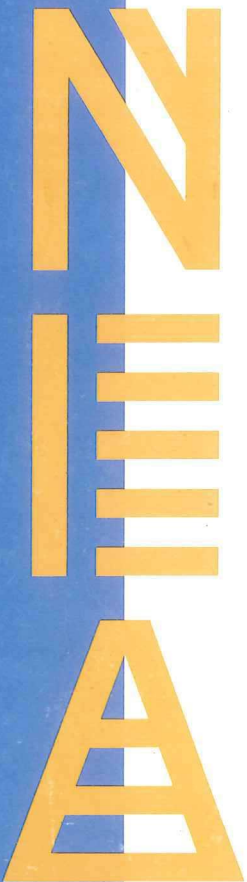


V O O R
T I J D S C H R I F T
V e r v o e r s w e t e n s c h a p

3/88



INTERNE VERVOERSMARKT 1992

ISSN 0040-7623
Verschijnt driemaandelijks

TIJDSCHRIFT VOOR VERVOERSWETENSCHAP

Journal for Transport Science
Revue pour L'étude Scientifique des Transports

INTERNE VERVOERSMARKT 1992

REDACTIECOMMISSIE

Mr. G. W. van Hasselt (voorzitter) – Drs. P. A. Th. van Agtmaal
Dr. F. van Dam – Drs. G. Gort – Prof. Dr. H. Keeris – Drs. C. G. de Kogel
Prof. Dr. H. C. Kuiler – Dr. H. B. Roos – Prof. Drs. C. J. Ruygrok
Dr. Mr. J. G. W. Simons – Dr. E. van de Voorde – Prof. Dr. W. Winkelmans

REDACTIERAAD

Dr. L. J. Blokland – Prof. Dr. W. A. G. Blonk – Drs. J. A. Bourdrez
Mw. Mr. O. D. Gerbers – Dr. H. den Harder – Drs. E. R. Hugenholtz
Prof. Ir. G. C. Meeuse – Prof. Dr. H. J. Molenaar – Prof. Drs. J. B. Polak
Drs. H. A. Vos

Redactiesecretaris: Drs. E. J. Visser

VASTE MEDEWERKERS

Dr. Mr. J. G. W. Simons
Drs. J. Schalen

VIERENTWINTIGSTE JAARGANG
1988 – Nr. 3

KWARTAALSCHRIFT VAN DE STICHTING NEA
POLAKWEG 13 – POSTBUS 1969
2280 DZ RIJSWIJK

ISSN 0040-7623

© 1988 – De verantwoordelijkheid voor de inhoud der artikelen berust bij de schrijvers. Overneming van de inhoud of van gedeelten daarvan is slechts toegestaan met schriftelijke toestemming van de NEA.

Voor inlichtingen en abonnementen: Redactiesecretariaat NEA – Postbus 1969 (Polakweg 13) – 2280 DZ Rijswijk – tel. 070/993341.

In België kunnen inlichtingen worden verkregen bij de Belgische leden van de redactie Prof. Dr. W. Winkelmans (RUCA, 03/2180733) en Dr. E. van de Voorde (UFSIA, 03/2316660).

Abonnementsprijs Nederland en België f130,- (excl. BTW)/Bfr. 2545 per jaar (overige landen f140,-); Studenten f65,-/Bfr. 1272; Losse nummers f35,-/Bfr. 640. Betaling abonnementen aan NEA, Postbus 1969, 2280 DZ Rijswijk, Postrekeningnummer 396940. Voor België: ASPA Bank, Belgerlei 49, 2000 Antwerpen, rekeningnummer 979-4802218-44.

TEN GELEIDE

“Interne vervoermarkt 1992”: een titel met synoniemen of louter toevallig? Wat houdt het in? Wat is de draagwijdte? Voldoende vragen om er een themanummer aan te wijden. Weliswaar heeft elk nummer van dit tijdschrift een Europarubriek, waarin telkens een beschouwing over de ontwikkelingen in de EG op vervoergebied wordt gegeven, maar meer aandacht en papierruimte blijft nodig; daarvoor zijn de belangen te groot! Met enthousiasme heeft dan ook de schrijver van de Europarubriek de coördinatie van dit themanummer op zich genomen.

Zo'n coördinatie is evenwel geen kleinigheid. Het opzetten van een kader, het kiezen van de specifieke onderwerpen alsmede het benaderen van de schrijvers die deskundig zijn op een bepaald gebied is tot daaraan toe; het begint pas spannend te worden als de drukpersen moeten gaan draaien en schrijvers die artikelen hebben toegezegd, ook na herhaald aandringen hun woord niet gestand doen. Gelukkig was de gekozen opzet zo ruim en overdadig dat lacunes nauwelijks worden gevoeld. De hiernavolgende korte schets van de artikelen zal dat laten zien.

Het Europese besluitvormingsproces op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid is niet van recente data. Met het nalatigheidsarrest van 1985 is evenwel komen vast te staan, dat de meer dan 180 besluiten die tot nu toe zijn genomen tezamen nog niet een gemeenschappelijk vervoerbeleid vormen; anders benaderd, er moeten nog een aantal besluiten genomen worden, hetgeen een aantal belangrijke politieke keuzen vereist.

Aan wie kan men beter de analyse en kansen vragen dan aan hen, die reeds daarmee ervaring hebben, al is het op kleinere schaal: het instituut met de voorbeeldfunctie voor de EG, namelijk de Benelux. De Secretaris-Generaal Drs. E.D.J. Kruijtbosch en zijn vervoerdeskundig secretaris Ir. L. D. van den Berg beschrijven in hun artikel: “Zijn er meer wegen naar Rome?”, de opties die nodig zijn voor de afhandeling van een samenhangende vervoermarkt in Europa en, gelet op de onderlinge verschillen tussen de modi, de meerdere wegen die daartoe leiden. Zij komen tot de conclusie, dat de wegen naar Rome voor de verschillende transportmodi inderdaad ook verschillende routes zullen kennen, waarbij de onzichtbare hand van Adam Smith wel voor een intermodaal evenwicht gaat zorgen. Voor de vrije vervoermarkt in 1992 blijft wel een forse eindsprint nodig.

Maar er is meer aan de hand. Naast de uitvoering van het transport zelf is ook de beheersing en de begeleiding, alsmede de distributie van goederen en

personen aan de orde. Wat daarbij zoal komt kijken in een interne vervoermarkt en hoe met name Nederland met zijn huidige sterke distributiefunctie zijn plaats in dezen zou kunnen behouden, wordt uiteengezet in het artikel van Prof Dr W.T.M. Molle, met medewerking van Drs Ing P. Blok, onder de titel "Eenwording van de Europese markt; uitdaging voor Nederlandse distributiebedrijven".

De vijf klassieke vervoertakken zouden ieder op zich een apart artikel in deze bespiegelingen over de interne vervoermarkt verdienen. Bewust is evenwel van zo'n conventionele opzet afgezien. Door een integrale benadering via thema's worden in dit tijdschriftnummer de diverse aspecten tot uiting gebracht. Het bijzondere karakter evenwel van het spoorwegbedrijf – een sterk nationaal georiënteerde bedrijfsstructuur en een directe of indirecte binding met de nationale overheid – geeft aanleiding om voor deze vervoerstak een uitzondering te maken. Het artikel: "EG-spoorwegproblematiek in het licht van het tot stand komen van de interne vervoermarkt 1992" analyseert en geeft de richting aan waarin het toekomstige spoorwegbedrijf zich zal moeten ontwikkelen; niet alleen om een goed modern alternatief te bieden voor de andere vervoertakken, maar ook om het "zwaard van Damocles" dat boven een gemeenschappelijke vervoerpolitiek hangt, te doen wegnemen.

De Europese vervoerambtenaar Ir W. de Ruiters heeft deze taak met hulp van Drs R. Plijter, werkzaam bij hetzelfde Directoraat-Generaal, op zich genomen.

Hoe men het ook wendt of keert, uiteindelijk zal alles in juridische teksten moeten worden vastgelegd, wil het de beoogde werking verkrijgen. Een artikel van de coördinator behandelt het cabotagevraagstuk. Dit is, naar wordt aangenomen, de grootste hobbel op weg naar een werkelijk voltooide interne vervoermarkt, weshalve het juist is deze op de ontleedtafel te leggen.

Dit themanummer met beschouwingen over EG-vervoerpolitiek zou niet – ook als naslagwerk – volledig zijn als er niet een gemakkelijke toegang zou worden gegeven tot de bestaande wetgeving. De Europarubriek leent zich hiervoor uitstekend. Per vervoertak en op enige algemene onderwerpen gerangschikt staat de vindplaats van deze wetgeving (t/m 30 juni 1988) in dit nummer vermeld.

Jammer is dan wel, dat juist nu in de Europarubriek niet de vergaande besluiten van de Vervoersministerraad van 20/21 juni kunnen worden vermeld: een juridisch vastgelegde liberalisatie van het goederenvervoer over de weg en de harmonisatie van de controles van de regelgeving van sociale aard. Het zal bij deze aanduiding moeten blijven.

Moge dit themanummer ertoe bijdragen, dat de vraag waarmee dit Ten Geleide is begonnen, namelijk of "de interne vervoermarkt" en "1992" synoniemen zijn, uiteindelijk ontkennend wordt beantwoord. De enige samenhang die er is, vloeit voort uit een ministerraadsbesluit, dat luidt: *uiterlijk* in 1992!

Dr Mr J.G.W. Simons

ZIJN ER MEER WEGEN NAAR ROME ?

Drs. E.D.J. KRUIJBOSCH
Ir. L.D. VAN DEN BERG*

Abstract

Are all roads leading to Rome?

The completion of the internal European transport market in 1992 demands important and often difficult political decisions.

In road haulage, the free cabotage in 1992 is doubtful, considering the far reaching consequences of such a measure for the existing national market systems. On the other hand, the liberalisation of the international road haulage around 1992 is more plausible. In that field, the European Transport Ministers took a decision in June 1988. In 1993, the international market will be free, market access being only based on qualitative criteria. The harmonisation of the conditions of competition remains a complicated issue, in particular the attribution of infrastructure costs.

European inland navigation is confronted with a large overcapacity. A European solution for this problem is in preparation. It is doubtful whether such a solution will end the overregulation and discrimination on nationality of certain submarkets. Termination of this discrimination and modernisation of the shipping exchange are essential points for a free inland navigation in Europe.

Historically, the European railroad companies have known a strong national orientation in their policy. This explains the technical and operational differences between the railroad-nets in the different countries. More international cooperation or even mergers between the companies will stimulate the competition with other transport modes. More clarity in the financial relations between governments and railroad companies is necessary in order to discuss the problem of the attribution of the infrastructure costs to the different transport modes.

Scepticism concerning political solutions for these problems remains. External pressure (European Court, European Industry, Calculation of the costs of the non-completed internal transport market) may be useful to reach the 'Finish' of a European transport market in 1992.

INLEIDING

In 1985 werd een tijdschema vastgelegd voor de voltooiing van de interne markt in Europa tegen 1992. Dit schema, bekend geworden als het Witboek van de Britse EG-Commissaris Lord Cockfield [1], heeft een duidelijke doorwerking gehad op het Europese besluitvormingsproces. Op vervoergebied dienen in de resterende periode een aantal belangrijke politieke keuzen gemaakt te worden, wil men voorkomen dat resterende vervoerbepalingen na 1992 de rentabilisatie

* De auteurs zijn respectievelijk Secretaris-Generaal van en Administrateur I voor Verkeer, Ruimtelijke Ordening en Infrastructuur bij het Secretariaat-Generaal van de Benelux Economische Unie.

van de interne goederenmarkt in de weg staan. In dit artikel zullen een aantal van deze keuzen toegelicht worden, waarbij de aandacht wordt toegespitst op het goederenvervoer via de traditionele achterlandverbindingen (spoor, weg, water). Een multi-modale aanpak wordt daarbij nagestreefd.

Het probleem waarvoor we staan is zeer gecompliceerd en wel om een aantal redenen:

- 1 De overheid moet een rol spelen, omdat de infrastructuur door of met financiële hulp van de overheid wordt aangelegd en onderhouden. Ook kan de overheid middelen ter beschikking stellen t.b.v. maatschappelijke doelstellingen van het vervoer.
- 2 Het produktieproces is per vervoerwijze zeer verschillend georganiseerd. De spoorwegmaatschappijen zijn kolossale monopolies, die tot efficiency worden gedwongen door de concurrentie van andere vervoerwijzen. De nationale staten gebruiken tevens hun spoorwegmaatschappij vaak voor vervoervreemde doelstellingen, zoals het kunstmatig in stand houden van nationale havenactiviteiten. Binnenvaart en wegvervoer daarentegen worden gekenmerkt door een groot aantal vaak kleine producenten waarvoor de prijs een gegeven is dat zij niet kunnen beïnvloeden. Deze markt lijkt wel iets op de markt van landbouwproducten, vandaar dan ook dat de 'founding fathers' van het Verdrag van Rome een gemeenschappelijk vervoerbeleid voorschreven. In tegenstelling tot het landbouwbeleid kan men echter geen boterbergen van vervoerdiensten maken om althans tijdelijk uit de moeilijkheden te zijn.
- 3 De vervoerders zijn zeer machtig omdat ze het economisch leven volledig lam kunnen leggen.
- 4 De vervoersector is in het Europese integratie- en liberaliseringsproces duidelijk achter gebleven. Toen het Verdrag van Rome in 1958 werd ondertekend was reeds 90% van de Europese goederenhandel vrij van contingentering. Nu in 1988, 30 jaar na dato, blijkt het nog niet mogelijk met name het beroeps-goederenvervoer zonder kwantitatieve restricties met de daarbij behorende formaliteiten vrij te maken.
- 5 Het vervoer, welke vervoerwijze men ook neemt, is en blijft een arbeidsintensieve bedrijfstak. Werkgelegenheid is een politiek geladen doelstelling en aantasting daarvan wordt door nationale overheden om politieke redenen met argusogen bekeken.
- 6 Tenslotte is de technologische vooruitgang in de vervoersector zeer aanzienlijk en gaat derhalve gepaard met de weerstanden, die daar tegenover bestaan.

De opsomming van bovenstaande problemen is zeker niet compleet maar wordt vermeld om aan te geven dat het bereiken van de ideale interne Europese vervoermarkt geen 'row over' is.

In het hierna volgende zullen we achtereenvolgens behandelen:

- kenmerken van de gewenste Europese interne vervoermarkt;
- de huidige situatie op de Europese vervoermarkt;
- de opties die eventueel nog open staan om tot het gewenste doel te komen.

ROME OF DE IDEALE EUROPESE VERVOERMARKT

Alvorens deze ideale markt te omschrijven moge toch in herinnering gebracht worden dat vooral de verbetering van het vervoer heeft bijgedragen tot een gigantische toename van onze welvaart. Het Romeinse Rijk had niet kunnen bestaan zonder zijn heerwegen. De Verenigde Staten ontplooiden zich vooral na de aanleg der continentale spoorwegen. De Hanzesteden herinneren ons nog aan de bloeiende handel met de Oostzeelanden met de koggen. De spectaculaire economische groei in de 60er jaren werden mede mogelijk gemaakt door de super tankers en de popularisering van de auto. Armoede en zelfs hongersnood in ontwikkelingslanden is vooral het gevolg van het ontbreken van een goed en betrouwbaar vervoersysteem.

In de economische wetenschap worden terecht douanerechten en vervoerkosten op één lijn gesteld. Ze werken kostenverhogend en belemmeren de internationale arbeidsverdeling die de welvaart ten goede kan komen. In Europa werden de douanerechten grotendeels afgeschaft, maar een bewust beleid tot verlaging der vervoerkosten door eerlijke en vrije concurrentie kreeg nog steeds geen duidelijke vorm. Afgezien van het vrije vervoer belemmerende nationale regelingen wordt het vervoer ook nog steeds belemmerd door de talloze formaliteiten, die met de lading te maken hebben, maar niets met het vervoer. We maken de uitvoering van het Akkoord van Schengen¹, dat voorziet in afbraak van formaliteiten, van nabij mee en constateren dat andere formaliteiten dan die, welke met het vervoer verbonden zijn, het oponthoud aan de grenzen in stand houden en dus het vervoer onnodig kostbaar maken².

Maar terug naar het vervoer. Alvorens de weg naar het ideaal te kunnen uitstippelen moeten we beschrijven hoe o.i. het ideaal er uitziet.

De vrije interne vervoermarkt dient aan de volgende kenmerken te voldoen:

- 1 Alle Europese vervoerders dienen in een eindsituatie vrije toegang te hebben tot het leveren van vervoerprestaties in Europa.
- 2 Alle Europese vervoerders dienen de marginale sociaal-economische gebruikerskosten van de infrastructuur te dragen.
- 3 Het vervoer dient te gebeuren op basis van gelijkwaardige kwalitatieve eisen m.b.t. de toegang tot het beroep.

4 Het vervoer dient te voldoen aan strenge, voor geheel Europa geldende, veiligheidseisen.

5 Het vervoer dient eveneens te voldoen aan strenge milieu-eisen.

6 Gelijkwaardige concurrentievoorwaarden binnen en tussen de modi.

Kortom het vervoer van goederen (van personen overigens eveneens) moet vrij zijn, kwaliteit bezitten, de kosten dekken, veilig en milieuvriendelijk zijn op basis van gelijke concurrentievoorwaarden binnen en tussen de modi.

Er dient niet gestreefd te worden naar een harmonisatie der arbeidsvoorwaarden afgezien van die welke met de veiligheid te maken hebben.

Nobelprijswinnaar Samuelson schreef eens een artikel over de 'equalisation of factor prices' [3] dat later door Nobelprijswinnaar Tinbergen mathematisch werd onderbouwd en gepreciseerd [4]. Deze stelling luidt ongeveer dat in een vrije markt, zolang er voldoende mogelijkheden bestaan tot alternatieve aanwending der produktiefactoren, de lonen zullen convergeren en voegen wij er zelf aan toe zeker op een hoger niveau dan bij een gefragmenteerde markt het geval is.

