spoorwegen te Rotterdam, een belangrijke voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in de Rotterdamse haven. Nederland is door zijn geografische ligging in hoge mate aangewezen op de andere partners in het Europese goederenverkeer per spoor.
De samenwerking met de buitenlandse spoorwegen is de laatste jaren verder geïntensiveerd; met name op tariefgebied werden stappen op de weg naar vereenvoudiging gezet en daardoor betere hanteerbaarheid van de internationale spoorwegtariven.
Deze tarieven hebben veelal een vervoerswervend karakter, zoals o.m. blijkt uit de ontwikkeling van het spoorvervoer naar en van Frankrijk, dat sinds 1977, toen het rechtstreekse Nederlands-Franse goederentarief het licht zag, met 41% is gestegen. Bijna driekwart van het locale goederenverkeer in Nederland is grensoverschrijdend vervoer. In andere landen ligt dit veelal anders: bijvoorbeeld in West-Duitsland neemt het binnenlandse vervoer de belangrijkste plaats in, nl. ongeveer 75% van het totale goederenvervoer van de Deutsche Bundesbahn.
De Nederlandse Spoorwegen vertrouwen erop, dat het gecombineerd rail-wegvervoer, met name door de energie- en kostenbesparende aspecten die daaraan zijn verbonden, een goede toekomst tegemoetgaat.

Parlementaire vragen.

Het verlaagde spoortarief is onderwerp van een schriftelijke vraag (nr. 1226/80) van de heer Glinne aan de Raad *****). De Raad gaat in haar antwoord in op het verschil in karakter van bepaalde faciliteiten, die de meeste spoorwegondernemingen aan oorlogs-

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 2.
**) P.B. nr. L 350/23 van 23-12-1980.
***) P.B. nr. C 300 van 18-11-1980.
****) Zie blz. 85 van dit tijdschriftnummer.
*****) P.B. nr. C 352/9 van 31-12-1980.

invaliden en aan bejaarden geven. Bij de eerste tariefreductie is sprake van een door de overheid aan de spoorwegen opgelegde verplichting, welke krachtens verordening 1191/69 *) moet worden gecompenseerd, terwijl de tweede tariefreductie een commercieel aanbod is, hetwelk valt onder het commercieel beleid van de spoorwegen. De Raad kan alleen maar ijveren voor samenwerking tussen de spoorwegondernemingen, zolang er geen voorstellen over een harmonisatie van bovengenoemde faciliteiten zijn gedaan.

Zeescheepvaart.

De Raad van Ministers heeft op 4 december een beschikking aangenomen, waarbij de regeling over het verzamelen van lijnvaartgegevens volgens haar eerdere beschikking van 19 december 1978 **) in tijd en ruimte wordt uitgebreid.
Volgens de nieuwe beschikking ***) zal het bijeenbrengen van gegevens, waarmede op 1 januari 1979 is begonnen en dat betrekking heeft op de vrachtlijnvaart tussen de Gemeenschap enerzijds en Midden-Amerika en Oost-Afrika anderzijds, na 1 januari 1981 nog 2 jaar worden voortgezet. Verder heeft de Raad thans bepaald, dat de lid-staten gegevens moeten verzamelen over het transport tussen de lid-staten en het Verre Oosten (Japan, Taiwan, Hong Kong, Maleisië, Singapore, Republiek Korea, Filippijnen, Thailand). Nadere gegevens omtrent de wijze waarop de informatie over de vaart op het Verre Oosten dient te worden verzameld, zal de Raad in een volgende beschikking – die uiterlijk 31 maart 1981 wordt vastgesteld – verschaffen.

Dat de Raad gegevens wil omtrent belangrijke lijnvaartroutes naar en van de Gemeenschap houdt verband met de bezorgdheid omtrent de praktijken van Sowjetrederijen en de gevolgen hiervan voor de scheepvaart van de lid-staten. Genoemde rederijen blijken te werken met niet-commerciële vrachttarieven op een wijze, die voor rederijen in landen met een vrije economie op den duur niet mogelijk is.

De lid-staten hebben reeds gegevens bijeengebracht over de lijndiensten, de vervoerde goederen en de gehanteerde tarieven op de routes van en naar Midden-Amerika en Oost-Afrika. Daarbij is gebleken, dat de Sowjetkoopvaardij zodanig optreedt, dat genoeg reden voor bezorgdheid blijft bestaan.
In de vaart op het Verre Oosten – die qua omvang en waarde van de vervoerde goederen veel belangrijker is dan die op Oost-Afrika en Midden-Amerika – worden de rederijen in de lid-staten met een toenemende bedrijvigheid van de Sowjet Unie geconfronteerd. Verder gaat een groeiend gedeelte van het containervervoer tussen de Gemeenschap en het Verre Oosten via de Transsiberische spoorweg.

De Raad van Ministers heeft reeds in haar beschikking van 19 september 1978 inzake de activiteiten van derde landen op het gebied van de vrachtvaart ****) ge-

*) P.B. nr. L 156 van 28-6-1969, blz. 1.
**) P.B. nr. L 5/31 van 9-1-1979.
***) P.B. nr. L 350/44 van 23-12-1980.
****) P.B. nr. L 258/35 van 21-9-1978.

steld, dat de Raad eventueel kan besluiten tot gezamenlijke tegenmaatregelen van de lid-staten, indien de scheepvaartbelangen van de Gemeenschap nadeel ondervinden van niet-commerciële koopvaardijactiviteiten van derde landen.