De stelling van Samuelson en Tinbergen is uitgewerkt voor twee produktiefactoren, kapitaal en arbeid. Zij geldt evenwel in het algemeen. Voor het vervoer dient men minstens drie produktiefactoren te onderscheiden, arbeid, bewegende kapitaalgoederen en infrastructuur. Voor arbeid en bewegende kapitaalgoederen geldt de stelling onverkort; voor de infrastructuur geldt evenwel dat deze direct of indirect door de overheid wordt aangelegd en beheerd. Ook voor de infrastructuurkosten zal een nivellering echter onvermijdelijk zijn. Te lage toerekening van deze kosten aan de gebruikers zal immers leiden tot verwaarlozing en vermindering van de kwaliteit van het vervoer. Juist om dit te voorkomen is een zeker Europees toezicht op een zo eerlijk mogelijke toerekening noodzakelijk.

HET HEDEN- DE GEFRAGMENTEERDE MARKT

Bij de beschrijving van de gefragmenteerde vervoermarkt is het enerzijds nuttig om per modus te onderzoeken waar de knelpunten liggen die een éénmaking van deze deelmarkt in Europese context in de weg staan. Daarnaast is het nodig om aandacht te schenken aan de relatie tussen de verschillende modi onderling, wil men een beeld kunnen vormen van de vervoermarkt in zijn totaliteit.

De gefragmenteerde deelmarkten weg-rail-spoor

Beroepsgoederenvervoer over de weg

Hoofdknelpunten in de gemeenschappelijke wegvervoermarkt is het ontbreken van een Europese regeling voor de vrije toegang tot de markt voor het internationaal en binnenlands beroepsgoederenvervoer.

Ondanks een geleidelijke verruiming van de contingenten bleven er – mede door de snelle groei van het internationaal goederenvervoer over de weg – op een aantal belangrijke internationale relaties tekorten bestaan, die de slagkracht van het wegvervoer belemmerden. Op de Vervoerraad van juni 1988 werd een verruiming van het communautair contingent voor de jaren 1988 en 1989 vastgelegd, waardoor het internationaal wegvervoer eindelijk bevrijd zal kunnen worden van kwantitatieve beperkingen. Volledige decontingentering op 1 januari 1993 staat daarbij voor ogen.

Kent de liberalisatie van het intra-communautair vervoer een belangrijke vooruitgang, die voor het binnenlands vervoer, de cabotage, is momenteel nog zeer onzeker. Zelfs de wijze van aanpak van deze liberalisatie is op dit moment volstrekt onduidelijk zodat het hoogst twijfelachtig is of op korte termijn Europese realisaties kunnen worden uitgewerkt.

Niet ontkend mag worden dat er een zekere band moet bestaan tussen liberalisatie en harmonisatie. Het harmonisatie-beginsel is echter vaak ten onrechte gebruikt om de nationale vervoerder te beschermen. In een vrije markt dienen wel randvoorwaarden te worden vastgelegd om juist die vrije markt in het algemeen belang zo goed mogelijk te doen functioneren. Niettemin kan vastgesteld worden dat op het gebied van de harmonisatie van de vervoerbepalingen belangrijke vorderingen zijn gemaakt tot éénmaking van de internationale wegvervoermarkt. Zo werd een begin van een Europese regeling uitgewerkt voor de toegang tot het beroep (gebaseerd op de elementen vakbekwaamheid, betrouwbaarheid en financiële draagkracht). Een aanvullende regeling voor de toegang tot het beroep wordt nog in Europees kader besproken. Voorts werd een tarief-liberalisatie doorgevoerd en werden belangrijke vorderingen gemaakt in een sociale regeling, mede gelet de verkeersveiligheidsaspecten (rij- en rusttijd-regeling). Ook werden zowel in ECE- als in EG-kader voorschriften uitgewerkt voor de éénmaking/erkenning van technische eisen voor wegvoertuigen. Afgezien van de resterende verschillen op het gebied van maten en gewichten – mede ingegeven door infrastructuurrandvoorwaarden – zijn er weinig of geen technische belemmeringen meer voor het wegvervoer. Recent zijn de besprekingen afgerond met het oog op een verdere regeling van de emissie-voorschriften voor bedrijfsvoertuigen. Voorstellen voor de keuring van voertuigen zijn nog in discussie. In tegenstelling tot het bovengenoemde internationale regime verschillen de vervoerregimes voor de binnenlandse markten nog aanzienlijk.

Naast deze vervoerbepalingen resteren andere buiten de directe vervoersector vallende bepalingen die van invloed zijn op de kostprijs van de vervoerder. Het zijn juist deze bepalingen waarover de anti-liberaliseerders vallen. Niet ten onrechte indien men de individuele kostprijsonderdelen bekijkt. Met name de fiscale kostprijs-elementen (brandstofaccijns, motorrijtuigbelasting, kosten infrastructuurgebruik) en de salariscomponenten in de Lidstaten tonen onderling grote verschillen.

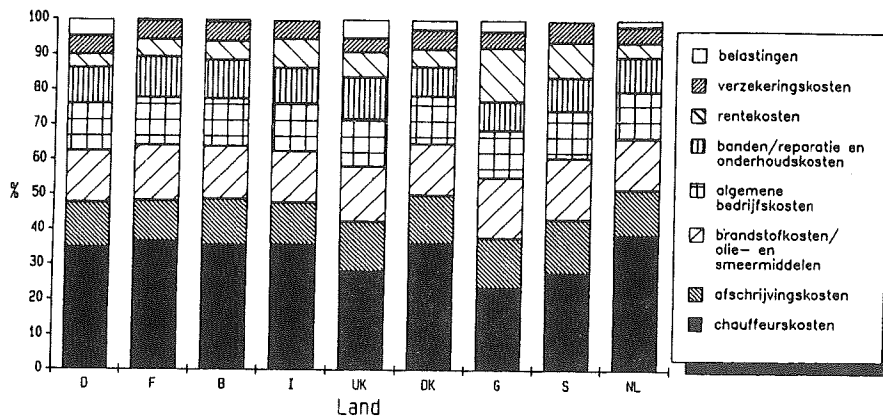
De liberaliseerders bestrijden deze gefragmenteerde concurrentievoorwaardenbenadering en wijzen op PROGNOs- en NEA-kostprijsvergelijkingen, die het resultaat te zien geven dat de globale kostprijzen van de West-Europese vervoerders grosso modo op een onderling vergelijkbaar niveau liggen.

Een vergelijking van de totaalkosten respectievelijk de kostensoorten voor de NEA-berekening op de relatie Nederland-Duitsland is opgenomen in tabel 1.

Nieuw strijdpunt in het Europese concurrentievoorwaardenoverleg lijkt de doorrekening van de infrastructuurkosten aan de gebruikers te gaan worden. Daarbij speelt niet zozeer het principe van deze doorrekening als wel het na te streven stelsel van heffingen (c.q. nationaliteitsprincipe versus territorialiteitsprincipe).

Concluderend kan vastgesteld worden dat zowel de internationale als de binnenlandse wegvervoermarkten gefragmenteerd zijn door de restrictieve markttoetredingsregelingen. De fragmentatie van de binnenlandse markt is hierbij groter dan die voor het internationaal vervoer, waar via een verruiming van de communautaire contingenten een geleidelijke verdere wegwerking van de kwantitatieve restricties mag worden verwacht. De snelheid van deze vrijmaking ligt in handen van de grote transitoland en in het bijzonder bij hun benadering van de concurrentievoorwaardenproblematiek.

Tabel 1 – *Vergelijking van de totaalkosten/kostenstructuur van het beroepsgoederenvervoer over de weg in een 9-tal Lidstaten*



1168	1109	1154	1188	1111	1187	985	1003	1178	Kostprijs in guldens per rit (500 km)
99.2	94.1	98.0	100.8	94.3	100.8	83.6	85.1	100	Kostprijs andere

Bron: NEA-studie kostprijsvergelijking tussen de landen van de Europese Gemeenschap inzake het internationale beroepsgoederenvervoer over de weg (1988)

Beroepsgoederenvervoer over de binnenwateren

Het beeld van de West-Europese binnenvaartmarkt³ is ingekleurd met een breed spectrum van deelmarkten, gaande van gedereguleerde markten (b.v. het Rijnvaartregime) tot sterk overgereguleerde markten (de binnenlandse deelmarkten). De 'beschermde' deelmarkten (tour de rôle, tariefregelingen) vormen daarbij een communicerend vat met de vrije markten.

De capaciteitsproblematiek loopt hierbij als een rode draad door alle deelmarkten heen. Hoewel de (over)capaciteitsproblematiek, gegeven de vraagfluctuaties, niet uniek is voor het binnenvaartbedrijf, heeft zij toch een speciaal karakter door de afhankelijkheid van de produktiecapaciteit van waterstandfluctuaties, de lange levensduur van de relatief kostbare produktiemiddelen, de efficiëntie-effecten op de produktiecapaciteit door ontwikkeling in de laad-, los- en vaartechniek en last but not least de familiebinding met het produktiemiddel. Een en ander heeft erin geresulteerd dat de 'beschermde' deelmarkten in stand gehouden worden teneinde de overcapaciteit te vrijwaren van een ruïneuze concurrentie. Dit tegen de zin van de verladers, die deze overreglementering zowel vanuit een tarifair als vanuit een logistiek oogpunt wensen ongedaan te maken.

In het verleden is getracht de bestaande overcapaciteit aan te pakken via een internationale sloopregeling, doch de regeling bleek in praktijk weinig effect te ressorteren door de grote onderlinge verschillen van deze regeling in de verschillende Lidstaten en het ontbreken van een samenhangende bedrijfsbeëindigingsregeling.

Op Europees vlak en in het kader van de Centrale Rijnvaart-Commissie werden regelingen uitgewerkt m.b.t. de sociale voorschriften (bemannings- en vaartijdenregeling). Deze regelingen betreffen in het algemeen het internationaal vervoer. Ook een regeling m.b.t. de toegang tot het beroep kon tot stand worden gebracht.

Concluderend kan vastgesteld worden dat onder druk van de capaciteitsproblematiek de West-Europese binnenvaartmarkt gefragmenteerd is. Aanpak van de overcapaciteit is steeds gestrand op het ontbreken van een internationale aanpak.

Beroepsgoederenvervoer over de spoorwegen

De verweving van het goederen- en reizigersvervoerbedrijf, de ten opzichte van andere modi grootschalige en sterk nationaal georiënteerde bedrijfsstructuur en de directe of indirecte bindingen met de nationale overheden geven het spoorgoederenbedrijf een bijzonder karakter.

Nationale- en vaak vervoervreemde- overheidsbelangen krijgen daarbij een gewilde of ongewilde doorwerking in het spoorvervoer. Als voorbeelden kunnen genoemd worden: de niet altijd op de vervoerprestatie afgestemde tarificatie van de inlandtrafiek van de West-Europese zeehavens, de niet afgestemde moder-

nisatie van deze inlandverbindingen (bv. de op de gemoderniseerde verbinding Europoort-Venlo aansluitende verbinding naar het Duitse achterland) en de verstoring van de goederenexploitatie door verplichtingen ten aanzien van de dienstverlening in het reizigersvervoer.

Mede door de dominantie van nationale preferenties kent het spoorbedrijf op het vlak van technische harmonisatie een achterstand t.o.v. de concurrerende modi. In dit verband wordt gewezen op de afwijkende spoorbreedte op het Iberisch schiereiland, de verschillen in netspanningsniveau en spanningssoort, de afwijkingen in aslasten, dienstsnelheden en standaard buitenprofielen. In de zich wijzigende logistiek worden deze verschillen als steeds grotere storingsbronnen ervaren.

Het mag een grote verdienste van het spoorbedrijf worden genoemd dat zij ondanks deze handicaps voortdurend bezig is aan de lijn te timmeren teneinde de belemmeringen in het internationale spoorvervoer weg te werken. Daarbij werd een internationale aanpak niet geschuwd en werd actief ingespeeld op de ontwikkelingen in het ladingpakket. Intercontainer en Transfrigo kunnen hierbij genoemd worden, maar ook de stimulering van het gecombineerd vervoer rail-weg. De ontwikkeling van het Europese Hermes-datanet is baanbrekend. Tenslotte wordt aangetekend dat de evolutie van het goederenspoorbedrijf gebeurt binnen de context van een zeer verstrekkende budgettaire-financiële problematiek. De financiële bindingen tussen het goederenspoorbedrijf en de overheid verschillen daarbij van land tot land. Reden voor Europa om in de jaren '70 een aantal besluiten te nemen ter vergroting van de doorzichtigheid van deze financiële relaties.

Samenvattend situeert de sectoriële spoorwegproblematiek zich vooral op het vlak van wegwerking van technische belemmeringen en het zoeken naar samenwerkingsvormen in internationaal kader. De vervoervreemde doelstellingen en de bindingen met de nationale overheden remmen onmiskenbaar de internationalisering van het goederenvervoer per spoor.

De relaties tussen de modi

In de jaren '60 keurde de Vervoerraad een reeks mededingingsbesluiten goed die de concurrentieverhoudingen tussen de vervoertakken regelden. Tevens werd een jaarlijkse verslaggeving over de uitgaven voor en het gebruik van infrastructuur in de Lidstaten uitgewerkt. Uitgaande van de besluitvorming van de Raad is nadien de aandacht verlegd van een expliciet intermodaal mededingingsbeleid naar een impliciet sectorieel beleid, waarbij de grote spoorweglanden vooral via obstructie van de liberalisatie van het wegvervoer hebben getracht de spoorwegbelangen veilig te stellen. Dat hierbij het nalatigheidsarrest van mei 1985 roet in het eten gooide was voor deze landen het signaal om de duim-schroeven in het harmonisatieluik verder aan te draaien en de aandacht toe te spitsen op de fiscale harmonisatie in het algemeen en de wijze van toerekening van de infrastructuurkosten in het bijzonder.

Het niet volledig doorrekenen van de marginale verbruikerskosten aan het goederenvervoer over de weg en over de binnenwateren is steeds door het spoorvervoer beklagd. Deze klachten worden daarbij van de hand gewezen door deze modi, wijzend op de ruïneuze tariefpraktijken van de spoorwegen die alleen in stand gehouden kunnen worden dankzij overheidsinterventies in de kostenafdekking. Buiten kijf staat dat de sociale lasten van het spoorwegbedrijf de concurrentiepositie verzwakken. De andere modi wijzen dan evenwel op de bureaucratische structuur van het spoorbedrijf, vaak in stand gehouden onder invloed van een vervoervreemd werkgelegenheidsobjectief van de overheid en gecompenseerd door de overheidsbijdrage in de spoorwegexploitatie.

Terug naar het Europese overleg inzake concurrentieverhoudingen tussen de modi. Uit oogpunt van een obstructiepolitiek vormen de fiscale harmonisatie en de doorrekening van de infrastructuurkosten een schot in de roos. Fiscale harmonisatie – de Benelux-kraamkamer kan hierbij als negatief voorbeeld dienen⁴ – is wellicht het neteligste probleem van heel de Europese Interne Markt-problematiek. Harmonisatie omhoog is politiek-electoraal onhaalbaar, harmonisatie omlaag is politiek-financieel onmogelijk. Daarbij levert ook de wijze van doorrekening van de infrastructuurgebruiksbelasting voldoende spanningsveld op voor jaren discussie. Het nationaliteitsprincipe benadeelt de grote landen, het territorialiteitsprincipe benadeelt de concurrentiepositie van de kleinere landen (in dit verband is het wellicht nuttig erop te wijzen dat de beroepsvervoerders uit de Beneluxlanden 45% van het intra-communautair wegvervoer voor hun rekening nemen!). Daar bovenop komt het probleem van de onmogelijkheid van doorrekening van de infrastructuurkosten van de Rijn, de belangrijkste vervoerader van Europa, mede gezien de bepalingen van de Acte van Mannheim met betrekking tot de vrije vaart.

Om toch optimistisch te eindigen kan gewezen worden op een logistieke ontwikkeling die de vervoertakken nader bij elkaar brengt, het gecombineerd vervoer. Nu er een sterke toename van het gecombineerd vervoer spoor-weg en water-weg te bespeuren valt, mag verwacht worden dat de traditionele scheidslijnen tussen de modi afkalven. Het feit dat in Europees kader gewerkt wordt aan nieuwe steunmaatregelen voor dit vervoer – waarbij de vraag of deze steun niet alleen betrekking moet hebben op infrastructuurinvesteringen maar ook op de exploitatiekosten, overigens nog felle discussie oplevert – is hoopvol.

Samenvattend werken de uiteenlopende modale belangen in de verschillende Lidstaten de wegwerking van de bestaande verschillen in de intermodale concurrentieverhouding tegen. Onduidelijk is of de partiële concurrentieverstoringen tezamen een substantiële globale concurrentieverstoring tussen de modi als resultaat geven. Bijzonder aandachtspunt vormt de onderlinge samenhang van het integratieproces voor de verschillende modi. Verschillen in integratiesnelheid tussen de verschillende modi kunnen een grote weerslag hebben op de intermodale concurrentieverhoudingen.

DE WEGEN NAAR ROME

Ten aanzien van de opties die nodig zijn voor de afronding van een samenhangende vervoermarkt in Europa moeten, gelet de onderlinge verschillen tussen de modi, meerdere wegen gevolgd worden.

Wegvervoer

Met betrekking tot het internationaal wegvervoer zijn er reële kansen om in 1992 een interne vervoermarkt te realiseren. Voor de toegang tot de markt houdt dit in dat de uitbreiding van het vergunningencontingent gelijke pas houdt met de reële vervoerbehoefte van de individuele Lidstaten. Het nalatigheidsarrest heeft onmiskenbaar bijgedragen tot de huidige Europese vrijmakingstendensen. Na de besluiten van de Vervoerraad van 30 juni 1986 en van 20 juni 1988 lijkt het einddoel '92 vrije markttoegang in zicht.

De regeling met betrekking tot de toegang tot het beroep is reeds afgestemd op het punt van de vakbekwaamheid. Een nadere éénmaking van de regelingen betreffende de honorabiliteit en de financiële draagkracht kan naar verwachting in 1992 gerealiseerd zijn.

De sociale verordening zal naar verwachting op korte termijn aangevuld worden met een uniforme regeling met betrekking tot de controle van de rij- en rusttijdregeling.

Hoewel de technische harmonisatie nog niet geheel afgerond is, staan de resterende verschillen in maten en gewichten de interne markt niet of nauwelijks in de weg.

Het concurrentievoorwaardendossier is de meest onzekere factor. Zolang de richting waarin de fiscale harmonisatie zal gaan onduidelijk is, lijkt het aangewezen de aandacht in eerste termijn toe te spitsen op het globale pakket van de kostprijsonderdelen. Mede gezien de uitkomsten van de PROGNOSE- en NEA-studies staat dit globale pakket de interne vervoermarkt niet in de weg. Pas na de fiscale harmonisatie is het zinvol zich te buigen over de infrastructuurkostentoe rekening.

Wat betreft het binnenlands goederenvervoer over de weg lijkt een interne vervoermarkt in '92 onhaalbaar. Als eerste stap zou de 'Anschlusskabetage' vrijgemaakt kunnen worden voor partnerlanden, maar zelfs dat zal op grote problemen stuiten, gezien de onderlinge verschillen in nationale regelingen voor het wegvervoer. Wegwerking van deze verschillen zou gerealiseerd kunnen worden door de geleidelijke toepassing van de in EG-kader afgestemde internationale vervoerregelingen voor het nationaal vervoer, maar dit zal zeker meer tijd vragen dan de resterende vier jaar. In dit verband dient benadrukt te worden dat het Europese vervoerend bedrijfsleven de veranderingen in de binnenlandse markt niet algemeen toejuicht en in het algemeen de effecten van de vrijmaking van de internationale markt wenst af te wachten.

In Benelux-verband zijn overigens procedures in gang gezet om ook de cabotage vrij te maken. De Benelux kan misschien weer pioniersarbeid verrichten⁵.

Binnenvaart

Wat betreft de binnenvaart dient de politiek een samenhangende internationale regeling uit te werken ter wegwerking van de structurele overcapaciteit, waarbij EG en Rijnvaartcommissie gezamenlijk moeten optreden. De verwachting is dat de regeling op korte tijd zal kunnen worden goedgekeurd, maar of de capaciteitsmaatregelen snel effect zullen hebben valt te betwijfelen.

Stricto sensu is het beurtrolstelsel strijdig met het principe van vrijheid van dienstverlening. Gezien de geladenheid van dit onderwerp lijkt het aangewezen om in eerste termijn de aandacht toe te spitsen op de modernisering van het systeem en pas nadien de verenigbaarheid met het interne marktprincipe aan de orde te stellen. De bestaande discriminatie op nationaliteit bij dit systeem dient onverwijld in alle landen te worden opgeheven.

De regelingen met betrekking tot de toegang tot het beroep en de vaartijd- en bemanningsvoorschriften, die op nationaal vlak nogal uiteenlopen, dienen afgestemd te worden, hetgeen de nodige tijd zal vergen.

De doorrekening van de infrastructuurkosten aan de binnenvaart zal grote implicaties hebben voor deze sector, gezien de bestaande faciliteiten terzake. Vóór '92 zal zo'n doorrekening zeker niet gerealiseerd kunnen worden.

Spoorvervoer

Voor de realisatie van de interne spoorvervoermarkt ligt enerzijds een taak bij de spoorwegmaatschappijen, anderzijds bij de overheden.

De spoorwegmaatschappijen dienen actief te streven naar de wegwerking van de technische barrières. De tendens tot internationalisering van bepaalde spoorwegactiviteiten kan verder gestimuleerd worden door een minder rigide binding tussen de nationale spoorwegmaatschappijen en de internationaal opererende dochters. Opmerkelijk is dat de spoorwegmaatschappijen tot nu toe een strikt nationale structuur prefereren boven een internationale. Ook in dit verband pleiten wij voor de Benelux-kraamkamer. Samensmelting van de goederenvervoerspooractiviteiten in de drie Beneluxlanden tot een 'Benelux-railgoed' zal de Europese spoorwegen niet direct op gelijke hoogte brengen met de grote Europese spoorwegmaatschappijen, maar niettemin de positie van de drie kleine landen in het Europese spooroverleg ten goede komen.

Wat betreft de taken voor de overheid is het wenselijk meer duidelijkheid te krijgen in de bindingen tussen overheid en spoorwegbedrijf in het algemeen en die met het goederenspoorbedrijf in het bijzonder.

Met prioriteit dient aandacht geschonken te worden aan de doorrekening van de infrastructuurkosten aan het goederenvervoer per spoor. Op dit punt bestaat veel ondoorzichtigheid. Juist omdat de besluitvorming over de doorrekening van

deze kosten bij de andere modi belangrijke complicaties te zien geeft, is het zaak duidelijkheid te krijgen. Mocht uit zo'n onderzoek naar voren komen dat het goederenvervoer per spoor de marginale gebruikerskosten van de infrastructuur niet toegerekend krijgt omwille van de overheidsinterventies, dan plaatst dit de doorrekeningsproblematiek voor de concurrerende modi in een volledig nieuw licht.

Slotopmerkingen

Het bovenstaande leert dat de wegen naar Rome voor de verschillende modi verschillende routes kennen. Een sectorgewijze benadering lijkt bij de verdere besluitvorming het meest aangewezen, omdat die pragmatischer is dan een poging om in één slag het ideale geïntegreerde vervoersysteem op te zetten. De onzichtbare hand van Adam Smith zal dan ook zeker voor een intermodaal evenwicht gaan zorgen.

Vastgesteld wordt dat het huidige marstempo op alle routes te traag is (het Witboek voorziet de internationale vrije vervoermarkt reeds in 1988). Een forse eindsprint is nodig, wil men in 1992 de finish halen.

Of voldoende moraal aanwezig is bij alle Lidstaten voor zo'n gemeenschappelijke eindinspanning is overigens op zijn minst twijfelachtig.

Derhalve een elixir, een Gallische druïde waardig, om tot bovenmenselijke krachtinspanning te komen. De ingrediënten kunnen zijn: een nieuwe uitspraak van het Europese Hof met betrekking tot de (niet) totstandkoming van de interne vervoermarkt, een kosten-baten-studie van de interne vervoermarkt en druk van de Europese industrie, die na de realisatie van de interne goederenmarkt in 1992 door vervoerrestricties geen optimale produktenafzet kan realiseren.

Noten

1. Het Akkoord van Schengen werd op 14 juni 1985 gesloten tussen de Lidstaten van de Benelux Economische Unie, Frankrijk en de Bondsrepubliek Duitsland. Het Akkoord stelt zich ten doel de grensformaliteiten en controles voor personen, goederen en vervoer, waar enigszins mogelijk, vóór 1990 af te schaffen.
2. Het onlangs door de Europese Commissie uitgebreide Rapport Cecchini [2] raamt de effecten van de interne markt in 1992: een extra economische groei in 5 à 6 jaar van 4,5 tot 7%, een toename van het aantal arbeidsplaatsen van 2 à 5 miljoen en een forse daling van het consumptieprijsniveau. Een Benelux-berekening uit 1983 toont als resultaat dat alleen voor het wegvervoer aan de Belgische-Nederlandse grens het vereenvoudigd Benelux-regime een jaarlijkse besparing oplevert van 300 miljoen gulden (Benelux-Tijdschrift 83-2).
3. De bijzondere regimes elders (Rhône, Po, Donau) blijven in dit artikel buiten beschouwing.
4. In Benelux-verband is tientallen jaren tevergeefs gepoogd tot accijnsunificatie te komen. Hoofdzaak van de veelvuldige mislukkingen was het niet geharmoniseerde begrotingsbeleid. Iedere regering streeft naar dekking van de overheidsuitgaven en zoekt daarvoor de belastingmiddelen, die in een gegeven politieke situatie het best passen. Hoewel de politieke wil om zich t.a.v. de accijnzen te binden wel aanwezig was, was toch de praktijk harder dan de leer. Overigens is interessant dat ook op dit gebied te grote verschillen vermeden werden om een te grote 'détournement de trafic' in dicht bevolkte grensgebieden te voorkomen.
5. Het intra-Benelux-goederenvervoer werd reeds in 1962 vrijgesteld van kwantitatieve restricties. Het vervoer met derde landen op Benelux-grondgebied is al sinds 1969 partieel geliberaliseerd.

Referenties

1. Commissie van de Europese Gemeenschappen; *De voltooiing van de interne markt*, document COM (85) 310 def. (1985).
2. Commission des Communautés européenne, *1992 la nouvelle économie européenne*, Economic européenne nr. 35 (1 maart 1988).
3. SAMUELSON, P.A., *International Trade and the Equalisation of Factor Prices*, The Economic Journal, 58 (1948), p. 163.
4. TINBERGEN, J., *The equalisation of factor prices between free trade areas*, Metroeconomica, 1949, 1: 40-47.

EENWORDING VAN DE EUROPESE MARKT; UITDAGING VOOR NEDERLANDSE DISTRIBUTIEBEDRIJVEN *

Prof. Dr. W. MOLLE**

Drs. Ing. P. BLOK***

Abstract

The integration of the European market; challenge for Dutch distribution companies

The completion of the internal European market will make an impact in many areas, that of transport and distribution being no exception. The purpose of the present article is to point out that integration can lead to more trade among member states and hence to more transport, and also opens good prospects for greater penetration into foreign markets.

Some representatives of the transport and distribution sector emphasise the opportunities opening for Dutch enterprise, given its strong position in the control and supervision of transport and distribution. Figures of the balance-of-payment positions held by European countries in the transport trade justify their optimism, as we shall see.

Others, on the contrary, accentuate rather the threat of competition from (south-European) firms, who are often able to work with lower (wage) costs. We shall see that this threat is also real, for indeed, a strong international competitive position can crumble away very fast. In the second part of this article we will propose what we see as an appropriate strategy to respond to the new environment. From the analysis of the developments in some other sectors which have already been confronted with the integration process, we may conclude that the Dutch transport and distribution companies can maintain their present competitive advantage if, like the manufacturing companies 20 years ago, they transform themselves into multinationals that are not only active but actually established on the various national markets of Europe. In fact, the very completion of the internal market enables them to do so. Besides, they should no longer be content to render occasional services to a varying patronage, but set themselves to the task of supplying high-value logistic services to several multinational companies in the framework of the permanent customer-supplier relationship that goes by the name of co-makership.

INLEIDING

In deze bijdrage zal allereerst een kenschets gegeven worden van de *kansen en bedreigingen* die de verdere Europese integratie met zich brengt. De kans bestaat in de uitbreiding van de markt voor vervoer- en distributiediensten. De bedreiging is dat een sterke concurrentie-positie zeer snel blijkt af te kunnen brokkelen. In een tweede gedeelte wordt aangegeven wat de *strategie* dient te zijn om op

* Een eerdere versie van dit artikel werd gepresenteerd als inleiding op het 5e Havencongres 17-03-1988. De Doelen, Rotterdam.

** Directeur Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam
Hoogleraar Economie Europese Integratie, R.L. Maastricht

*** Hoofd afdeling Transport en Logistiek, Nederlands Economisch Instituut Rotterdam.

deze nieuwe omgeving in te spelen. Wij zullen daartoe een analyse geven van de ontwikkelingen in enkele andere bedrijfstakken die eerder met het integratieproces geconfronteerd werden om te zien wat voor lessen daaruit getrokken kunnen worden voor het vervoer.

De bijdrage zal worden afgerond met de *conclusie*, dat het bestaande concurrentievoordeel in de toekomst alleen behouden kan blijven als de Nederlandse transport- en distributie-ondernemingen (net als de industriële ondernemingen 20 jaar geleden) zich omvormen tot multinationals, die in verschillende nationale markten van Europa gevestigd zijn.

ENKELE TRENDS

Handel en integratie

De Europese economische integratie heeft allereerst de goederenhandel tussen de Lidstaten vrijgemaakt van douanerechten en kwantitatieve beperkingen. Het aandeel van de intra EG-handel in het Bruto Binnenlands Product (BBP) van de EG-landen is in 25 jaar tijd praktisch verdrievoudigd (zie bovenste regel tabel 1). Daarnaast is door de EG gewerkt aan een vermindering van de protectie op wereldschaal. Deze externe vrijhandelspolitiek heeft minder drastische gevolgen gehad; het aandeel van de handel met derde landen is gestegen van 9 naar 12% van het BBP (zie middelste regel tabel 1). De totale buitenlandse handel van de Lidstaten van de Europese Gemeenschap (intra en extra EG) samen is als aandeel van het BBP ongeveer verdubbeld (van 14 naar 26).

Tabel 1 – Import en export van EG-landen* als % van BBP (per categorie en totaal)

		1960	1970	1980	1985
Intra EG handel:	import	6	8	13	15
	export	5	8	12	14
Extra EG handel:	import	9	10	12	12
	export	9	9	11	12
Totale handel:	import	15	18	25	27
	export	14	17	23	26

* EG 12 in alle jaren

Bron: Eurostat

Een vergelijking van de twee bovenste en de twee middelste regels van de tabel 1 geeft aan dat de intra handel van de EG belangrijker geworden is dan de extra handel. De intra EG-handel is nu gemiddeld 55% van de totale handel van de Lidstaten tegen ca. 35-40% in 1960.

Groei en transport

De toegenomen welvaart en integratie hebben een duidelijk effect gehad op de behoefte aan transport in de Europese Gemeenschap. We hebben in grafiek 1 enkele interessante kerngegevens bij elkaar gebracht, die dit illustreren. In de bovenste lijn is de groei van het transport in Europa (in tonnen gemeten) weergegeven. Deze groei houdt op lange termijn ongeveer gelijke tred met de groei van het BBP van de EG¹. Het BBP is het totaal van de waarde die door bedrijven en overheid gecreëerd wordt. Een gedeelte van deze activiteiten is van dienstverlenende aard (bijv. accountantsdiensten) en genereert geen of weinig transport van goederen. Dit in tegenstelling tot de industrie, waarvan zowel de eindproductie als de inputs d.m.v. goederentransport naar zijn bestemming moeten worden gebracht. In de afgelopen periode zijn in Europa de dienstbedrijfstakingen harder gegroeid dan de industriële, hetgeen tot uiting komt in de grafiek in de vorm van een industriecurve, die duidelijk onder die van het totaal van het BBP ligt.

De grafiek geeft verder aan dat het transport inderdaad sterk beïnvloed wordt door de industriële productie: de sterke schommelingen van de industriële conjunctuur vinden duidelijk hun weerslag in de lijn van het transport.

Het effect van de toegenomen specialisatie en integratie komt duidelijk naar voren in de vergelijking van industrie en transport.

De laatste is inderdaad anderhalf keer zo hard gegroeid als de eerste. Dit effect krijgt te meer reliëf als men bedenkt dat de transportcijfers in tonnen zijn weergegeven en de industriële productie in waarde. Daar gemiddeld de waarde-gewichtsverhouding nogal wat gestegen is in de afgelopen periode, betekent dit dat de stijging van het transport, ten opzichte van die van industriële productie, nog veel hoger zou zijn geweest als beide in hetzij volume, hetzij waarde zouden zijn uitgedrukt.

Modal split

In de afgelopen jaren is de verdeling van het goederentransport over de verschillende vervoerwijzen sterk veranderd. Dit kan op vele wijzen worden geïllustreerd, bijv. met getallen die in tonnen of ton kilometer per vervoerwijze de vervoerprestatie aangeven. Wij hebben hier gekozen voor een wat andere aanpak, t.w. het beschrijven van de veranderende vervoerwijzekeuze met behulp van gegevens over de ontwikkeling van de produktiemiddelen. Ondanks het feit dat er op deze cijfers wel wat valt af te dingen (bijv. wat betreft de ontwikkeling in de loop van de tijd van de capaciteit per eenheid), geven ze toch overduidelijk de stormachtige opkomst aan van het wegvervoer en het terugvallen van het vervoer via spoorweg en binnenvaart.

Het wegvervoer neemt nu een zeer overwegende plaats in, ver voor de spoorwegen en de binnenvaart. Als we de zaak in tonnen meten en alleen kijken naar het internationale vervoer, dan blijkt het wegvervoer op het ogenblik ongeveer

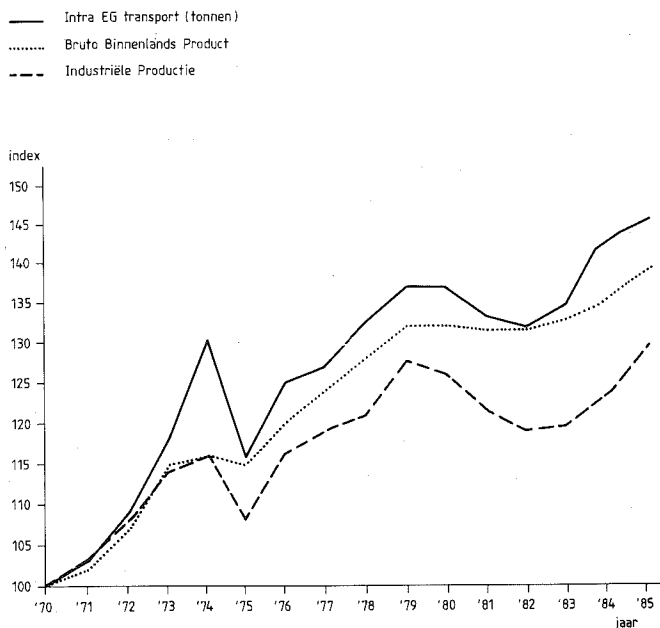
het dubbele te zijn van het spoorwegvervoer. Ook het zeevervoer (cabotage) en luchtvervoer nemen belangrijke plaatsen in in het totale Europese goederenvervoer, maar met tabel 2 vergelijkbare cijfers daarover zijn niet voorhanden.

Tabel 2 – Karakteristieken van de vormen van inland transport in Europe (EG 12)

	1950	1960	1970	1980	1985
Weg: vrachtwagens (× 1.000.000)	3	5	8	10	12
Spoor: goederenwagens (× 1.000.000)	1,5	1,3	1,1	0,9	0,7
Binnenvaartschepen (× 1.000)	x	39	29	21	19

Bron: Molle, te verschijnen [1]

Grafiek 1 – Ontwikkeling van het grensoverschrijdend goederenvervoer, van het BBP en van de industriële productie (index 1970 = 100) in de Europese Gemeenschap



Bron: Europe Transport; Eurostat National Accounts; Statistical Bulletin EC Industrial Production (op basis van EG 9).