Op 1 en 2 december 1980 vond te Parijs de Europese Regionale Conferentie over de veiligheid der zee plaats *). Buiten de Ministers van de EEG-staten, inclusief Griekenland, maar met uitzondering van Luxemburg, traden ook de Ministers van Noorwegen, Portugal, Spanje en Zweden aan. Zij hebben zich gebogen over het drietal voorziene punten. Zij hebben zich conform de ontwerpen uitgesproken om zo gezamenlijk een veiligere zeevaart en een schonere zee te krijgen. Ter voorbereiding van de tarificatie van de reeds in het vorige nummer opgesomde verdragen, zal een werkgroep zich nu gaan buigen over de intenties die in de loop van deze twee dagen tot uitdrukking zijn gebracht.
Ook commissaris R. Burke van de EEG-commissie was aanwezig en heeft erop gewezen, dat de Gemeenschap in bepaalde internationale afspraken bij controles in de havens een rol kan spelen.

Medio december moest de Europese Commissie constateren, dat de werkzaamheden betreffende een voorstel voor een verordening met betrekking tot de concurrentieregels in de zeevaart slecht verlopen. Het zal danook niet haalbaar zijn om voor het einde van het jaar voorstellen aan de Raad aan te bieden door de moeilijkheden, die zowel in het contact met lid-staten als in de te volgen aanpak en een aantal politieke en juridische problemen, schuilen.
Men gaat verder met bilaterale en multilaterale onderhandelingen met de lid-staten in de hoop een voortgang in de besprekingen te boeken met name op het punt van het aanvullende karakter van de concurrentieregels van de Gemeenschap met betrekking tot de lijnvaartgedragscode van de Verenigde Naties, zoals de draagwijdte van de toegestane uitzonderingen, alsmede het territoriale toepassingsgebied.
Bij het Europees Parlement hechtte in de maand december de Commissie voor milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbescherming, onder voorzitterschap van de heer K. Collins, haar goedkeuring aan het programma van de executieve ter voorkoming en bestrijding van het gevaar van milieuvervuiling als gevolg van de lozing van olie in zee.

Het programma beoogt de invoering van een informatiesysteem, dat door de Europese Commissie zal worden beheerd en de lid-staten helpt het hoofd te bieden aan noodsituaties door het verstrekken van de volgende gegevens:

- personeel, uitrusting en produkten ter bestrijding van de vervuiling van de zee door olie
- nationale en regionale programma's in geval van nood
- eigenschappen van de verschillende koolwaterstoffen en soortgelijke produkten, die vervuiling kunnen veroorzaken
- kenmerken en eventuele overtredingen van tankers.

*) Zie Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 16e jaargang, 1980, nr. 4, blz. 418.

In het verslag van mevrouw J. Maij-Weggen wordt gewezen op de noodzaak om niet bij de Gemeenschap aangesloten landen, met name in het gebied van de Middellandse Zee en de Noordzee, bij het systeem te betrekken.

De parlementaire commissie hechtte tevens haar goedkeuring aan een door mevrouw A. Spaak opgesteld advies aan de Commissie voor Vervoer, waarin wordt ingestemd met een ontwerprichtlijn van de Commissie betreffende de eerbiediging van de internationale verdragen inzake veiligheid en normen voor de scheepvaart door schepen, die de havens van de Gemeenschap aandoen.

Deze maatregel beoogt eveneens ongevallen op zee en de daaruit voortvloeiende vervuiling te voorkomen.

Volgens de Commissie omvat de voorgestelde richtlijn in hoofdzaak een procedurekader aan de hand waarvan de lid-staten substandaardschepen, die hun havens aandoen, kunnen identificeren en eisen, dat deze in overeenstemming met de normen worden gebracht, alvorens zij de Gemeenschap verlaten. Onder substandaardschepen worden hier verstaan schepen, die niet voldoen aan de eisen van de internationale verdragen, die op een bepaald ogenblik van kracht zijn. De richtlijn beoogt derhalve de "uitvoeringskloof", die de IMCO (de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie) heeft laten bestaan, te dichten, aangezien deze organisatie wel verdragen opstelt, maar deze niet kan doen uitvoeren.

In het advies van de parlementaire commissie wordt de voorgestelde rol van de EG-lid-staat echter versterkt, aangezien de executieve wordt verzocht in de ontwerprichtlijn duidelijker te stipuleren, dat de relevante verdragen van toepassing zijn op alle schepen, die de havens van de Gemeenschap aandoen, ook al heeft hun vlaggestaat deze verdragen niet geratificeerd.

Parlementaire vragen.

Door een schriftelijke vraag (nr. 679/80) van de heer Josselin *) vernemen wij, dat Ierland en Denemarken – overigens al ingevolge een oud raadsbesluit van 3 november 1976 **) – steun krijgen voor de aanschaf van materieel voor het toezicht in de maritieme wateren. Ten tijde van het antwoord blijkt, dat zowel Ierland als Denemarken de aankoop van helicopters, alsmede verkenningsvliegtuigen vergoed krijgen.

Een tweetal vragen van mevrouw Ewing gaat nader in op de Griekse toetreding en wel de problemen in verband met het Griekse sloop- en nieuwbouwprogramma. Het betreft hier de schriftelijke vragen nr. 1357 en 1355/80 ***). Aan de data van de antwoorden is te zien, dat er iets moet zijn misgelopen. Op de vraag over de sloop- en nieuwbouwprogramma's in de zeescheepvaart antwoordt de Commissie, dat er geen maatregelen voor de tenuitvoerlegging van het sloop- en nieuwbouwprogramma zijn

*) P.B. nr. C 283/14 van 3-11-1980.
**) P.B. nr. L 211 van 1-8-1978, blz. 34.
***) P.B. nr. C 352/20 van 31-12-1980.

genomen. Mogelijkheden worden onderzocht. Bij de vraag over de Griekse vloot gaat de Commissie er wel dieper op in, alsof de sloop- en nieuwbouwprogramma's er al zijn, ofschoon wel het woord "eventueel" wordt gebruikt. In ieder geval is het zo, dat, mochten er steunmaatregelen komen, alle scheepseigenaren daarvan gelijkelijk moeten kunnen profiteren. De Griekse deelneming in de Gemeenschap kan overigens de toeneming van de vraag naar nieuwe schepen bevorderen en daarmede een positieve factor voor de scheepswerven in de Gemeenschap zijn.
Voor wat betreft de problemen met de Griekse vloot is de Commissie van mening, dat de zgn. "crosstrading" weliswaar karakteristiek voor de Griekse vloot, maar geen nieuw verschijnsel in de communautaire zeevaart is.
Voor wat betreft de "ongevalsgevoeligheid" wijst de Commissie op haar voorstel voor een richtlijn betreffende het naleven van internationale normen inzake de veiligheid van zeescheepvaart en de voorkoming van verontreiniging *).

Luchtvaart.

Ook op het gebied van de luchtvaart bereidt de Europese Commissie de toepassing van concurrentieregels voor. Besprekingen met de experts van de lid-staten om te zien hoe de Commissie met eigen onderzoekmethoden en eigen sancties zou kunnen opereren, zijn in volle gang. De transporttitel van het verdrag kan wellicht een aanknopingspunt geven, teneinde uitvoering aan de taak en doelstellingen, zoals die in het memorandum van 1979 zijn verwoord, te kunnen geven.

Op 19 november heeft het Europees Parlement, ofschoon er op die dag geen stemmingen waren voorzien, toch een resolutie aangenomen, waarin het zich positief uitsprak over de controle, die Eurocontrol op het luchtvervoer moet blijven uitoefenen. Het Europees Parlement wil, dat dit systeem wordt uitgebreid en niet het nogal noodlijdende bestaan van heden behoeft te hebben. Het Parlement deed een beroep op de lid-staten van Eurocontrol het verdrag consequent te gaan toepassen. Een bijzonder beroep deed het op Nederland om het verdrag na te leven door de luchtverkeersleiding voor de hogere luchtlagen aan het Eurocontrolcentrum in Beek over te dragen.

De hoge tarieven in het Europese luchtverkeer blijven de gemoederen bezighouden. Nu hebben de consumenten via hun organisatie binnen de EEG bij de Europese Commissie een klacht gedeponeerd. Zij beschuldigen de Europese regeringen ervan vrije concurrentie in de luchtvaart tegen te houden via onderlinge prijsafspraken en regelingen voor het vliegverkeer, wat in strijd is met het Verdrag van Rome.
Ook de Kamers van Koophandel van de EEG, verzameld in de Conférence Permanente, hebben een standpunt ten aanzien van het memorandum van de Europese Commissie over het luchtvervoer, bepaald. De Conférence Permanente wijst erop, dat de stimulans voor de mededinging allereerst in een versoepeling van het bestaande reglementaire kader moet worden gezocht, zonder dat daardoor de aangeboden

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

diensten voor de gebruikers verminderen. Voor de ontwikkeling van het interregionale verkeer zou er vrijheid van rechten voor luchtvaartuigen van het kleinere type, d.w.z. rond de 70 zitplaatsen, moeten komen.

Parlementaire vragen.

Tijdens het vragenuurtje van de zitting van het Europees Parlement medio december 1980, vroeg mvrouw Nielsen de Commissie naar de onredelijk hoge prijzen voor lijnvluchten *). Zij vroeg, of de Commissie niet een onderzoek naar de verhouding van de prijzen op de verschillende lijnen en de kosten voor de verschillende luchtvaartmaatschappijen, die de vluchten op bedoelde trajecten verzorgen, zou kunnen instellen. De heer Burke gaf kort en krachtig ten antwoord, dat de Commissie bezig is met een studie, waarin o.a. de gevraagde relatie tussen prijs en kosten tot uiting zal komen.

Een aantal andere parlementariërs komen dan met iets anders getinte vragen, waaronder de heer Paisley, die de kans schoon ziet om voor Noord-Ierland een betere lijndienst met Londen te vragen. Verwijzende naar het memorandum van 1979 en het voorstel aan de Raad over de interregionale verbindingen, opperde de heer Burke, dat de Raad eigenlijk deze vraag moet beantwoorden. Dit is ook het geval met de beantwoording van de schriftelijke vraag (nr. 787/80) van de heer Remilly over de uniformering van de technische voorwaarden van het luchtvervoer in Europa, zoals door de IATA wenselijk wordt geacht **). Het is de ICAO – Internationale burgerluchtvaartorganisatie – die zich met normen voor procedures en apparatuur in de burgerluchtvaart op wereldschaal bezighoudt en daarbij in Europa over regionale planningsapparatuur. De verantwoordelijkheid voor de regeling van het luchtverkeer conform internationale normen en plannen is evenwel bij de staten zelf gelegen.