Positie Nederland

Nederland is vanouds een handels- en transportland. Zijn huidige internationale positie is vooral op de zeehaven van Rotterdam (eerste in Europa) en de luchthaven Schiphol (vierde van Europa) gebouwd. Zowel rondom de eerste (zie bijv. [2,3]) als de tweede [4,5,6], is een heel cluster van aanverwante activiteiten gegroeid. De totale aan de Rotterdamse zeehaven gebonden werkgelegenheid is in 1983 op rond 110 000 geschat, waarvan de helft in vervoer, handel en aanverwante diensten. De omvang van de werkgelegenheid die aan de luchthaven gebonden is wordt op 32 000 geschat, (waarin niet de indirect afhankelijke werkgelegenheid begrepen is). Jammer genoeg zijn de cijfers voor de zee- en luchthaven niet vergelijkbaar, en bestaat er ook geen evaluatie van het gezamenlijk belang van de vervoer- en distributiesector in Nederland.

Ook de internationale betekenis van deze activiteitenclusters is niet goed bekend. Wij hebben getracht deze toch wat te belichten door middel van betalingsbalanscijfers. Voor een tweetal jaren is de Nederlandse positie en die van zijn Europese partners weergegeven in grafieken 2 en 3. Het blijkt dat Nederland in 1973 in transport een relatief sterke positie (meer inkomsten dan uitgaven) had, die in de periode 1973-1984 nog verder is verbeterd. Nederland had in dat jaar een overschot op zijn betalingsbalans van transportdiensten van 3 miljard Ecu (ca. 7 miljard gulden). Het VK had in 1973 een vergelijkbare positie als die in Nederland in 1984. Dit lijkt als belangrijke les voor Nederland in te houden om er niet zonder meer van uit te gaan dat de eenmaal verworven plaats wel behouden zal blijven.

Informatie en logistiek

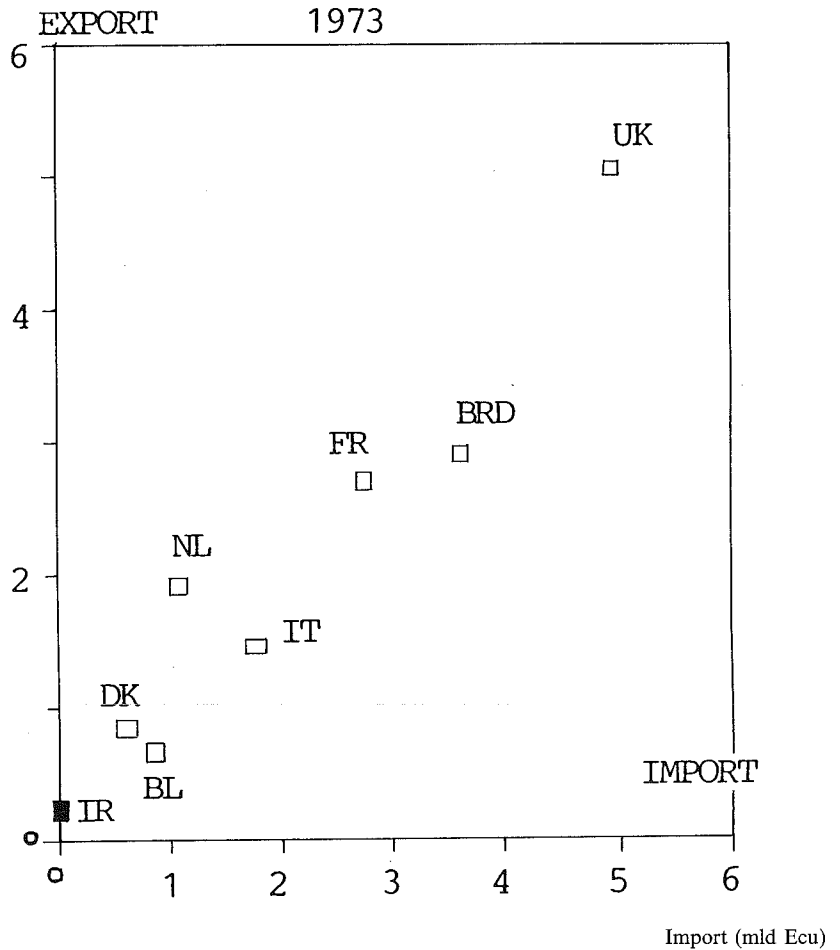
Nieuwe technieken maken het mogelijk om zowel de afzonderlijke stromen van goederen, personen en informatie alsook het gehele proces van internationale uitwisselingen beter te beheersen. De totale kosten die met logistiek gemoeid zijn, zijn hoog (van 15 tot 25% van de omzet) waarvan de directe transportkosten zo'n 5 tot 15% uitmaken [7]. Het streven naar kostenbeheersing leidt ertoe dat bedrijfsinterne en bedrijfsexterne productie- en logistieke processen steeds meer geïntegreerd worden in een totaal informatie- en managementsysteem. Hieronder wordt verstaan de afstemming van transport, opslag en produktbewerkingsactiviteiten tussen en binnen ruimtelijk en organisatorisch gescheiden produktielokaties.

In tegenstelling tot de beheersmatige integratie onder invloed van logistieke concepten, lijkt het vervoer zelfs door deze ontwikkelingen fysiek ruimtelijk eerder gedisintegreerd te worden [8]. Inderdaad hebben de nieuwe technieken het mogelijk gemaakt om het traject waarin de transacties plaatsvinden en waar zaken als de eigendomsoverdracht, levering, prijs en verrekening worden gedaan, onafhankelijk te kiezen van het distributietraject d.w.z. van de infrastructuur waarlangs goederen van producent naar verbruiker gaan. Dit betekent dat

Grafiek 2 – Export t.o.v. Import van transportdiensten (Miljard Ecu) voor landen van de Europese Gemeenschap

Export (in mld Ecu)

EXPORT VS. IMPORT TRANSPORTDIENSTEN

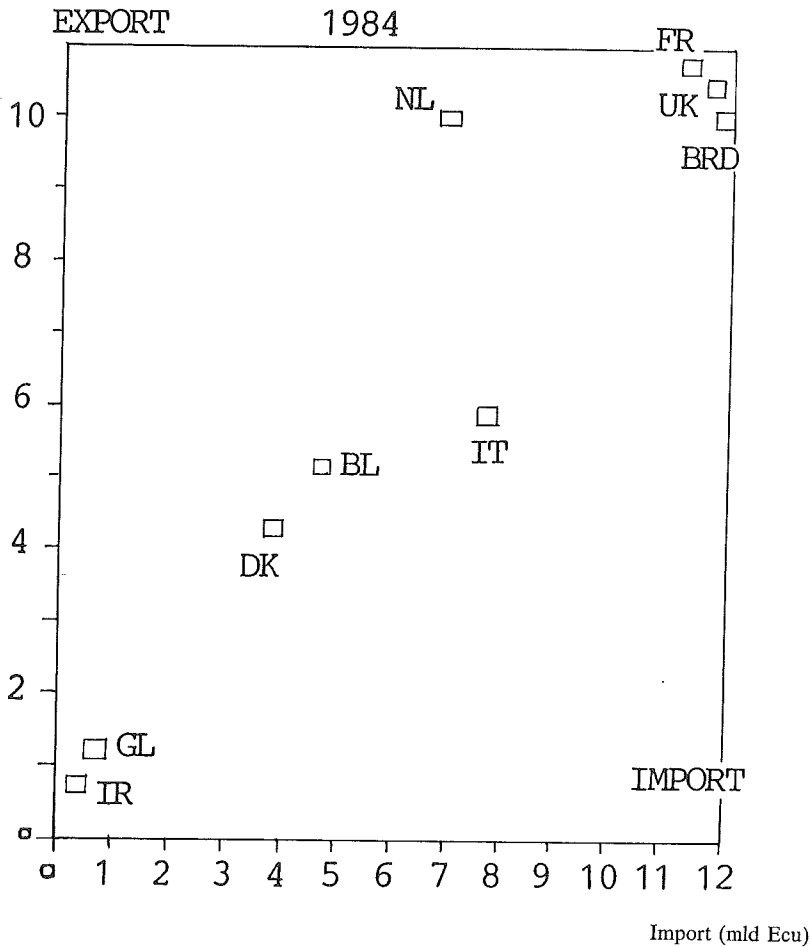


het vervoer een ondergeschikt element is geworden van een veel groter systeem. We zien dan ook de neiging ontstaan bij diverse groepen als verladers, transporteurs, expediteurs of handelaars om meerdere delen van het gehele stelsel te beheersen, om zo een sterkere positie te krijgen in de gehele logistieke keten.

Grafiek 3 – Export t.o.v. Import van transportdiensten (Miljard Ecu) voor landen van de Europese Gemeenschap

Export (in mld Ecu)

EXPORT VS. IMPORT TRANSPORTDIENSTEN



Regulering

Het EG verdrag geeft aan vervoer een aparte status doordat het niet zonder meer de algemene verdragsregels op het vervoer van toepassing verklaart, maar de verplichting bevat om een specifiek Europees beleid voor het vervoer uit te werken. Vervoer is van oudsher een sterk gereguleerde sector, en de nationale verschillen in marktordening en in opvattingen t.a.v. functies van het vervoer

(publieke dienst versus zakelijke dienst) hebben tot voor kort de uitwerking van zo'n gemeenschappelijk vervoerbeleid verhinderd. Door de uitspraak van het Europese Hof in de nalatigheidszaak 13/83, die door het Europees Parlement tegen de Raad van Ministers van de EG is aangespannen, is duidelijk geworden, dat de vrije Europese vervoermarkt in 1992 gerealiseerd moet zijn [9]. Hoewel het nog niet van harte gaat, lijkt er recentelijk toch enig schot te komen in de liberalisatie die daarvoor nodig is. Dat zal waarschijnlijk een betere dienstverlening door eenvoudiger markttoegang, lagere prijzen, door efficiëntere benuttingen van produktiemiddelen, en hogere kwaliteit van dienstverlening in haar geheel door verbreding, onderlinge afstemming, minder bederf, grotere stiptheid etc. tot gevolg hebben [10].

Toekomst

Het jaar 1992 met vrijmaking van nog bestaande belemmeringen op de diverse deelmarkten (industrie, vervoer, diensten) komt dichterbij: realisatie van de interne markt zal niet alleen de handel verder stimuleren, maar ook het transport. Dat betekent dat er in beginsel goede vooruitzichten voor de Nederlandse transport- en distributiesector op de Europese markt bestaan. Daar kan alleen van geprofiteerd worden als effectief het hoofd geboden wordt aan de toenemende concurrentie van andere landen op deze grotere en vrijere markt. Voor het opstellen van een marketingplan is het belangrijk uit te gaan van een integraal logistiek concept voor de gehele Europese markt, en rekening te houden met de toenemende rol van informatica en telecommunicatie. In de volgende paragraaf zal dit nader uitgewerkt worden.

De uitgangspositie van de Randstad als belangrijkste knooppunt van Nederland is daarbij zeer goed. Uit een recent onderzoek [11] naar de aantrekkelijkheid van bepaalde vestigingsmilieus voor internationaal georiënteerde distributieactiviteiten bleek, dat de Randstad voor deze een betere lokatie biedt dan steden als Brussel, Antwerpen, Londen, Parijs en Frankfurt. Overigens zal aan verbetering van een aantal zwakke punten in de toekomst aandacht moeten worden besteed om die positie te kunnen behouden. In concreto werd voorgesteld om de achterlandverbindingen van, en de ruimte voor distributie-activiteiten bij de zee- en luchthavens te verbeteren. Daarnaast werd in zijn algemeenheid gewezen op de behoefte aan een verbeterde telecommunicatie-infrastructuur en in het bijzonder op de noodzaak van marktinformatiesystemen.

MARKT EN BEDRIJF

Redenen voor multinationalisatie

De omstandigheden waaronder het Europese transport en distributiebedrijven in de toekomst zullen moeten werken, lijken op de omstandigheden waaronder

andere bedrijfstakken als de industrie en zakelijke dienstverlening al enige tijd werken. In de laatste bedrijfstakken is op deze omstandigheid ingespeeld door multinationalisatie.

Wat brengt een onderneming ertoe om te multinationaliseren, d.w.z. om zich met productiebedrijven in meerdere landen tegelijk te vestigen? Volgens Dunning [12] zijn er drie typen factoren die daarbij een belangrijke rol spelen, t.w.:

- *Ownership advantage*: dit kan bestaan uit een patent of een merk dat men liever zelf wil exploiteren dan het in licentie te geven. Het kan echter ook zijn dat het bedrijf een superieure managementtechniek heeft ontwikkeld, die het ook goed kan toepassen in andere landen.
 - *Internalisation advantage*: dit bestaat bijv. omdat het zelf in de hand houden van de kwaliteit van het produkt een sterkere marktpositie geeft door de garanties die aan klanten gegeven worden. Een ander voorbeeld is het wegnemen van transactiekosten, die steeds optreden als met 'vreemde' bedrijven afspraken moeten worden gemaakt;
 - *Location advantage*: een multinationaal bedrijf kan zijn bedrijfsonderdelen zo goed mogelijk spreiden over de totale markt, om de laagste productie- en transportkosten te realiseren. Het zal voor elk onderdeel die vestigingsplaats kiezen waar factoren als arbeid, infrastructuur, etc. het gunstigst zijn.
- In praktijk spelen deze factoren vaak door elkaar, en zijn bovendien andere factoren ook nog relevant. Dat ligt verschillend voor industrie en diensten.

Industrie

Heeft een industriële onderneming vastgesteld dat het een of meerdere van de eerdergenoemde specifieke voordelen kan uitbuiten door multinationalisatie, dan staan er nog verschillende vormen open om deze multinationalisering gestalte te geven. De keuze die daaruit in afzonderlijke gevallen gemaakt wordt, zal sterk afhankelijk zijn van de omgeving, met name van de regels t.a.v. handel, productie, etc. Deze veranderen in de loop van de tijd. Ook de vorm van multinationalisatie verandert daarmee. Een beeld van de opeenvolging, zoals die in de praktijk vaak verloopt, is gegeven in Schema 1.

Schema 1 – Multinationale bedrijven en handel

Omgeving	Fabrieken voor reeks produkten	Dominant bedrijfsonderdeel
Vrijhandel	Eén bedrijf (moederland)	Productie en export afdeling
Protectionisme	Reeks fabrieken in reeks landen	Nationale bedrijven
Integratie	Beperkt aantal bedrijven op goede locaties	Matrix van nationale en produktorganisaties
Vrije interne markt	Eén optimale locatie per produkt	Internationale produktdivisies

Het is in grote mate gebaseerd op de historische ontwikkeling bij bedrijven als Philips [13]. In een periode van vrijhandel, zoals die tot de eerste wereldoorlog bestond, kon men vanuit de bestaande (Nederlandse) productiecentra naar andere landen exporteren; het bedrijf richtte zich op het uitbuiten van de internalisation advantage door het integreren van diverse schakels in het productieproces (vertikaal en horizontaal). Toen tussen de twee wereldoorlogen het protectionisme zeer sterk werd, kon alleen nog van de 'eigenaarsvoordelen' als patenten, kwaliteitsgarantie, etc. geprofiteerd worden, door voor elk produkt in elk land een productiebedrijf te vestigen; een nadeel van deze keuze is dat er niet meer van schaalvoordelen geprofiteerd kan worden. Toen door de toegenomen integratie in Europa de nationale bescherming verminderde, is men weer gaan specialiseren om de schaalvoordelen te benutten. In deze fase zijn de 'locatievoordelen' een grotere rol gaan spelen. Bij voldoende hoge schaalvoordelen en lage afstandskosten leidt dit dan uiteindelijk tot een volledige specialisatie van de diverse bedrijven.

Deze structurele wijzigingen zijn gepaard gegaan met organisatorische wijzigingen; de laatste kolom van Schema 1 geeft aan dat er in elke fase een andere verdeling bestaat van de macht over de produkt- en territoriale organisatie.

Diensten

In een aantal dienstensectoren bestaan net als in de vervoer- en distributiesector grote problemen om op Europese schaal de markt te bewerken. Een goed voorbeeld daarvan is accountancy. De afscherming van de nationale markten voor de concurrentie van buiten verloopt hier via de kwalificaties van beroepsbeoefenaren. Door de grote verschillen in nationale eisen in Europa en de geringe voortgang van het harmonisatieproces op dit stuk [14], worden de administraties van industriële en dienstbedrijven nog steeds gecontroleerd volgens nationale normen door kantoren waarvan de accountants aan nationale beroeps- en opleidingseisen moeten voldoen. Deze omstandigheden hebben niet alleen de internationale arbeidsmobiliteit van accountants negatief beïnvloed, maar ook de internationale export en import van accountantsdiensten zeer moeilijk gemaakt. Er is echter wel een sterke multinationalisatie opgetreden [15], die vooral werd ingegeven door de behoefte om grote multinationale klanten in alle landen waar zij gevestigd zijn te kunnen bedienen en coherentie in de controle te garanderen. Daarnaast was er de noodzaak om voor 'nationale' klanten informatie over bepaalde andere landen en situaties snel en goedkoop te kunnen verifiëren. Beide activiteiten zijn alleen mogelijk in een organisatie die kantoren heeft in een groot aantal landen [16]. Er zijn een aantal praktisch mondiaal werkende groepen ontstaan, die zich bovendien sterk hebben geïntensificeerd.