Algemeen-internationaal en in Europa wordt aan standaardisering gewerkt. Evenwel, gemeenschappelijke normen betekenen echter niet noodzakelijkerwijs uniforme apparatuur.
Wel is er in Europa vooruitgang geboekt met de gemeenschappelijke normen, maar op langere termijn viel niets te bereiken. Vandaar dat een vijftal studies naar technologieprognoses en langere termijn op het gebied van apparatuur voor luchtverkeermanagement, wordt verricht.
De Commissie hoopt in het algemene raam van haar beleid ten opzichte van telematiek, steun te kunnen blijven geven aan research, waardoor uitgebreidere toepassing van informatietechnologie een kans krijgt.

Met een schriftelijke vraag (nr. 684/80 ***)) informeert de heer Klinkenborg bij de Commissie naar de door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling gegeven steun voor regionale luchthavenfaciliteiten.

---

*) Doc. nr. I-686/80, Zitting Europees Parlement, december 1980.
**) P.B. nr. C 283/80 van 3-11-1980.
***) P.B. nr. C 283/14 van 3-11-1980.

Tevens vraagt hij, of het in de bedoeling ligt, dat deze financiële steun ook voor luchtvaartmaatschappijen, die belangrijke, regionale luchtlijnen onderhouden of plannen in die richting hebben, mogelijk wordt. De Commissie licht in haar antwoord toe, dat zij sinds de oprichting van de EFRO, zeven projecten voor investeringen in luchthaveninfrastructuur (meer dan 10 miljoen rekeneenheden) heeft gesteund. Nog in behandeling zijn een drietal verzoeken. Aan luchtvaartmaatschappijen zal geen steun kunnen worden gegeven op grond van de bepalingen inzake de quotagebonden afdeling van de verordening *). In het kader van de quota-vrije afdeling kunnen wel specifieke, regionale ontwikkelingsacties worden gesteund, zoals die voor Ierland en Noord-Ierland worden voorgesteld. Zo zouden de netto bedrijfskosten van de vervoersdiensten via de uitgaven die de overheid moet doen, een bijzondere situatie welke extreem perifere regio's betreffen, kunnen opleveren, dat eventueel een financiële steun aan de luchtvaartmaatschappijen voor regionale verbindingen zou kunnen worden gegeven.

De Raad wordt met een tweetal vragen bestookt. De heer Moreland wil, via een schriftelijke vraag (nr. 499/80 **) weten, of de Raad iets kan doen aan de zones in de Gemeenschap, waarover op grond van verbodsbepalingen van de lid-staten niet mag worden gevlogen. Dit is wellicht een onderwerp voor de Raadsagenda, suggereert hij daarbij. De Raad, herinnerend aan een reeds eerder gegeven antwoord ***), verwijst naar de lijst die zij over de vraagstukken in verband met het luchtvervoer, die bij voorrang moeten worden behandeld, heeft opgesteld. De gesignaleerde vraagstukken komen op deze lijst niet voor en men heeft, gezien het grote aantal prioritaire vraagstukken dat de Raad nog moet behandelen, niet het voornemen dit vooralsnog te doen.

De tweede vraag (nr. 962/80), van de heer Cardia, heeft betrekking op de veiligheid en controle van het luchtruim ****). De Raad heeft blijk gegeven van het belang dat het hecht aan de veiligheid van de luchtvaart door enerzijds de toepassing van technische normen en anderzijds de opsporings-, reddings- en bergingsoperaties, alsmede het onderzoek naar de oorzaken van luchtvaartongevallen op de lijst van bij voorrang te bestuderen vraagstukken, te plaatsen. De invoering van een gecoördineerd Europees systeem ter beveiliging van de luchtvaart behoort in de eerste plaats tot de verantwoordelijkheid van de partijen bij het Eurocontrol-Verdrag.

---

*) Verordening (EEG) nr. 715/75 van de Raad, P.B. nr. L 35 van 9-2-1979, blz. 1, zoals gewijzigd bij Verordening nr. 241/79.
**) P.B. nr. C 283/5 van 3-11-1980.
***) nr. H-93/79 Handelingen van het Europees Parlement nr. 1-245, blz. 141.
****) P.B. nr. C 288/16 van 6-1-1980.

Diversen.

Veiligheidscontainers

In het Publikatieblad *) is verschenen de resolutie van het Europees Parlement, houdende advies inzake het voorstel van de Commissie aan de Raad voor een richtlijn betreffende de geharmoniseerde toepassing van de internationale overeenkomst voor veilige containers (CSC) in de Europese Economische Gemeenschap. In deze resolutie wordt door het Parlement de goedkeuring over het voorstel van de Commissie uitgesproken.

Zomertijd

Eindelijk is men er in West-Europa in geslaagd, de zomertijd gelijk te laten ingaan en wel met ingang van 1981, op 29 maart, in zeventien land van West-Europa, zo werd tijdens de CEMT-vergadering te Parijs besloten. Ook Zwitserland heeft zich nadien bij dit besluit aangesloten. Overigens wordt het dan niet overal even laat. Zoals altijd, blijft er verschil bestaan tussen b.v. Griekenland en Ierland. Een en ander was vooral mogelijk, omdat West-Duitsland niet meer met de stappen, die Oost-Duitsland wilde, nl. het laten vallen van de zomertijd, meeging.

Zeehavenbeleid

Op 9 en 10 december zijn bij de Europese Commissie de vertegenwoordigers van de voornaamste zeehavens in de Gemeenschap bijeen geweest voor hun vierde plenaire vergadering. De heer Burke sprak in zijn inleidingswoord de wens uit, dat het, ondanks de situatie die door de reorganisatie van de diensten van de Commissie is ontstaan, zowel voor de havens als voor de Commissie mogelijk zou zijn om de dialoog over dit onderwerp van wederzijds belang, voort te zetten.
Een zevental vraagstukken kwam ter sprake, zoals de problemen betreffende de mededinging, de statistieken, de onderlinge samenwerking tussen de zeehavens en andere problemen van institutionele aard. De meeste delegaties waren van mening, dat verdere actie op het gebied van mededingingsverstoringen niet noodzakelijk is. De Nederlandse, Deense en Italiaanse delegaties handhaafden hun minderheidsstandpunt. Ten aanzien van de statistieken werd vastgesteld, dat het rapport inzake de havenstatistieken een nuttige basis voor verdere werkzaamheden op dit gebied vormt. De havens besloten het minimumprogramma op vrijwillige basis verder uit te werken, waarbij het Bureau voor de Statistiek van de Europese Gemeenschappen zijn medewerking op technisch gebied toezegde.
Het werd van wezenlijk belang geacht de samenwerking tussen de havens en de Commissie in de toekomst te waarborgen.

*) P.B. nr. C 327/107 van 15-12-1980.

De havens vormden daartoe binnen eigen kring een groep, waarvan het secretariaat door de haven van Antwerpen zal worden verzorgd. Tussen september en december 1981 zal opnieuw moeten worden bekeken, of een bijeenkomst van de havengroep en de Commissie nuttig kan zijn.

Ten aanzien van de studie over de bestaande situatie bij het vervoer tussen de zeehavens en het achterland, waren de havens van mening, dat een verdergaande studie wenselijk is. Over de aard en de omvang van de studie, met name of de maritieme aspecten daarbij moeten worden betrokken, kon men geen overeenstemming bereiken. Het Directoraat-Generaal van Vervoer zal nagaan, wat in haar vermogen ligt om hieraan verder te werken en zal de havens in maart daarover inlichten. Een door Bremen onder het punt "Diversen" ingebrachte ontwerp-resolutie over tapioca kon bij de andere havens geen weerklank vinden.

De heer Riezenkamp, Wethouder van Rotterdam voor o.m. havenzaken, had over de bijeenkomst reeds een somber voorgevoel, dat hij in een inleiding ter gelegenheid van het bezoek van de Commissie voor Vervoer van het Europees Parlement op 4 en 5 december 1980 aan Rotterdam, tot uiting bracht. Hij beklemtoonde, dat, wat Nederland betreft, de uitgangspunten van de resolutie van 17 april 1972 van het Europees Parlement nog steeds worden onderschreven, temeer daar men er vanuit kan gaan, dat het gemeenschappelijk zeehavenbeleid op deze basis geen in Brussel gecentraliseerd havenbeheer zal zijn. Wèl moeten er spelregels, waarin de nadruk op de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden en op het scheppen van een structuur voor samenwerking ligt, worden ontwikkeld. De mededingingspositie van een zeehaven zou eigenlijk op twee oorspronkelijke factoren, nl. de geografische ligging en de arbeidsproduktiviteit, moeten berusten. In de bestaande praktijk zijn ze volkomen naar de achtergrond gedrongen door enorme subsidiëring van de haveninfrastructuur. Zo kunnen onrendabele havens toch nog blijven opereren. Deze belangrijke bron van mededingingsverstoring zal, zolang er geen wezenlijke verandering komt, in jaren van stagnerende economische groei tot grote overcapaciteit leiden. Het is realistisch een harmonisatie van de omvang en de structuur van de overheidssubsidies, alsmede uniformering van de grondslagen voor kostentoerekening door de havenbeheerder, na te streven. Dan zouden gezonde concurrentieverhoudingen kunnen worden hersteld.

De heer Seefeld, Voorzitter van de Europese Commissie voor Vervoer, heeft bevestigd, dat het Directoraat-Generaal Vervoer van de Europese Commissie de afdeling "zeehavens" heeft opgeheven. Dit tot ongenoegen van de heer Seefeld, die "am Rande", van de vergadering in Rotterdam ook met de Minister en Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft gesproken.
De heer Seefeld herhaalde dat, indien de ministers wat betreft de vervoerspolitiek hun halsstarrige houding niet wensen te veranderen, het Europees Parlement overweegt bij het Hof van Justitie een klacht in te dienen tegen de Ministerraad: "Wat de Europese Ministers tot dusver hebben bereikt, mag geen vervoerbeleid worden genoemd".

Parlementaire vragen.

Het havenbeleid was ook onderwerp van een tweetal schriftelijke vragen (nr. 853-854/80) van de heer Carossino *). In een gemeenschappelijk antwoord worden inlichtingen gegeven over de plenaire vergadering van de werkgroep "Zeehavens".

Tot uiting komt, dat de ervaring van de Commissie erop wijst, dat verscheidene elementen, die voor de havens van belang kunnen zijn – de infrastructuurverbindingen met het achterland en de vervoer- en sleepdiensten – rechtstreeks, en beter niet onder een afzonderlijk hoofdstuk, van de vervoerspolitiek kunnen worden ingedeeld.