De meeste van deze bedrijven hebben naast accountancy ook onderdelen die

zich met het geven van organisatie- en fiscaal advies bezighouden. Vooral voor deze laatste activiteit lijkt het functioneren in een internationaal netwerk noodzakelijk om het internationaal opererende bedrijfsleven goed te kunnen bedienen. Echter, zolang de problemen met wederzijdse erkenning van diploma's en van verificatieprocedures in de EG blijven bestaan, zullen deze bedrijven moeten blijven handelen volgens de regels van de tweede fase van het schema van de vorige paragraaf: te weten het produceren voor alle deelmarkten in elk land. In hoeverre bij de verdergaande Europese harmonisatie naar fase 3 (specialisatie en intra industry trade) zal worden overgegaan, zal sterk afhangen van de mate waarin deze grote accountantskantoren ook daadwerkelijk schaalvoordelen kunnen bereiken.

Distributie

Als gevolg van de beperkingen in de vrije EG-vervoermarkt zijn op dit ogenblik bedrijven nogal gehinderd bij het uitvoeren van vervoerdiensten in andere Lidstaten, d.w.z. in het exporteren vanuit hun bestaande vestiging. Men kan zich hieraan tot op zekere hoogte onttrekken door vestigingen op te richten in andere landen (volgens de tweede regel van Schema 1). De informatie over de eigendomsverhoudingen in het vervoer in Europa is beperkt, maar wat er is, geeft aan dat er in het verleden maar weinig Europese bedrijven deze strategie van integratie door (multinationalisatie) hebben gevolgd. Er zijn nogal wat aanwijzingen dat de situatie zich aan het veranderen is.

De eerste reden is dat veel bedrijven er van uitgaan dat ook voor het vervoer in 1992 de Europese markt vrij zal zijn, en deze zijn zich nu aan het oriënteren op hun mogelijkheden om door multinationalisatie een goede toegang tot deze markten te creëren. Net als in de industrie, zal het uiteindelijke succes afhangen van de concurrentiepositie, die op haar beurt bepaald wordt door de mogelijkheid om kostenbesparingen te realiseren door het efficiënter inzetten van produktiemiddelen en door de mogelijkheid om de kosten van marktwerking en R & D over meerdere landen te spreiden.

De tweede reden is de stijging van het aandeel van diensten die aan multinationale klanten geleverd worden. Deze vragen in toenemende mate totaalpakketten in plaats van onderdelen van vervoerdiensten, die soms maar tot één vervoerwijze en één land beperkt zijn.

Deze twee omstandigheden zullen in de naaste toekomst meer bedrijven in het vervoer ertoe aanzetten om een organisatie op te bouwen die in de meeste landen van Europa aanwezig is en een eenduidige ondernemingsstructuur naar multinationale en nationale klanten laat zien en een groot aanbod kan leveren van zeer diverse vervoer- en logistieke diensten.

Welke rol?

In de economie zijn een tweetal tendensen waarneembaar die belangrijke gevolgen hebben voor de strategiebepaling van bedrijven uit het vervoer. Een eerste tendens is dat de grote bedrijven zich steeds meer richten op de *ontwikkeling en marketing van hun eindprodukten*, en grote delen van de eigenlijke productie uitbesteden, (de z.g. 'hollow company'). Deze bedrijven hebben dan een aantal andere bedrijven nodig, die hen van tussen- en eindprodukten en diensten voorzien.

Schema 2 – *Strategische posities van bedrijven die tussenprodukten of diensten aan bedrijven leveren*

	Eigen produkt ontwikkeling	Productie op specificatie van opdrachtgever
Duurzame relatie	co-maker	subcontractor
Losse relatie	expert	jobber

Binnen deze laatste groep vindt er een zekere rolverdeling plaats. Al naargelang er een vaste of losse relatie bestaat tussen eindproduktenfabrikant en toeleverancier en naargelang deze laatste wel of niet zelf aan produktontwikkeling doet, is de positie van een bedrijf anders. Bedrijven die de rol van co-makerschap waarmaken (eigen R & D, duurzame relatie), zullen vrij sterk staan. Zeker als zij voor meerdere gespecialiseerde klanten werken. Bedrijven in de rol van subcontractor (d.w.z. geen eigen R & D maar wel met vaste relaties) bezetten strategisch al zwakkere plaatsen. De rol van jobber of klusjesbaas is een zeer moeilijke (tobber?).

Een tweede tendens is het zich concentreren op *kernactiviteiten* met als gevolg het afstoten van bedrijven die daar niet in passen. Dat kan voor veel (grote) bedrijven betekenen dat zij hun eigen vervoersector zullen afstoten en in het vervolg vervoerdiensten inkopen. Gegeven de toenemende behoefte aan 'just-in-time' leveringen (besparing voorraadkosten [17]), zal dit voor de gespecialiseerde vervoerbedrijven tot gevolg hebben dat de markt niet alleen groter wordt, maar ook verschuift, van incidentele transportdienst naar de kwalitatief hoogwaardige transportdiensten, die geleverd worden aan klanten waarmee een duurzame relatie bestaat.

Het in Schema 2 gemaakte onderscheid gaat ook op voor het vervoer. Bedrijven die goede logistieke diensten aanbieden, die voortdurend ten behoeve van hun vaste klanten worden verbeterd, zullen de rol van co-maker kunnen vervullen. Het gaat hierbij niet alleen om de grote bedrijven, maar juist ook om de middelgrote en kleinere bedrijven [18].

Logistiek is dan geen vaag concept maar wordt met business oriented logistics een duidelijk marketing instrument voor transport- en distributiebedrijven. Bedrijven die zich specialiseren op één transportmiddel zullen eerder in de rol van

subcontractor terechtkomen. Bedrijven tenslotte, die slechts incidentele vrachten vervoeren voor wisselende klanten via één vervoerwijze, zullen de rol van klusser krijgen.

Het geheel overziende lijkt het dat een distributiebedrijf, dat nu niet probeert om zijn specifieke voordelen uit te bouwen in een multinationaliseringsproces, een grote kans heeft om veroordeeld te worden tot een ondergeschikte rol, d.w.z. opgenomen te worden in een buitenlandse organisatie of klusjesbaas te worden. Men hoort nogal eens de opmerking dat voor Nederlandse distributiebedrijven de noodzaak van aanpassing niet zo sterk is, omdat zij in tegenstelling tot buitenlandse collega's een internationale concurrentie gewend zouden zijn. Deze veronderstelde gunstige uitgangspositie is echter niet voldoende; de ervaring in de industrie (wasmachines bijv.) leert nl. [19] dat een relatieve buitenstaander door wel goed in te spelen op nieuwe marktsituaties, zeer snel de traditionele voordelen van 'gevestigde' bedrijven volledig teniet kan doen. Voor de Nederlandse vervoersector stelt zich dus wel degelijk een probleem, omdat naar de waarneming van een aantal grote verladers de mentaliteit in veel onderdelen van het vervoer nog sterk die van jobber is; dat betekent dat een aantal bedrijven voor de zeer zware opgave staat om niet alleen een markt- en organisatieverandering door te voeren, maar zelfs een cultuurverandering door te voeren.

CONCLUSIES

Nederland heeft een relatief sterke positie t.o.v. andere Europese landen in vervoer en distributie; zo'n positie kan echter snel teloor gaan. Om dat te vermijden zijn op tweeërlei gebied inspanningen nodig. Er zijn alleerst inspanningen nodig van bedrijven, waarbij de codewoorden zijn:

1. multinationalisatie, aanwezigheid in vele Europese landen;
2. verbetering van de kwaliteit van het produkt (betrouwbaarheid, tijdstip);
3. versterken van een stabiele relatie met (multinationale) verladers.

Daarnaast zal de overheid moeten zorgen voor de verbetering van de infrastructuur in brede zin (lucht- en zeeverbindingen, wegen en telecommunicatie, maar ook onderwijs, etc.) en een verhoging van promotie (zie bijv. actie van Nederland Distributieland).

Een duidelijke strategie die gezamenlijk door overheid en bedrijfsleven in praktijk wordt gebracht, lijkt daarbij de beste kansen op succes te bieden.

Noot

1. Deze relatie ligt anders voor het *nationale* vervoer. Binnen Nederland bijv. is het vervoer in tonnen gemeten sinds 1970 nauwelijks gegroeid, terwijl het BBP meer dan verdubbeld is in die periode.

Referenties

1. MOLLE, W.T.M. *The economics of European integration*, forthcoming (1989).
2. MOLLE, W.T.M. *De haven van Rotterdam als bron van werkgelegenheid en inkomen*, ESB, 18 juni 1980, blz. 700-706.
3. OLR, *Op (onder)zoek naar economisch herstel*, Openbaar Lichaam Rijnmond, Rotterdam, 1984.
4. WEBS, *De economische Betekenis van Schiphol, Deel I*, Haarlem, 1980.
5. WEBS, *De Economische Betekenis van Schiphol, Deel II, Uitstralingseffecten van de luchthaven*, Eindrapport, Haarlem, 1980.
6. AMKREUZ, J.P.M.N. en J.G. VELDHUIS, *De interactie tussen Schiphol en de omliggende regio*, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, Vol. 23/4, pp. 459-469, 1987.
7. NEI, *Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie*, Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam, 1987a.
8. NEI/EBW, *Nederland als Stapelplaats*, Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam, 1983.
9. SIMONS, J.W.G., *Liberalisatie in het vervoer moet!*, ESB, 12 juni 1985, blz. 597 e.v., ESB, 10 juli 1985, blz. 702 e.v. en ESB, 28 mei 1986, blz. 533 e.v.
10. Auctores Varii, *Issues and experience of Transport Regulation Reform*, Internationaal Journal of transport Economics, Vol. X, no. 1,2, 1983.
11. NEI, *Plaats en functie van de Randstad in de Nederlandse economie*, Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam, 1987b.
12. DUNNING, J., *Explaining changing patterns of international production*; in defence of an eclectic theory, Oxford Bulletin of Economics and Statistics, 1979, vol. 41, pp. 269-195.
13. MUNTENDAM, J. *Philips in the world, a view of a multinational on resource allocation* in B. v.d. Knaap and E. Wever (eds.), *New technology and regional development*, Croom Helm publishers, London, 1987, pp. 136-144.
14. EL-AGRAA, A.H. and GOODRICH, P.S., *Factor Mobility with specific reference to the accounting profession*, in El-Agraa, A.M., (ed), *The Economics of the European Community*, Philip Allen, Oxford, 1980, pp. 294-308.
15. LEYSHON, A.J., THRIFT, N.J. and DANIELS, P.W., *Internationalisation of professional producer services; the case of large accountancy-firms*, University of Liverpool, Working Paper on producer services, W.P.3, 1987.
16. FEM, *De integratie van 5600 accountantswinkeltjes*, Financieel Economisch Magazine, 4/13 februari, 1988, pp. 28-30.
17. VAAN, M.J.M., de, *Just-in-time*, Kluwer, Bedrijfswetenschappen, Deventer, 1988.
18. DUYKER, J.P., *Bij export over zee, uw rederij denkt met u mee*, Voordracht gehouden op Workshop NEI/MERC: Vervoer over zee en verder, Rotterdam, 1987.
19. OWEN, N., *Economies of Scale, Competitiveness and trade pattern within the EC*, Clarendon, Oxford, 1983, pp. 119-141.

EG-SPOORWEGPROBLEMATIEK IN HET LICHT VAN DE TOTSTANDKOMING VAN DE INTERNE VERVOERMARKT 1992

Ir. W. DE RUITER*

Abstract

Common transport policy – in particular with a view to railways – in the light of the creation of the single market by 1992

The common policy towards railways has to be seen in the wider framework of the EEC-policy regarding inland transport. The article describes the evolution of the common transport policy for road, rail and inland waterways, both before and after 1985, the year in which the Ruling of the Court of Justice and the decision of the summit in Milan on the creation of the Single Market, gave a new impetus to this policy.

On the basis of financial and statistical data a brief analysis is given of the economic situation of the railway sector in the Community. The main problems appear to be: a decreasing market share, in particular in freight, and a steadily increasing dependence on financial support by the governments. Over the period 1965-1985 the rail share in the EUR-10 freight market went down from 34,9% to 21,4% (in tkm), whilst the total state contributions went up to 24,3 milliard ECU.

In January 1984 the Commission presented to the Council its proposal on the financial and economic rehabilitation of the railways. The Council noted its agreement on the basic principles of the proposal and indicated the fields where action has to be taken. This contemplates in particular: the elimination of differences between railways and other modes of transport in the treatment of infrastructure costs, establishment of an adequate framework for financial discipline and compensation within railway services subject to public service obligations – possibly on the basis of contracts – and limitation of the burden of servicing historical debts.

Finally some personal views of the author are given on the possible future steps to be taken to arrive at a financial rehabilitation of the railways.

INLEIDING

Het EG-beleid ten aanzien van de sector spoorwegen kan niet los gezien worden van het beleid in de sectoren weg- en watervervoer. Deze drie transportwijzen hebben gedeeltelijk een complementair karakter en zijn anderzijds op diverse punten met elkaar in concurrentie. De drie sectoren hebben hun eigen karakteristieken, hun eigen specifieke problemen en elk een eigen nationale en communautaire wetgeving.

* De auteur is Administrateur Directoraat Generaal Transport van de Europese Commissie, afd. Marktbeleid Intracommunautair vervoer.

Het artikel is op persoonlijke titel geschreven. Een woord van dank gaat naar Drs. R. Plijter voor zijn nuttige suggesties.

De totstandkoming van de Interne Markt in 1992 dwingt tot een bezinning op de rol en de taak van de drie transportwijzen in het systeem 'inland transport'. Alvorens echter in te gaan op de specifieke ontwikkelingen in het inland transport, is het van belang het ruimere kader van het Europese integratieproces te beschouwen.

EEN NIEUW ELAN

De Gemeenschap boekt vooruitgang. Er heerst algemeen een zeker optimisme dat de interne markt omstreeks 1992 gerealiseerd zal worden. Aangezien het vervoer een essentiële factor is in het realiseren van het Europa zonder binnengrenzen is ook het EG-vervoerbeleid in een soort stroomversnelling geraakt. Eind 1986 werd belangrijke vooruitgang geboekt bij het vaststellen van een zeescheepvaartbeleid dat een instrumentarium levert om het afkalven van een aandeel van de vloten van de Lidstaten in de wereldvloot een halt toe te roepen. Eind 1987 zijn belangrijke aanzetten gegeven voor een meer liberale luchtvaartpolitiek in de Gemeenschap. De consument zal hiervan gaan profiteren in de vorm van betere dienstverlening en lagere prijzen op intra-communautaire vluchten.

Voor wat het inlandvervoer betreft, wil ik mij in hoofdzaak beperken tot het goederenvervoer, omdat daar de grootste problemen liggen voor de nabije toekomst. Het personenvervoer is reeds in belangrijke mate geliberaliseerd. Weliswaar doet zich de noodzaak gevoelen een grotere vrijheid voor met name het busvervoer te creëren, maar het gaat hier om een relatief beperkt probleem, waarvoor de Commissie reeds voorstellen heeft gedaan.

STAGNATIE

Het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap trad in 1958 in werking. In de jaren daarna heeft de Commissie voorstellen gedaan om tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid te komen zoals voorzien in de artikelen 75-84 van het Verdrag. Het beleid kwam echter niet werkelijk van de grond. Weliswaar werden er besluiten genomen die van een zeker belang zijn, zoals de vaststelling van rij- en rusttijden in het wegvervoer in 1969, maar een doorbraak kon niet worden bereikt omdat de Raad van Ministers niet in staat bleek besluiten te nemen op het terrein van de vrijheid van dienstverlening en de toegang van vervoerders uit andere Lidstaten tot nationaal weg- en watervervoer (cabotage).

Het zou te ver voeren op deze plaats uitgebreid in te gaan op de oorzaken van de inactiviteit van de Raad. Kort gezegd kwam het er steeds op neer dat geen

overeenstemming bereikt kon worden over een pakket maatregelen waarin zowel liberalisatie van het vervoer als harmonisatie van de concurrentievoorwaarden op voldoende evenwichtige wijze aan bod kwamen. De afkalvende marktpositie en de toenemende financiële tekorten van de spoorwegen hebben hierbij een belangrijke rol gespeeld. Lidstaten waarin de spoorwegproblematiek van groot gewicht is, hebben zich doorgaans het meest terughoudend getoond bij het creëren van de interne vervoermarkt. Dat deze kennelijke behoefte om de positie van de spoorwegen te beschermen niet het gewenste effect heeft gehad, zal uit het vervolg nog blijken.

DOORBRAAK

In deze vastgelopen situatie heeft het Europees Parlement een doorbraak geforceerd door de Raad van Ministers in 1983 voor het Europese Hof van Justitie te dagen wegens het niet tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid. Een beleid dat volgens het Verdrag reeds in de overgangperiode, die in 1970 afliep, gestalte had moeten krijgen.

De uitspraak van het Hof die volgde op 22 mei 1985, is buitengewoon belangrijk. Het Hof sprak namelijk uit dat de Verdragsbepalingen inzake de vrijheid van dienstverlening in het vervoer juridisch bindend zijn en dat de Raad gehouden is de bestaande onjuiste situatie binnen redelijke termijn te corrigeren. Deze 'redelijke termijn' wordt algemeen door juristen geïnterpreteerd als 2 à 3 jaar. De uitspraak van het Hof dwingt tot het loslaten van de verlamme koppeling tussen liberalisatie en harmonisatie, waarmee uitzicht ontstaat op besluitvorming inzake de vrijheid van dienstverlening.

Minstens zo belangrijk als de uitspraak van het Hof was het resultaat van de Europese Top in Milaan in juni 1985, waar in principe het initiatief van de Commissie werd goedgekeurd in de periode tot 1992 tot een voltooiing van de interne markt te komen. Spreekt het Verdrag, en in het voetspoor daarvan het Europese Hof, van het realiseren van de vrijheid van dienstverlening (d.w.z. geen discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging), de Europese Raad ging nog een stap verder: het internationale vervoer diende volledig vrijgemaakt te worden.

WEGVERVOER

Als follow-up op deze ontwikkelingen namen de vervoerministers in november 1985 en juni 1986 het politieke besluit:

- dat ten laatste op 1.1.1993 de contingenten in het internationale wegvervoer afgeschaft dienden te worden en dat hiervoor in de plaats een nieuw regime van

toegang tot de markt gecreëerd diende te worden, gebaseerd op kwalitatieve criteria;

- dat in de overgangperiode de bestaande bilaterale contingenten aan de vraag aangepast dienden te worden en het communautaire contingent aanzienlijk verhoogd;
- dat in de overgangperiode de concurrentieverstorende nationale regelingen uitgeschakeld dienden te worden.