De algemene regels van het Verdrag zijn ook van toepassing op de havenactivteiten. Speciale maatregelen zijn tot dusverre niet nodig gebleken. Ten tijde van het antwoord was de reorganisatie van de diensten van de Commissie nog steeds aan de gang.

Volledigheidshalve zij vermeld, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen en met name de Ierse Wet op gevaarlijke stoffen, onderwerp was van een schriftelijke vraag (nr. 1247/80) van mevrouw Desmond aan de Commissie **). Het antwoord verwijst naar andere schriftelijke vragen over hetzelfde onderwerp in het verleden.

Douanevraagstukken blijven onderwerp voor schriftelijke vragen. Ditmaal verbetert de Raad zijn leven door een uitgebreid antwoord op een schriftelijke vraag (nr. 1073/80 ***)) van de heer Seefeld over moeilijkheden, die zich op het gebied van het reizigers- en goederenvervoer over de weg aan de binnengrenzen van de Gemeenschap voordoen.

De Raad heeft op 12 juni 1979 acte genomen van de resolutie van het Europees Parlement over genoemd onderwerp. Nu de Commissie nauwkeurig de controle bij het overschrijden van de binnengrenzen van de Gemeenschap – tot een strikt minimum – blijft volgen, kon de Raad niet meegaan met het gevoel van onvoldaanheid, dat uit de resolutie van het Europees Parlement sprak. Daarna volgt er de verzekering, dat er verder wordt gewerkt aan tal van maatregelen, die in de resolutie naar voren zijn gekomen, zoals de hoeveelheid brandstof, waarvoor vrijstelling wordt verleend, de invoering van een communautair rijbewijs en de eventuele deelneming van de Gemeenschap in de financiering van infrastructuurprojecten, die van communautair belang zijn.

Ook komen ter sprake de paspoortenunie, waarbij de veiligheidsaspecten het grootste probleem voor de afschaffing van de controles opleveren, de vrijstellingen in het internationale reizigersverkeer, de tijdelijke invoer van transportmiddelen, de persoonlijke goederen bij verhuizing, alsmede het verhogen van de vrijstellingen voor reizigers voor bepaalde goederen en de erkenning van de certificaten op veterinair gebied.

---

*) P.B. nr. C 322/3 van 10-12-1980.
**) P.B. nr C 329/17 van 16-12-1980.
***) P.B. nr. C 329/6 van 16-12-1980.

De heer Seefeld is ook benieuwd naar de douaneformaliteiten voor vrachtwagens aan de Duits-Deense grenspost bij Padborg (schriftelijke vraag nr. 1393/80 *)). In het antwoord komt tot uiting, dat de moeilijkheden aan de grenspost bij Padborg vooral aan het in Duitsland op zon- en feestdagen geldende rijverbod voor vrachtwagens is toe te schrijven.
Naast de verlenging van de openingsuren heeft men ook toegestaan, dat buiten openingsuren formaliteiten kunnen worden afgewikkeld.

*) P.B. nr. C 352/28 van 31-12-1980.

STATISTISCHE RUBRIEK

door
J. Voordouw

De mobiliteit van de Nederlandse bevolking.

In januari 1978 begon het Centraal Bureau voor de Statistiek met een landelijk continue onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking – het onderzoek verplaatsingsgedrag. Daarbij wordt een groot aantal personen – op basis van een representatieve steekproef – verzocht om gedurende 2 dagen al hun verplaatsingen buitenshuis te noteren.
Een verplaatsing is gedefiniëerd als een reis of een deel van een reis met één motief; per verplaatsing kan van één of van meer vervoermiddelen gebruik worden gemaakt.

Vooruitlopend op een uitvoerige publikatie heeft het CBS over dit onderzoek gepubliceerd in de Maandstatistiek Verkeer en Vervoer.
In het nummer van januari 1980 werd een algemene beschrijving gegeven en enkele eerste uitkomsten vermeld. In het septembernummer is in grote trekken de mobiliteit van het jaar 1978 beschreven en in het decembernummer van dezelfde jaargang de mobiliteit in 1979.

Blijkens de beschrijving van het onderzoek heeft het CBS zich veel moeite getroost om een zo goed mogelijk beeld van de mobiliteit te verkrijgen. De bij enquêtes altijd aanwezige non-response werd in een speciaal deel-onderzoek uitvoerig bezien, omdat het aannemelijk werd geacht, dat non-respondenten in hun verplaatsingsgedrag kunnen afwijken van personen, die wel responderen.

In een afzonderlijk validatie-onderzoek werd nagegaan in hoeverre de respondenten al hun verplaatsingen opgeven en of de opgegeven afstanden juist zijn.
Zowel het non-response onderzoek als het validatie-onderzoek kunnen aanleiding geven tot correcties op de gevonden uitkomsten.

Uit het onderzoek is gebleken dat personen van 12 jaar en ouder gemiddeld per dag bijna 3 verplaatsingen maken en daarbij ruim 28 km afleggen. Het CBS acht deze uitkomsten opmerkelijk hoog, temeer omdat deze gemiddelden ook betrekking hebben op zieken, bejaarden enz.

Mobiliteit in 1978 en 1979 (gemiddeld per dag, per persoon 12 j. en ouder)

	Afstand (km)		Aantal verplaatsingen	
	1978	1979	1978	1979
TOTAAL	28,1	28,1	2,92	3,01
naar vervoerwijze:				
bestuurder personenauto	13,4	13,4	0,95	1,01
passagier personenauto	7,2	7,2	0,38	0,42
openbaar vervoer	2,9	3,3	0,16	0,16
bromfiets	0,6	0,5	0,10	0,08
fiets	2,2	2,2	0,76	0,74
lopen	0,8	0,9	0,53	0,55
overig	1,0	0,6	0,03	0,04
naar verplaatsingsmotief:				
van en naar het werk	6,2	7,1	0,55	0,60
zakelijk in werksfeer	3,3	2,5	0,13	0,17
visite/logeren	7,0	7,0	0,46	0,53
winkelen	2,4	2,6	0,57	0,65
onderwijs volgen	1,6	1,5	0,21	0,19
ontspanning/sport	2,6	2,8	0,24	0,28
toeren/wandelen	1,3	1,4	0,10	0,12
overig	3,8	3,0	0,48	0,46

Deze cijfers laten een toename zien voor het openbaar vervoer, niet in aantal verplaatsingen, maar wel in afstand. De gemiddelde afstand in het openbaar vervoer is derhalve toegenomen, terwijl uit deze cijfers ook is af te leiden, dat de gemiddelde verplaatsingsafstand met de personenauto is gedaald.

Opmerkelijk is voorts, dat ca. 25% van de totaal afgelegde afstand voor rekening komt van het woon-werk verkeer en eveneens ca. 25% wordt afgelegd om op visite te gaan of te gaan logeren.

Op basis van de gevonden uitkomsten is een berekening gemaakt van de vervoersprestatie van de gehele Nederlandse bevolking.
Daarbij moest rekening worden gehouden met de specifieke opzet van het onderzoek, waarin de vakantie-mobiliteit onvoldoende aanwezig is, personen jonger dan 12 jaar niet worden geënquêteerd en met schattingsfouten in de opgegeven afstanden.

Uit deze berekening blijkt, dat de mobiliteit van de gehele bevolking gelijk is gebleven.

Vervoersprestatie Nederlandse bevolking (mld reizigerskm)

	1978	1979	toe-/afname
TOTAAL	127,0	127,0	0 %
wv. bestuurder personenauto	52,6	53,5	+ 1,7 %
passagier personenauto	41,1	41,1	0 %
openbaar vervoer	13,0	14,9	+ 14,6 %
bromfiets	2,7	2,1	− 22 %
fiets	8,2	8,5	+ 3,6 %
lopen	4,5	4,9	+ 9 %
overig	4,9	2,0	

Vooral de sterke stijging van het openbaar vervoer is opmerkelijk en de daling van de bromfiets. Bovendien blijkt de bromfiets nog geen 2% van de totale vervoerspestatie voor haar rekening te nemen; de per fiets afgelegde afstand is viermaal zo groot als die per bromfiets.

In de artikelen in de Maandstatistiek Verkeer en Vervoer worden nog tal van andere aspecten van de mobiliteit en de mobiliteitsbepalende factoren vermeld. Genoemd kunnen worden: het vervoermiddelenbezit van huishoudens, de bereikbaarheid van werkadres en winkelcentrum met openbaar vervoer, de parkeersituatie bij het werkadres, het vervoerwijze gebruik in het woon-werk en woon-school verkeer enz.
Wie daarvoor belangstelling heeft zij verwezen naar de genoemde artikelen.

Apart vermeld kan nog worden de bezettingsgraad van personenauto's. Deze kan berekend worden uit de verhouding tussen reizigerskilometers van bestuurders en passagiers. In 1978 bedroeg de gemiddelde bezettingsgraad 1,78 en in 1979 1,77. In de zomermaanden blijkt de gemiddelde bezetting aanzienlijk hoger te zijn dan in winter, lente en herfst, vooral onder invloed van de vakanties. Op werkdagen is de gemiddelde bezetting 1,46, op zaterdagen 1,88 en op zondagen 2,05.

Verkeer, vervoer, energieverbruik en luchtverontreiniging van de weg en rail in Nederland 1976 - 1978.

In de Maandstatistiek Verkeer en Vervoer van februari 1981 is een artikel opgenomen onder bovenstaande titel. Dit artikel is ontstaan uit een samenwerking van deskundigen binnen het Centraal Bureau voor de Statistiek en leidt tot zeer interessante uitkomsten.

Uitgangspunt van de studie was het verkeer en vervoer op het Nederlandse wegennet en het Nederlands tram- en spoorwegnet. Deze afgrenzing houdt in, dat de prestaties van buitenlandse voertuigen binnen Nederland zijn meegeteld, terwijl de prestaties van Nederlandse voertuigen in het buitenland niet in de berekeningen zijn betrokken. De basis-gegevens werden verzameld ten behoeve van de "Nationale Verkeers- en Vervoersrekening (NVVR) 1978" – een publikatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De belangrijkste grootheden zijn:

- de verkeersprestatie in voertuigkilometers
- de vervoersprestatie in reizigerskilometers voor het personenvervoer en in tonkilometers voor het goederenvervoer
- het energieverbruik, waarbij het directe verbruik omgerekend is in primaire energie, d.w.z. dat de energie, die nodig was om motorbrandstoffen en elektriciteit te produceren, erbij is gesteld
- de luchtverontreiniging, waarbij eveneens is uitgegaan van de primaire energie.

De totale verkeersprestatie op de weg bedroeg in 1978 67,96 mld voertuigkm, waarvan 2,91 mld km voor rekening van buitenlandse voertuigen kwam.