1985 is dus het jaar van een nieuw begin of het begin van het Europees vervoerbeleid.

De Europese Commissie heeft inmiddels de nodige voorstellen gedaan om de bovengenoemde doelstellingen te verwezenlijken. Daarnaast heeft de Commissie voorstellen gedaan die de concurrentievoorwaarden voor ondernemers in het wegvervoer zoveel mogelijk vergelijkbaar maken. Deze voorstellen bestrijken het gebied van: de rij- en rusttijden, de harmonisatie van maten en gewichten van zware voertuigen, de motorrijtuigenbelasting, tollens, accijnzen en BTW.

BINNENSCHEEPVAART

Alvorens in te gaan op de specifieke situatie van de spoorwegen, wil ik kort ingaan op de positie van de binnenscheepvaart in relatie tot de voorstellen die voor het wegvervoer zijn gedaan. Zonder te overdrijven kan gesteld worden dat de vrijheid van dienstverlening, die nu in het wegvervoer wordt nagestreefd, in de internationale binnenvaart al lang bestaat en daar als iets vanzelfsprekends wordt beschouwd. De Acte van Mannheim die in 1868 de vrijheid van scheepvaart op de Rijn vastlegde en daarbij elke vorm van discriminatie naar nationaliteit uitsloot, is de basis geweest voor een marktregiem waarin vergunningen en quota's zelfs niet bestaan. Ook in de internationale Noord-Zuidvaart (verkeer tussen Nederland, België en Frankrijk anders dan via de Rijn) bestaat geen discriminatie naar nationaliteit. Weliswaar is een deel van dit vervoer onderworpen aan vrachtverdelingsstelsels die werken volgens het toerbeurtprincipe, maar de regels voor deelname in deze markt zijn voor alle nationaliteiten gelijk. Opmerkelijk is dat de vrijheid van dienstverlening in de internationale binnenscheepvaart een algemeen geaccepteerde zaak is geworden, zonder dat daarbij het harmoniseren van de concurrentievoorwaarden – en vooral van de fiscale componenten daarin – als voorwaarde is gesteld. Kennelijk is het ook in het vervoer mogelijk dat ondernemingen uit verschillende Lidstaten in vrije concurrentie op de internationale markt opereren en daarbij onderworpen blijven aan nationale, fiscale en andere regels zonder dat daarbij alles tot op 2 cijfers achter de komma is geharmoniseerd.

Het probleem in de internationale binnenvaart is dus niet het realiseren van een

vrije vervoermarkt, maar veeleer het bestrijden van de herhaaldelijk aanwezige overcapaciteit. Op 3 mei jl. heeft de Commissie voorstellen gedaan aan de Raad om te komen tot internationaal gecoördineerde sloopmaatregelen waarbij ook de toevoeging van nieuwe scheepsruimte aan de vloot tijdelijk moet worden afgeremd.

Dit voorstel vertoont in zijn uitgangspunten een zekere gelijkenis met het idee van het crisis-management voor het wegvervoer dat voorzien is in het kader van de komende liberalisering. Dat wil zeggen na 1992 moet in de dan geliberaliseerde wegvervoermarkt de mogelijkheid bestaan tijdelijk een tonnagestop af te kondigen indien de bedrijfstak door overmatige onderlinge concurrentie zou worden bedreigd. Een situatie die in de vrije internationale binnenvaartmarkt, die bovendien geplaagd wordt door een stagnerend ladingaanbod, reeds geruime tijd bestaat.

Het EG-vervoerbeleid voor de sectoren weg- en watervervoer vertoont daarmee een duidelijke convergentie, gericht op het realiseren van een in grote trekken vergelijkbaar marktregiem voor beide vervoerwijzen.

SPOORWEGEN: EEN AFWIJKENDE BEDRIJFSSTRUCTUUR

De spoorwegen nemen bij dit alles een bijzondere plaats in. Dat komt in de eerste plaats door de volstrekt afwijkende bedrijfsstructuur waardoor deze vervoertechniek vrijwel vanaf het begin van zijn ontstaan is gekenmerkt. Immers alle concurrerende vervoerwijzen: wegvervoer, zeevaart, binnenvaart en in mindere mate luchtvaart, zijn georganiseerd volgens het principe dat een groot aantal ondernemingen in concurrentie met elkaar hun diensten aanbieden op – in geografische zin – dezelfde markten. Alleen de spoorwegsector is ingedeeld volgens het principe één maatschappij per Lidstaat.

Een consequentie daarvan is dat grensoverschrijdend spoorvervoer altijd afhankelijk is van de samenwerking tussen twee of meer spoorwegmaatschappijen die het eens moeten zijn over de tariefstelling en de verdeling van de rekenen. In de praktijk blijkt dat wel eens minder soepel te lopen dan uit commercieel oogpunt wenselijk is.

Voorts treft men alleen in de spoorwegsector de situatie aan dat de maatschappij die de vervoerdiensten verricht eigenaar is van de integrale infrastructuur, met alle lusten en lasten van dien. Alleen de spoorwegsector kent het verschijnsel dat een belangrijk deel van zijn diensten (althans in het personenvervoer) valt onder de openbare dienstverplichting, wat inhoudt dat niet de vervoerondernemer maar de overheid beslist over de frequentie en de kwaliteit van de aan te bieden diensten alsmede over de prijs die daarvoor gevraagd mag worden. Ook op andere punten leidt het statuut van 100-procent staatsbedrijf tot situaties die afwijken t.o.v. de andere vervoerwijzen. In de praktijk zijn spoorweg-

directies zelden autonoom als het gaat om bijvoorbeeld: het personeelsbeleid, de aankoop van rollend materieel, de tariefstelling voor het vervoer tussen zeehavens en hun achterland. De reden hiervoor is dat de staat niet zelden zijn spoorwegmaatschappij gebruikt als instrument bij het realiseren van politieke doelstellingen op bijvoorbeeld het gebied van werkgelegenheidsbeleid, regionale ontwikkelingspolitiek, havenpolitiek, etc.

Of dat goed of slecht is, is een vraag die hier niet aan de orde is. Het gaat hier slechts om de constatering dat de bedrijfssituatie in de spoorwegsector fundamenteel afwijkt van die bij de concurrerende vervoerwijzen.

In financiële zin is de situatie uiteraard eveneens afwijkend doordat de overheid als enige aandeelhouder de continuïteit van de spoorwegonderneming garandeert. Dat de financiële lasten van dit aandeelhouderschap in de EG-Lidstaten inmiddels hoog zijn opgelopen zal in het volgende nog aan de orde komen.

ONTSTAAN EN DOELSTELLINGEN VAN HET EG-SPOORWEGBELEID.

Onder druk van de snel oplopende verliezen bij de Europese spoorwegmaatschappijen zijn vooral in de jaren '60 krachtige impulsen gegeven om een EG-spoorwegbeleid tot stand te brengen. De grondgedachte achter dit beleid was dat de concurrentieverhoudingen tussen de spoorwegen en de overige takken van vervoer geharmoniseerd dienden te worden, door de spoorwegen een financiële compensatie te geven voor bepaalde lasten die deze vervoertak heeft te dragen en die niet, of in veel mindere mate, drukken op de ondernemingen in het weg- en watervoer.

Het eerste besluit op dit gebied is Beschikking nr 65/271/EG van de Raad van 13 mei 1965¹ met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren. Vervolgens zijn onderstaande regelingen van kracht geworden:

- Verordening (EG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de Lidstaten ten aanzien van met het begrip 'openbare dienst' verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren²;
- Verordening (EG) nr. 1192/69 van de Raad van 26 juni 1969 inzake gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen³;
- Verordening (EG) nr. 1107/70 van de Raad van 4 juni 1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren⁴;
- Beschikking 75/327/EG van de Raad van 20 mei 1975 betreffende de sanering

van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de staten⁵.

De verordeningen 1191 en 1192 van 1969 stellen gemeenschappelijke regels voor het verlenen van compensaties aan de spoorwegen voor respectievelijk openbare dienstverplichtingen en bepaalde specifieke kostenposten zoals: de kosten van weg/railkruisingen, excessieve pensioenlasten, e.d. Dit betreft de zogenaamde normalisatie van de spoorwegjaarrekening. Verordening 1107 geldt voor de drie transportwijzen, maar wordt in de praktijk in hoofdzaak benut voor steunverlening aan de spoorwegen: investeringssteun, infrastructuurprojecten, promotie van nieuwe technieken, e.d. Beschikking 75/327 tenslotte geeft, onder meer, gemeenschappelijke regels om de financiële verhouding tussen de regeringen en de nationale spoorwegmaatschappijen volledig doorzichtig te maken en verplicht de spoorwegondernemingen meerjarig activiteiten- en financieringsprogramma's op te stellen die erop gericht dienen te zijn de financiële afhankelijkheid van de staat te verminderen. In de tussentijd mogen de Lidstaten de verliezen van de spoorwegen afdekken. Deze programma's en de genormaliseerde jaarrekeningen worden sinds 1977 periodiek aan de Europese Commissie voorgelegd. Op basis van dit cijfermateriaal kan worden nagegaan in hoeverre de doelstellingen gerealiseerd zijn.

EVALUATIE VAN HET BELEID

De spoorwegsector is een van de grootste bedrijfstakken in de Gemeenschap die ook thans nog aan meer dan een miljoen mensen werk biedt, zoals Tabel 1 laat zien.

Tabel 1

EUR-10	1977	1981	1985	Index 85/77 ¹⁾
Personeel × 1000	1244	1185	1062	85,4
Lengte van het netwerk × 1000 km	111	111	109	98,2
Vervoersprestatie:				
- pass km × mrd	177	189	198	119,9
- ton km × mrd	172	173	166	96,5

De tabel, die evenals de volgende cijfers betrekking heeft op de spoorwegen van het Europa van de Tien (dus zonder Spanje en Portugal), laat voorts zien dat het personeelsbestand in de beschouwde periode van negen jaar met circa 15%

is teruggelopen. Dit is een relatief beperkte afname als men dat vergelijkt met andere sectoren van de economie die aan structurele saneringsoperaties onderworpen waren (bijv. EUR-10 staalproductie: 1980 = 636 000 werknemers, 1986 = 418 000 werknemers, ofwel - 34% in 7 jaar). In dezelfde periode werd het lijnennet nauwelijks verkort en nam de vervoerprestatie nauwelijks toe.

In het goederenvervoer is het marktaandeel van de spoorwegen, evenals dat van de binnenvaart, sterk teruggelopen ten gunste van het wegvervoer. De volgende cijfers in tkm voor het goederenvervoer in EUR-10 (binnenlands + internationaal vervoer) illustreren deze ontwikkeling (Tabel 2).

Tabel 2

Jaar	Markt × mrd. tkm	Marktaandeel		
		Weg %	Water %	Rail %
1965	519,1	48,4	16,7	34,9
1970	625,7	52,2	16,2	31,6
1975	652,8	59,8	14,6	25,6
1980	793,7	64,1	13,1	22,8
1985	795,2	66,4	12,2	21,4
Index 85/65	153	137	73	61

Genoemde ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat de spoorwegsector in de periode 1977-1985 geleidelijk meer afhankelijk is geworden van staatsbijdragen, zoals blijkt uit Tabel 3.

Tabel 3

EUR-10 × mrd ECU	1977	1981	1985	Index 85/77
Zelf gegenereerde inkomsten door de spoorwegen	15,7	25,5	27,7	173
Totale staatsbijdrage	11,4	17,4	24,3	213

Waar in 1977 nog 60% van de totale uitgaven werd gedekt door de opbrengst van de verkochte vervoerdiensten en andere commerciële activiteiten, was dat in 1985 gedaald tot 53%.

Het absolute bedrag van 24,3 miljard ECU dat de Lidstaten in 1985 aan de spoorwegsector hebben bijgedragen is imposant te noemen. Ter vergelijking: dit bedrag is ruwweg gelijk aan de totale kosten van het EG-landbouwbeleid. Ik ben overigens direct bereid toe te geven dat dit een vergelijking is van appels en peren; de enige overeenkomst is dat de beide bedragen gelijk zijn en de neiging vertonen hardnekkig te blijven stijgen.

Tot zover is alleen gesproken over de totale EUR-10 spoorwegsector. Een beschouwing per Lidstaat laat grote onderlinge verschillen zien, hetgeen vanzelfsprekend is aangezien de karakteristieken van de nationale spoorwegondernemingen ook zeer verschillend zijn. Indien men toch een globale vergelijking wil maken, moeten de spoorwegen ingedeeld worden in twee groepen: enerzijds de grote vier (Duitsland, Frankrijk, Italië en Groot-Brittannië), anderzijds de zes overige (zie Tabel 4).

Tabel 4

EUR-10, 1985	personeel × 1000	lengte van het netwerk × 1000 km	vervoerprestatie	
			pass. km	tonkm
Duitsland, DB	283	27,7	42,7	62,9
Frankrijk, SBCF	242	34,6	61,9	55,1
Italië, FS	218	16,2	39,3	16,6
Gr. Britt., BR	178	17,7	30,6	16,3
Som van overige 6	141	13,8	23,2	15,4

De vier grote spoorwegmaatschappijen zijn mammoetbedrijven, met elk een personeelsbestand in de orde van 200 000 werknemers. Het grote verschil in omvang tussen de grote vier en de overige zes blijkt uit het feit dat de kleinste van de 'grote vier' in elk opzicht nog groter is dan de zes kleine maatschappijen bij elkaar.

Indien men voor de vier grote maatschappijen vergelijkt in welke mate deze hun uitgaven dekken door zelfgegenereerde inkomsten, komen grote verschillen te voorschijn (Tabel 5):

Tabel 5

1985	totale uitgaven × mrd ECU	zelf geïgenereerde inkomsten × mrd ECU	dekkingsgraad uitgaven door eigen inkomsten
DB	18,28	10,7	59%
SNCF	12,97	7,1	55%
FS	12,08	2,3	19%
BR	6,08	4,5	74%

Opvallend is de relatief hoge dekkingsgraad van British Rail. Jarenlange saneringen hebben hier geleid tot een relatief laag uitgaven- c.q. kostenniveau. Een extreem in andere zin is de Italiaanse FS die als gevolg van een zeer laag prijsniveau, vooral in het personenvervoer, voor ruim 80% van zijn uitgaven afhankelijk is van staatsbijdragen.

Ter vergelijking zij nog opgemerkt dat de Nederlandse Spoorwegen met een dekkingsgraad van rond 50% in het middengebied van de Europese schaal zitten (EUR-10 gemiddeld: 53%).

Het gepresenteerde cijfermateriaal voert tot de conclusie dat de voornaamste doelstellingen van het EG-spoorwegbeleid (nog) niet zijn gerealiseerd. De beoogde verminderde financiële afhankelijkheid van de staat is, behoudens een enkele uitzondering, een nog ver verwijderd ideaal. Ook aan de harmonisatie van de concurrentievoorwaarden lijkt nog het een en ander te schorten. De zeer uiteenlopende dekkingsgraad van de uitgaven doet vermoeden dat de verschillen ten dele zijn te wijten aan de uiteenlopende manier waarop de EG-regels voor het verlenen van staatsbijdragen in de Lidstaten worden toegepast.

INITIATIEF VAN DE COMMISSIE

Geconfronteerd zijnde met de negatieve ontwikkeling van de financiële situatie van de spoorwegen, heeft de Commissie op 9 januari 1984 een voorstel bij de Raad ingediend 'tot wijziging van Beschikking 75/327/EG betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de staten'. De grondslag voor dit initiatief van de Commissie was in de eerste plaats artikel 15, lid 1, van de voornoemde Beschikking van de Raad, waarin is bepaald dat de Commissie bij de Raad voorstellen indient ter verwezenlijking van het financieel evenwicht van de spoorwegen.

In dit verband zij opgemerkt dat de Commissie reeds in 1981 daartoe strekkende voorstellen bij de Raad had ingediend, waarover de Raad echter geen overeenstemming kon bereiken.

Met het voorstel van 9 januari 1984, dat van een meer omvattende aard is dan het voorstel van 1981, wilde de Commissie de discussie over een aantal fundamentele kwesties weer op gang brengen. Met het initiatief van de Commissie werd in het bijzonder het volgende beoogd:

- de staat verantwoordelijk te maken voor de spoorweginfrastructuur, d.w.z. de overheid dient de kosten van de infrastructuuruitgaven voor haar rekening te nemen;
- de spoorwegonderneming dient een bijdrage te betalen voor het gebruik van de infrastructuur, welke bijdrage moet zijn afgestemd op de infrastructuurbijdrage die de concurrerende vervoerwijze(n) wordt aangerekend;
- de in het verleden door de spoorwegen aangegane schulden gedeeltelijk door de staat te laten overnemen en aldus de schuldenlast terug te brengen tot een niveau dat voor de spoorwegonderneming draaglijk is;
- de door de overheid opgelegde dienstverplichtingen te doen vergoeden op

contractbasis, waardoor het volstrekt duidelijk wordt welke diensten door de overheid worden verlangd en welke prijs daarvoor wordt betaald; aldus ontstaat ook een duidelijker onderscheid tussen de sociale en de commerciële diensten van de spoorwegen.

De daarop volgende discussie in de Raad heeft echter niet tot overeenstemming geleid over de door de Commissie voorgestelde maatregelen. Een van de verklaringen voor de terughoudendheid van de Raad is, dat sommige Lidstaten bevreesd zijn dat de aanvaarding van dit voorstel zal leiden tot nog hogere financiële lasten voor de staat.

Tijdens de vergadering van de Raad op 15 en 16 december 1986 werd het debat over deze zaak, althans voorlopig, afgesloten met het aannemen van een aantal Raads-Conclusies. Daarin verklaarde de Raad zich akkoord met de voornaamste principes en uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het Commissie-voorstel.

Voorts merkte de Raad op dat actie ondernomen moet worden op de genoemde punten (gelijkschakeling van de spoorwegen met andere transportwijzen voor wat betreft de infrastructuurkosten, contracten voor openbare dienstverplichtingen, beperking van historische schulden), echter zonder akkoord te gaan met de door de Commissie voorgestelde concrete maatregelen. In plaats daarvan werd de Commissie uitgenodigd een nieuwe poging te doen t.a.v. deze punten passende voorstellen te presenteren. Bij dit alles werd door de Raad, sterker dan bij eerdere gelegenheden, benadrukt dat de Gemeenschappelijke spoorwegpolitiek gericht moet zijn op het beperken van financiële lasten voor het staatsbudget.

HOE VERDER?

De patstelling in de Europese besluitvorming vraagt om een grondige herbezinning op de problematiek. De diensten van de Commissie zijn bezig met deze heroverwegingsoperatie. Het is op dit moment echter te vroeg om te kunnen zeggen hoe het nieuwe Commissievoorstel eruit zal zien. De nu volgende opmerkingen zijn dan ook niet anders dan enkele persoonlijke kanttekeningen. Het staat wel vast dat de Europese Commissie de wil heeft op zo kort mogelijke termijn al het nodige te doen om tot Europese besluitvorming te komen. Deze wil moet gezien worden tegen de achtergrond van een toenemende belangstelling van het publiek en de politiek voor het railvervoer. De in ernst toenemende congestie-, milieu- en veiligheidsproblemen die samenhangen met het wegvervoer hebben het enthousiasme voor deze techniek bekoeld, terwijl anderzijds de spoorwegen met het op de markt brengen van nieuwe produkten (TGV, gecombineerd vervoer) aan hun come-back werken.

Technisch en economisch gezien heeft de railtechniek zeker een toekomst. Het

probleem van de spoorwegsector is m.i. van organisatorische aard. De spoorwegondernemingen zijn te groot, te bureaucratisch, te weinig bedrijf, te veel overheid, taak en verantwoordelijkheid van de aandeelhouder en de directie zijn onvoldoende gescheiden, de doelstellingen van de onderneming zijn te veel omvattend en gedeeltelijk met elkaar in conflict.

Een opsplitsing van de spoorwegondernemingen in 3 sectoren:

- infrastructuur,
- sociale vervoerdiensten,
- commerciële vervoerdiensten,

lijkt een voorwaarde om tot een duidelijker situatie te komen en de verantwoordelijkheden te leggen waar zij horen.

Het is evident dat beheer en ontwikkeling van nationale infrastructuurnetwerken (wegen, water-, spoorwegen, zee- en luchthavens) een publieke verantwoordelijkheid is. Terwijl het verrichten en verkopen van vervoerdiensten het best georganiseerd kan worden volgens het systeem van de ondernemingswijze productie en dat geldt in het bijzonder waar deze vervoerdiensten verricht worden in concurrentie met andere private ondernemingen.

Indien de Raad voor Transportministers akkoord zou kunnen gaan met een EG-Richtlijn waarin wordt vastgelegd dat de staten de financiële verantwoordelijkheid voor de spoorweginfrastructuur op zich nemen, zou daarbij in het midden kunnen worden gelaten of de scheiding tussen infrastructuur en vervoerdiensten binnen het spoorwegbedrijf een boekhoudkundige of een materiële scheiding moet zijn.

Men zou zich kunnen beperken tot een boekhoudkundige scheiding, grosso modo volgens het systeem dat inmiddels in Zwitserland is ingevoerd. Dat wil zeggen, het spoorwegbedrijf blijft de infrastructuur de facto beheren volgens richtlijnen gegeven door de staat; de kosten daarvan worden gedeclareerd bij de staat; de staat berekent vervolgens (een deel van) de kosten door aan het spoorwegvervoerbedrijf door middel van een wegenbelastingstelsel.

Lidstaten die dat wensen zouden ook verder kunnen gaan en tot een materiële scheiding kunnen komen tussen beheer en gebruik van de infrastructuur. Bij de herstructurering van de Japanse spoorwegen* in 1986 is voor deze aanpak gekozen. Er is een aparte – in dit geval geprivatiseerde – onderneming gevormd die het netwerk voor hoge snelheidstreinen in eigendom heeft en deze infrastructuur via een soort leasing-systeem ter beschikking stelt van de eveneens

* In Zwitserland heeft de staat recentelijk de financiële verantwoordelijkheid voor de railinfrastructuur overgenomen van de SBB. Ook in de jongste voorstellen voor herstructurering van de Zweedse spoorwegen (SJ) is dit idee opgenomen. Daarnaast wordt overwogen het vervoerbedrijf van SJ op te splitsen in een aantal kleinere functionele eenheden en lokale overheden een grotere verantwoordelijkheid te geven waar het gaat om spoorwegdiensten van louter regionale betekenis.

CABOTAGE IN – OF SABOTAGE VAN – DE INTERNE MARKT ?

Dr. Mr. J.G.W. SIMONS*

Abstract

"Cabotage" in – or sabotage of – the internal market

In the context of the European Community, "cabotage" means national transport within an EC Member State by a carrier from another Member State.

According to a ruling by the Court of Justice of the European Communities dating from 1985 (the "negligence ruling"), the EC Council of Ministers ought to decide the conditions for cabotage within a reasonable period of time. In its proposals for regulations on the subject, the European Commission adheres to a narrow interpretation, according to which foreign carriers should comply with the law which applies in the country where they perform cabotage. In this article a broad view is taken, which allows more scope for the principle of freedom to provide services. This legal question is not without its economic implications; national statistics on the various modes of transport in the Member States show that there are numerous opportunities for cabotage which could increase profitability by making more efficient use of cargo capacity in the completed internal European market. Under current regulations, all Member States prohibit cabotage in the fields of road haulage and aviation, while in inland and maritime shipping it is to some extent permitted and otherwise prohibited. Three aspects are analysed which are of relevance to participation in national transport operations by inland waterway – access to the market, the regulations with which entrepreneurs are required to comply, and the capacity issue – and the discussion of these makes it clear that it would indeed be possible to take the cabotage measures (in terms of time and space) which the development of the market necessitates, notably on grounds of public interest.

The draft regulations of the European Commission have provided a purely political answer in the case of road haulage. In framing them, the Commission has abandoned the indissoluble link with the objective of a genuine internal market. The present writer advocates proposals which take account of that link, particularly in view of the fact that the Council is obliged to take measures with regard to cabotage.

As the railways are bound by their networks, they cannot perform cabotage from the strictly legal point of view. They try to increase productivity and keep to a minimum the movement of empty wagons by means of specific forms of cooperation. The more European outlook which is being adopted in the Member States as the single European market and all that 1992 stands for comes closer, should improve the prospects for achieving the utopian aim of a single European railway company. Statements by the EC Council of Ministers of Transport of June 1988 are significant in this respect.

If the Member States were to grant another reciprocal cabotage rights with regard to aviation, they would on the one hand be complying with their obligations under the EC Treaty, but on the other hand they should also seek generally accepted ways of avoiding violating their obligations arising from the Chicago Convention. The existing practice points the way ahead in this respect.

In the field of maritime shipping, an article on cabotage (namely article 8) in Regulation no. 4055/86 is already usable, given good will on the part of the Member States, but at present

* Auteur is onder meer voorzitter van de werkgroep Vervoer van de Economische en Sociale Raad van Advies van de Benelux. Het artikel is op persoonlijke titel geschreven.

it is an urgent problem that the Northern European Member States are intending to limit the opportunity for cabotage already provided for by their legislation because Southern European Member States are still not willing to allow cabotage.

In view of the above unclear points in the law concerning cabotage in general and in some cases even the reluctance – verging on sabotage – displayed by parties, it is important that the appropriate European institution, namely the Court of Justice, should decide the issue without delay. Reference for a preliminary ruling would be a suitable means by which to do so, although the Commission or the Council could also follow the advisory procedure.

INLEIDING

Onmiskenbaar hebben de beraadslagingen over het gemeenschappelijk vervoerbeleid in de EG een stimulans gekregen door het befaamde nalatigheidsarrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen (zaak 13/83, arrest van 22 mei 1985). In deze rechtszaak van het Europees Parlement versus de Raad van (Vervoer)Ministers heeft het Hof gewezen op de nalatigheid van de Raad om regels te stellen, niet alleen voor het grensoverschrijdende, maar ook voor het nationale vervoer. Gelijktijdig brak een nieuwe Europese euforie los, veroorzaakt door de politieke besluitvorming over de voltooiing van de interne markt binnen de Europese Gemeenschap in 1992 door middel van de uitvoering van het desbetreffende Europese Commissie-Witboek en de aanvaarding van de Europese Akte. Deze verdragswijziging, inwerkinggetreden op 1 juli 1987, legt niet alleen het streven naar voltooiing van de interne markt in het Verdrag zelf vast, maar definieert ook deze markt, namelijk 'een ruimte zonder binnengrenzen, waarin het vrije verkeer van goederen, personen, diensten en kapitaal is gewaarborgd volgens de bepalingen van dit Verdrag'.

Tot op heden is de Raad voornamelijk actief geweest inzake het grensoverschrijdend vervoer, d.w.z. het vervoer dat grenzen passeert binnen de Gemeenschap. Waarom lukt dit (nog?) niet voor de deelname aan het nationale vervoer in de Lidstaten door niet in die Lidstaat woonachtige EG-onderdanen? In dit artikel zal aan de hand van een beschrijving en analyse van de huidige situatie, alsmede een analyse van de verdragsverplichtingen op dit punt, naar een antwoord op deze vraag worden gezocht, maar alvorens hiertoe over te gaan, dienen eerst de oorsprong en omschrijving van het begrip cabotage te worden vastgesteld. Het begrip burgerde in de zeescheepvaart in, al was het alleen maar om als land een kapstok te hebben om greep te houden op de koloniale vaart. In het inlandvervoer komen we het begrip tijdens het Weense Congres begin negentiende eeuw tegen, waar een Nederlandse vertegenwoordiger, de heer Van Spaen, de vraag ter sprake bracht, of er in Rijnscheepvaart geen onderscheid zou moeten worden gemaakt tussen zogenaamde grote en kleine vaart, welke laatste hij dan cabotage noemde. Men neigde ertoe om het verkeer – en dan nog voornamelijk voor landbouwproducten – tussen tegenover elkaar liggende oeversteden als kleine scheepvaart ofwel cabotage, te betitelen.

Een andere betekenis geeft de Akte over de Elbescheepvaart van 1829 aan het woord cabotage. Hier wordt het als synoniem van internationale binnenvaart als tegenstelling tot de zeevaart naar een rivierhaven gebruikt. In de Franse literatuur wordt de internationale binnenvaart met 'grand cabotage' aangeduid, terwijl 'petit cabotage' dan de betekenis van binnenlandse binnenscheepvaart heeft. Later wordt het begrip in vrijwel alle vervoertakken – de luchtvaart als laatste – gebruikt, zij het dat het bij de spoorwegen niet of nauwelijks wordt gehoord. Uit deze korte historische beschrijving is geen eenduidige definitie te destilleren. De vraag kan worden gesteld of bijvoorbeeld de registratie van het voer- of vaartuig of de nationaliteit van de bemanning van belang is? Geldt dit dan ook voor de nationaliteit van de ondernemer? Wat is precies 'vervoer tussen twee plaatsen in een bepaalde staat'? Valt hier het driehoeksverkeer – het vervoer weliswaar tussen twee plaatsen in hetzelfde land, maar via een grens – eronder? Moeten de goederen werkelijk 'domestic traffic' zijn? Vallen ingevoerde of doorvoergoederen erbuiten? En wat gebeurt er met de goederen die al dan niet onder douaneverband tijdelijk in opslag zijn? Kortom, genoeg vragen zonder een antwoord om te stellen, dat een algemene beschrijving niet te geven is. Het is zaak uit te gaan van definities of omschrijvingen die in een bepaald rechtstelsel worden gegeven; in casu het EG-recht.

Aanknopingspunt is de vervoertitel van het EG-Verdrag en wel artikel 75, lid 1, sub b luidende: 'de voorwaarden waaronder vervoerondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een Lidstaat, waarin zij niet woonachtig zijn'. Hier is dus sprake van de vestigingsplaats van de vervoerondernemer en 'nationaal vervoer'. In de context van het Verdrag gelezen moet dit laatste worden opgevat als tegengesteld aan grensoverschrijdend vervoer, d.w.z. nationaal vervoer passeert geen grens van een Lidstaat.

ECONOMISCHE BETEKENIS VAN HET CABOTAGEVERVOER IN DE EG

Indien de huidige regelingen van de diverse Lidstaten in de EG aan de hand van tabel 1 worden bekeken, moet worden bedacht, dat cabotage nauwelijks (alleen bij zee- en luchtvaart) door middel van verboden wordt verhinderd, maar des te meer door zodanige administratieve eisen, dat cabotage praktisch onmogelijk wordt. Derhalve komt de meest efficiënte benutting van laadruimte niet tot stand. Het creëren van een vestiging ter plaatse zou dan een oplossing zijn, maar dit past meestal niet in de desbetreffende bedrijfspolitiek en/of gunstige kosten/opbrengst verhouding.

In de zeevaart, met name in Engeland, is een ontwikkeling gaande, waarin toegestane cabotagevrijheid wordt ingeperkt. Voor de luchtvaart geeft het Verdrag van Chicago de mogelijkheid cabotage te verbieden, hetgeen dan ook

**Tabel 1 – De huidige cabotageregelingen in de Lidstaten:
Wegvervoer en luchtvaart in alle Lidstaten niet mogelijk**

land	binnenvaart	zeevaart
België	rechtens mogelijk in de praktijk niet te doen	niet van belang; toegestaan
Duitsland	toegestaan, mits ingeschreven in Duits register bij vaart buiten het Rijnbekken en kanalen tot Dortmund	niet van belang; toegestaan
Denemarken	niet van toepassing	toegestaan
Frankrijk	niet toegestaan, tenzij terugreis naar grens	niet mogelijk
Griekenland	niet van toepassing	niet mogelijk
Ierland	niet van toepassing	toegestaan
Italië	niet van belang	niet mogelijk
Luxemburg	niet van belang	niet van toepassing
Nederland	toegestaan via Evenredige Vrachtverdeling; bij Rijnvaart mogelijk	toegestaan
Portugal	niet van belang	niet mogelijk
Spanje	niet van belang	niet mogelijk
Engeland	niet van belang	tot op heden toegestaan

overall gebeurt. Bij het spoorvervoer bestaat cabotage juridisch niet, omdat de nationale spoorwegmaatschappijen aan de grenzen elkaar het transport overgeven. Zou het criterium bij cabotage het voer- of vaartuig zijn, dan zou door de veelvuldige inbreng van voertuigen door spoorwegmaatschappijen in wagenpools en anderszins wel bij het spoorvervoer cabotage worden verricht.

Er is in de Lidstaten een duidelijke trend om eigen onderdanen te beschermen. Dit laat zich verklaren door de omvang van het nationale vervoer in de Lidstaten door de ondercheiden vervoerstakken en de daarmee samenhangende bedrijfs- en sociaal-economische belangen.

In de navolgende tabellen 2 tot en met 8 wordt de relatie met het grensoverschrijdend vervoer gelegd, voorzover mogelijk, voor zowel het goederen- als voor het personenvervoer en dat dan weer per land en per vervoertak.

Voor wat de zeevaart (goederen) betreft laat Tabel 2 zien, dat het nationale vervoer in het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Italië, zowel absoluut als relatief ten opzichte van het grensoverschrijdend zeevervoer, groot is. In Griekenland en Frankrijk is het nationale vervoer, relatief gezien, eveneens niet te verwaarlozen.

Cabotage in de zeevaart (passagiers) lijkt in eerste instantie minder interessant, daar het meestal – zeker bij de grotere stromen – om ferryverkeer, aan concessies, gaat (zie Tabel 3).

Wat de luchtvaart betreft, zijn in grotere landen zoals Duitsland, Frankrijk, Italië en, Spanje en ook in Griekenland en het Verenigd Koninkrijk aantallen passagiers en hoeveelheid vracht interessant genoeg om als onderdeel van bepaalde grensoverschrijdende lijndiensten cabotage te verrichten.

Tabel 2 – Zeevervoer – 1984 – goederen
(Mio t)

Land	grensoverschrijdend vervoer	nationaal vervoer
Verenigd Koninkrijk	297,5	98,4
Spanje	135,4	76,7
Italië	230,6	53,0
Griekenland	47,8	18,4
Frankrijk	249,8	12,4
Denemarken	42,2	6,1
Bondsrepubliek Duitsland	128,6	3,7
Ierland	18	0,5
België	120,3	–
Luxemburg	–	–
Nederland	324,8	–
Portugal	–	–

Uit: Eurostatistieken

Basisstatistieken van de Gemeenschap; 24ste uitgave, 1987.

Tabel 3 – Zeevervoer – passagiersvervoer

Van belang in:		
Portugal	Taag – ferryverkeer	53 mln
Griekenland	Eilandenvervoer	23 mln
	+ 400.000 cruise passagiers	
Frankrijk	Corsica – vaste land v.v.	
Italië	Korte afstand	14 mln
	Lange afstand	4 mln
Spanje	nationaal	4,8 mln
	waarvan 80% / Ceuta – Algeciras	

Bron: BIVEC-Colloquium '1992' – 12/11/1987 – Brussel Drs. P. Melissen – Het maritiem vervoer binnen Europa.

Tabel 4 – Luchtvaart – 1984 – nationaal vervoer

Land	Vracht en post in 1000 tonnen	Aantallen passagiers per 1000
Frankrijk	85,0	20.000
Italië	45,0	10.000
Bondsrepubliek Duitsland	70,0	10.000
Spanje	80,0	8.000
Verenigd Koninkrijk	15,0	5.000
Griekenland	29,5	4.300
Denemarken	9,0	1.800
Portugal	10,0	700
Ierland	8,0	300
Nederland	0,1	100
België	0,1	0
Luxemburg	0	0

Bron: KLM, globale indicatie op basis van ICAO-statistieken (inclusief grand cabotage, excl. kleine luchthavens) en met een correctie van mogelijke dubbeltellingen.