Verkeersprestaties gemotoriseerd wegverkeer in Nederland, 1978 (mld km)

	Totaal	wv. buitenlandse voertuigen
TOTAAL	67,96	2,91
wv. personenauto	58,08	2,60
autobus	0,56	0,03
motorfiets	0,73	0,05
bromfiets	2,44	0,02
vrachtvoertuigen	5,90	0,21
speciale voertuigen	0,25	0,00

De vervoersprestaties in 1978 waren: personenvervoer 125 mld reizigerskilometer en goederenvervoer 28 mld tonkilometer.

Het verbruik van primaire energie bedroeg 273 PJ (petajoule = 10^{15} joule).

Door vergelijking van de verschillende grootheden kan het energieverbruik per voertuigkilometer en per reizigerskilometer/tonkilometer worden berekend.

Verkeer, vervoer en energieverbruik, 1978

	voertuig-km	reizigers-km c.q. tonkm	energieverbruik totaal	energieverbruik per voertuig-km	energieverbruik per reizigers-km/ tonkm
	mld	mld	PJ	MJ	MJ
PERSONENVERVOER					
personenauto	58,08	102,94	188,2	3,2	1,8
autobus, lijndienst	0,35	4,65	5,6	16,0	1,2
autobus, overig	0,21	4,81	2,5	11,9	0,5
motorfiets	0,73	0,89	1,7	2,3	1,9
bromfiets	2,44	2,68	1,9	0,8	0,7
tram/metro	0,04	0,94	1,5	39,6	1,5
spoorwegen	0,35	8,15	7,9	21,6	1,0
GOEDERENVERVOER					
vrachtvoertuigen	5,90	25,40	58,5	9,9	2,3
speciale voertuigen	0,25	-	3,2	12,8	-
spoorwegen	0,25	2,88	1,9	7,6	0,7

N.B. PJ = petajoule = 10^{15} joule; MJ = megajoule = 10^{6} joule.

In het personenvervoer is er een groot verschil in energieverbruik per reizigerskilometer. Het openbaar vervoer in zijn totaliteit verbruikt 1,1 MJ per reizigerskilometer, tegenover het privé-vervoer 1,7 MJ per reizigerskilometer. Wat betreft energieverbruik is het openbaar vervoer dus duidelijk zuiniger. Wanneer echter de bezettingsgraad van de personenauto zou stijgen, zou het energieverbruik van het privé-vervoer in dezelfde orde van grootte kunnen komen als van het openbaar vervoer.

Ook over de luchtverontreiniging geeft het artikel belangwekkende informatie. Het landverkeer veroorzaakt een uitworp van verbrandingsresten, waarin een aantal stoffen kunnen worden onderscheiden.

Luchtverontreiniging door weg- en railverkeer, 1978

	Totaal	Personen-vervoer	Goederen-vervoer
		mln kg	
Koolmonoxyde	1.315	1.217	98
Stikstofoxyden	225	159	66
Zwaveldioxyde	16	7	9
Aerosolen	8	4	4
Lood	1,1	1,0	0,1
Koolwaterstoffen	162	151	11

Uit het cijfermateriaal blijkt dat de emissie van lood drastisch is gedaald, van 2 mln kg in 1976 tot 1,1 mln kg in 1978, zulks als gevolg van het Besluit Loodgehalte.

De emissie van koolmonxyde komt vooral voor rekening van het personenvervoer, waarin de personenauto de belangrijkste component is.
Zwaveldioxyde daarentegen wordt vooral uitgeworpen door vrachtvoertuigen.
In het betreffende artikel is een veel verdergaande uitsplitsing opgenomen. Bovenstaande opstelling toont echter voldoende aan welke resultaten men verkrijgt wanneer gegevens uit verschillende deelgebieden systematisch met elkaar worden vergeleken.

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Regulated industries and public enterprise,
onder redactie van B.M. Mitchell en P.R. Kleindorfer.
Lexington Books, Gower, Farnborough, 1980, 291 blz.

Dit boek bevat de twaalf inleidingen op het International Symposium on Public Policy for Regulated Monopolies and Public Enterprises, in 1979 te Brussel gehouden. Enkele opstellen behandelen algemene vraagstukken als het algemene prijsbeleid in België en de theoretische prijsvorming bij natuurlijke monopolies, die verschillende goederen produceren en bij verbonden vraag. Enkele houden zich bezig met de prijsvorming bij electricteitsbedrijven. Slechts twee studies zijn toegesneden op het vervoer. *E.E. Bailey,* lid van de Amerikaanse Civil Aeronautics Board, beschrijft de liberalisering van de Amerikaanse luchtvaartpolitiek, nationaal en internationaal. De "ontregeling" heeft op beide fronten meestal geleid tot lagere prijzen, meer verbindingen en betere financiële uitkomsten. *G. Webb* vergelijkt de in 1967 en in 1978 gestelde regels voor genationaliseerde bedrijven, waaronder de spoorwegen, in het Verenigd Koninkrijk. Zij betreffen: de investeringscriteria, de prijspolitiek en de financiële doelstelling. In het algemeen gaat zijn voorkeur uit naar de regeling van 1967: zelfde investeringscriteria als voor particuliere bedrijven, voor alle bedrijven gelijkelijk geldende prijsregels.
Beide artikelen bieden bondige informatie, die wel enige gedetailleerde voorkennis vereist.

Prof. Dr. J.P.B. Tissot van Patot.