Wat het inlandcabotagevervoer betreft, spelen de spoorwegen nu nog geen, en de binnenvaart in bescheiden mate, een rol. Volgens Tabel 5 zijn bij het goederenvervoer per spoor Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk interessante landen voor eventueel toekomstig cabotagevervoer (zie paragraaf 6).

Tabel 5 – Spoorvervoer – 1984 – goederen
× 1000 tonnen

Land	grensoverschrijdend EG-vervoer	nationaal vervoer
Bondsrepubliek Duitsland	71.086	237.890
Frankrijk	39.876	118.616
Verenigd Koninkrijk	782	79.642
België	96.761	34.552
Spanje	nihil	31.870
Italië	31.563	17.895
Nederland	11.514	5.748
Griekenland	205	1.660

Uit: Eurostatistieken

Basisstatistieken van de Gemeenschap; 24ste uitgave, 1987

Bij de binnenvaart (Tabel 6) zijn Duitsland en Frankrijk goede cabotagemarkten voor de Nederlandse en Belgische schippers; aan de andere kant is Nederland zelf ook een interessant land voor buitenlandse schippers die cabotage willen verrichten.

Tabel 6 – Binnenvaart – 1984 – goederen
× 1000 ton

Land	grensoverschrijdend EG-vervoer	nationaal vervoer
Nederland	146.673	74.013
Bondsrepubliek Duitsland	139.029	70.234
Frankrijk	29.491	33.763
België	70.324	21.996

Uit: Eurostatistieken

Basisstatistieken van de Gemeenschap; 24ste uitgave, 1987

Maar de meeste efficiency is bij het wegvervoer te behalen. Zoals Tabel 7 voor het goederenvervoer aangeeft, is het nationale vervoer in alle landen vele malen groter dan het grensoverschrijdend vervoer.

Tabel 7 – Wegvervoer – 1984 – goederen
× 1000 ton

Land	grensoverschrijdend EG-vervoer	nationaal
Bondsrepubliek Duitsland	94.779	2.276.090
Verenigd Koninkrijk	17.714	1.365.700
Frankrijk	66.137	1.219.117
Nederland	74.456	347.753
België	66.637	267.727
Griekenland	1.216	172.804

Uit: Eurostat Gebieden, Statistisch jaarboek Luxemburg 1987

Tabel 8 – Indicatie wegvervoer – personen
toerwagen en ongeregeld reizigersvervoer
(× milj)

Nederland	1984	1986
Binnenlands	9,8	9,9
Grensoverschrijdend	3,2	3,6
Totaal	13,0	13,5

Bron: Nederlands Vervoersoverleg
Nederlands vervoer in feiten en cijfers, uitgave 1987

Voor al in Duitsland, Engeland en Frankrijk zijn het miljarden tonnen. Voor de Benelux zijn dit de grote transitolanden en bieden daardoor goede cabotagemogelijkheden.

Ook bij het toerwagen en ongeregeld reizigersvervoer – alleen cijfermateriaal voor Nederland was voorhanden – is het binnenlands vervoer ongeveer driemaal zo groot als het grensoverschrijdend vervoer. In andere landen zal dit – naar mijn mening – qua verhouding niet veel verschillen.

Bovenstaande tabellen leiden tot de conclusie, dat het nationale vervoer binnen de Lidstaten bij de meeste vervoertakken – zo het al niet veel groter dan het grensoverschrijdendvervoer tussen de Lidstaten is – in ieder geval, absoluut gezien, voldoende hoeveelheden goederen betreft, om interessant te zijn voor cabotage. Aan de andere kant is het dan ook begrijpelijk, dat mede ter bescherming van de nationale vervoerders de Lidstaten het regelen van de cabotage tot één van de moeilijkste vraagstukken in het vervoerbeleid hebben gemaakt. Zij zullen zich tot het uiterste – soms zelfs de indruk van sabotage gevend – blijven verzetten om in de nationale politiek geen buil te vallen.

CABOTAGE IN HET EG-RECHT

In de inleiding is reeds gewag gemaakt van de vermelding van cabotage in artikel 75 van het EG-verdrag. Maar er moet met meer artikelen van het EG-verdrag rekening worden gehouden, namelijk die over de algemene beginselen, zoals ondermeer de vrijheid van dienstverlening, neergelegd in de artikelen 59, 60 en 61 lid 1.

Anno 1985 heeft het Hof nog eens een en ander in het reeds eerdergenoemde nalatighedsarrest in de procedure van het Parlement tegen de Raad gepreciseerd. In zijn rechtsoverwegingen (nr. 62 en 64) bij dit arrest stelt het Hof, dat 'de beginselen, neergelegd in artikel 59 en 60, volgens het Verdrag moeten worden verwezenlijkt door het tot stand brengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en met name door vaststelling van gemeenschappelijke regels, zoals bedoeld in artikel 75', (wat de cabotage betreft dus lid 1 sub b) 'conform het gestelde in artikel 61 lid 1'.

Het Hof zegt ook, 'dat de omvang van deze verplichting in het Verdrag duidelijk is bepaald. Op dit punt heeft de Raad geen discretionaire bevoegdheid en kan slechts ten aanzien van de wegen en middelen om, met inachtneming van de bijzondere aspecten van het vervoer overeenkomstig artikel 75, dat resultaat te bereiken, een zekere beoordelingsbevoegdheid uitoefenen'.

Verder luidt een belangrijke passage uit dezelfde rechtsoverweging: 'het te bereiken resultaat staat vast krachtens de artikelen 59, 60, 61 lid 1 en 75 lid 1 sub a en b in hun onderlinge samenhang gelezen'. Juist de combinatie van deze artikelen geeft dan het rechtskader waarin de voorwaarden voor het cabotagevervoer zullen moeten passen, aan. Dit is uit het volgende af te leiden.

In een aantal arresten (de zaak Binsbergen (zaak 33/74, arrest van 3 december 1974, jurisprudentie 1974, pagina 1299) en de zaak Coenen (zaak 39/75, arrest van 26 april 1975, jurisprudentie 1975, pagina 157)), is vastgesteld, dat 'er geen maatregelen, dus ook geen voorwaarden, mogen worden gesteld die eigen zijn om de werkzaamheden van de dienstverrichter anderszins te beletten of te hinderen'. Het tweede Coditel-arrest (zaak 262/81, arrest van 16 september 1982, jurisprudentie 1982 pagina 3401) geeft aan, dat er zelfs analogie met de beginselen van artikel 30 bestaat. Dit artikel 30 geeft een verbod van kwantitatieve invoerbepalingen en alle maatregelen van gelijke werking. Dit gaat verder dan de non-discriminatieregels, zoals een Hofrechter Everling in een artikel (Cahiers de Droit Européen, jrg 1984, doctrine blz. 3 e.v.) schrijft: 'dat hieruit volgt, dat de Lidstaten een activiteit op hun grondgebied moeten toestaan, ook indien die is onderworpen aan minder vergaande eisen dan die worden gesteld aan personen of ondernemingen die op hun grondgebied zijn gevestigd'. Daartegenover is in een tweetal arresten van eind december 1986 (zaken 205/84 en 206/84 nog niet gepubliceerd) over het vrij verrichten van diensten in verzekeringen wel een mogelijke inperking beschreven: 'bepalingen zijn enkel verenigbaar

te achten, indien er op het gebied van de werkzaamheden dwingende reden van algemeen belang blijken te bestaan, die beperkingen op het vrij verrichten van diensten rechtvaardigen, indien dat belang niet reeds wordt gewaarborgd door de regels van de staat van vestiging en hetzelfde resultaat niet door minder beperkende voorschriften kan worden bereikt'. Het zal duidelijk zijn, dat dit beperkende belang nooit kan zijn gelegen in nationale vervoerpolitieke of concurrentie-overwegingen, want juist daarvoor moeten gemeenschappelijke voorwaarden volgens het Verdrag worden opgesteld. Daarbij komt, dat per definitie de kwaliteitseisen aan voertuig en/of ondernemer ook al voldoen aan de eisen van de Lidstaten waarin cabotage gaat worden verricht, omdat altijd eerst een grensoverschrijdende rit moet zijn toegestaan om de cabotage in het desbetreffende land te kunnen gaan uitvoeren.

Een ander belangrijk gegeven voor het rechtskader is artikel 60 en met name de derde alinea. Deze alinea wordt door velen uitgelegd als de rechtsbasis waarop een Lidstaat tijdelijke dienstverleners uit andere Lidstaten kan verplichten de nationaal geldende bepalingen na te volgen; immers de alinea luidt: 'dat degene die de diensten verricht daartoe zijn werkzaamheden tijdelijk kan uitoefenen in een land waar de dienst wordt verricht, onder dezelfde voorwaarden als die welke dat land aan zijn onderdanen oplegt'; ergo als er geen discriminatie is, kan nationaal alles. De Europese Commissie volgt deze interpretatie. Het is evenwel de vraag of deze conservatieve uitleg kan worden volgehouden. Immers, zo'n uitleg is bezien in de onderlinge samenhang met artikel 59 en de hierboven genoemde Jurisprudentie tegenstrijdig; daarbij komt, dat het non-discriminatiebeginsel ook al geregeld is via artikel 7 van het Verdrag, namelijk het non-discriminatiebeginsel op nationaliteit. Dan dringt zich het – zoals in het nationale en ook Europese recht – aanvaarde beginsel van het 'effet utile' op: de rechtsregel moet zin hebben, uniek zijn en geen herhaling van het reeds vastgelegde. Vanuit die optiek is wel de interpretatie van het desbetreffende gedeelte van artikel 60 zinnig, dat de tekst is geschreven om de tijdelijke dienstverlener ter plaatse eenzelfde concurrentiepositie te kunnen geven als de nationale dienstverlener, d.w.z. indien een tijdelijke dienstverlener in een land A door zijn land van vestiging B strengere voorwaarden, bijvoorbeeld maten en gewichten, heeft opgelegd gekregen dan de in het desbetreffende land A gevestigde en opererende dienstverleners, dan moet ook de tijdelijke dienstverlener uit land B een beroep kunnen doen op deze gunstigere voorwaarden van land A, indien hem dat uitkomt. Wat dit laatste betreft, is het woordje 'kan' in de tekst van eminent belang.

CABOTAGE IN DE BINNENVAART¹

Deelneming aan binnenlands vervoer te water heeft drie aspecten, te weten:

- de toegang tot de markt ofwel wie kunnen en mogen deelnemen;
- de voorschriften waaraan ondernemers, die deelnemen aan binnenlands vervoer zich dienen te houden;
- het capaciteitsvraagstuk.

Wat de toegang tot de markt betreft, worden ondernemers uit andere Lidstaten niet gediscrimineerd, althans in Nederland en België niet rechtens. In Nederland worden Nederlandse ondernemers gediscrimineerd² ten opzichte van buitenlandse voor binnenlands vervoer op de vaarwegen vallende onder de Akte van Mannheim. Buitenlandse schepen zijn vrij om aan dit vervoer deel te nemen; Nederlandse schepen dienen zich aan de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart te houden. In Frankrijk zijn er beperkende maatregelen. Buitenlandse binnenschepen mogen slechts reizen binnen Frankrijk in de richting van de grens doen, dan wel in de richting van een laadplaats voor een volgende grensoverschrijdende reis. In de Bondsrepubliek is het binnenlandse vervoer voorbehouden aan Duitse schepen, behoudens het binnenlandse vervoer op de Rijn, zijrivieren van de Rijn alsmede het verkeer van en naar deze wateren en de Ruhrkanalen, die alle vrij zijn voor deelneming door buitenlandse schepen. De voorschriften waaraan deelnemers zich dienen te houden – het tweede aspect – zijn van dien aard, dat zij de vrijheid van de ondernemer beperken. Voor de binnenlandse vaart in Nederland kennen wij de Wet Goederenvervoer Binnenscheepvaart van 1952 met voor een gedeelte van het vervoer het toerbeurststelsel en een vergunningstelsel. Een nieuwe wet staat op stapel. In het voorontwerp van de Wet Vervoer Binnenvaart is het vrachtverdelingsstelsel gehandhaafd. In de toelichting wordt het vóór en tegen overwogen. Zonder vrachtverdeling zou 'afbreuk worden gedaan aan het binnenvaartbeleid, dat erop gericht is voor de Nederlandse binnenvaart zodanige voorwaarden te scheppen, dat een in economisch en sociaal opzicht gezonde bedrijfstak kan worden voorzien in een redelijke en duurzame vervoervoorziening'. In dit verband wordt in de toelichting gewezen op de regelmatig terugkerende situatie van structurele overcapaciteit, waardoor een druk op de prijzen en marktbederf zou ontstaan, indien een vrachtverdelingsstelsel ontbreekt. Vruchtverdeling wordt dus hier voorgesteld als iets anders dan een voortsudderen van een vooroorlogse crisismaatregel, namelijk dat ook nu zonder inperking van de ondernemingsvrijheid de binnenvaart niet op bevredigde wijze zal functioneren.

Het binnenlands vervoer te water in België en Frankrijk kent ook door de overheid opgelegde vrachtverdelingsstelsels.

In West-Duitsland bestaat een stelsel van vaste vrachten zonder vracht-

verdelingsstelsel, althans zonder een vrachtverdelingsstelsel als permanent werkend instrument. Het vervoer te water binnen Duitsland is voorbehouden aan de Duitse vlag behoudens op de hierboven reeds genoemde vaarwegen, zij het dat het Duitse stelsel van gebonden vrachten op die vaarwegen ook door buitenlanders gerespecteerd dient te worden.

Wat het derde aspect van de Westeuropese binnenvaart betreft, namelijk het capaciteitsvraagstuk is allereerst te constateren, dat de verhouding tussen vraag en aanbod in de binnenvaart veelvuldig en in grillige mate wisselt. Tal van factoren hebben hun uitwerking op de vraag naar scheepsruimte en op het tijdstip waarop vervoer plaats heeft: de conjunctuur, de wereldmarktprijzen, landbouwpolitiek, politiek met betrekking tot openbare werken en soortgelijke factoren alsmede waterstand. De Westeuropese binnenvaart wordt reeds geruime tijd geteisterd door een enorme overcapaciteit. De roep om sloopregelingen, gepaard gaande met het in de hand houden van de capaciteit en het voorkomen van nieuwe overcapaciteit wordt zowel in overheidskringen als in kringen van het bedrijfsleven steeds sterker gehoord.

Door het in de hand houden van de capaciteit wordt beoogd dusdanige voorwaarden te scheppen voor een vrije vrachtprijsvorming, ook voor binnenlands vervoer, dat voor de goedgeleide onderneming maatschappelijk aanvaardbare resultaten haalbaar zijn en voor de verlader een redelijke prijs met een kwalitatief goed en betrouwbaar vervoerprodukt.

Is dit alles – beperkingen op het gebied van de toegang tot de markt en vrachtprijsvorming – te rijmen, en zo ja, hoe met de vrijheid van dienstverlening, verankerd in het EG-verdrag?

Uit arresten van Hof te Luxemburg over de vrije dienstverlening blijkt, dat dwingende redenen van algemeen belang beperking op het vrij verrichten van diensten kunnen rechtvaardigen. Voorts mag er tevens van worden uitgegaan, dat op grond van de flexibiliteit van het Verdrag de beperkingen op het vrij verrichten van diensten naar ruimte en tijd kunnen verschillen.

Er is dus niet de ijzeren regel, dat een vervoerpolitiek voor het gehele gebied van de Europese Gemeenschap ongenueanceerd gelding zou moeten hebben. In deze visie is het algemeen belang een wezenlijk element. Het algemeen belang wordt in de Duitse wetgeving met zoveel woorden vermeld; de motivering in de Nederlandse wetgeving en in recente overheidsverklaringen duidt ook sterk op het algemeen belang.

Een genuanceerde vervoerpolitiek kan leiden tot problemen met de overgang van twee gebieden met een verschillend regime, waardoor aan de gedachte van één interne markt afbreuk wordt gedaan. De vraag rijst dan wat prevaleert bij de binnenvaart. Een genuanceerde vervoerpolitiek waarbij rekening wordt gehouden met de alledaagse werkelijkheid in al zijn verscheidenheid in Europees verband en waardoor ook de binnenvaart deelachtig wordt aan de zegeningen van een Europese Gemeenschap, dan wel een ongenueanceerde vervoerpolitiek,

die de verscheidenheid in de alledaagse werkelijkheid geweld aandoet en waardoor de Europese binnenvaart maar op povere wijze kan functioneren. Voor het goede begrip zij hieraan toegevoegd, dat het hier een algemeen Europees belang voor de gehele binnenvaart betreft. Een vertaling van deze redenatie naar bijvoorbeeld het Duitse wegvervoer is onmogelijk, daar het hier een nationaal, niet algemeen Europees belang betreft.

Helaas is de Europese Commissie met haar voorstel over de cabotage in de binnenvaart (COM (85) 610 def. van 27 november 1985) niet op de lijn van de in paragraaf 3 genoemde interpretatie gaan zitten. Zij haakt – letterlijk – aan bij artikel 60 laatste alinea, d.w.z. de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de Lidstaat zijn van toepassing, zodat discriminatie op grond van nationaliteit of plaats van vestiging wordt uitgesloten.

In paragraaf 3 hebben we al onderstreept, dat de vrijheid van dienstverlening – inclusief cabotage – meer inhoudt dan de non-discriminatieregel en dat met name artikel 60 ten gunste van degene die cabotage verricht is geschreven.

In deze paragraaf is wel de juiste weg, namelijk die van het Europees algemeen belang, aangeduid – zonder in strijd met het EG-verdrag te komen – bij de binnenvaart tot een voor alle bij de vervoertak betrokken partijen bevredigend Europees resultaat kan leiden.

CABOTAGE IN HET WEGVERVOER

Cabotage in het wegvervoer levert een scala van problemen op. Een groot aantal malen wordt cabotage gepleegd zonder dat dit vooraf bekend is. Twee voorbeelden uit de praktijk:

Een Nederlands transportbedrijf krijgt van een Nederlandse verlader opdracht van Rotterdam goederen naar Sint-Niklaas in België te vervoeren; retourlading naar Rotterdam zou gereed staan. De lading wordt in Sint-Niklaas afgeleverd. Het transportbedrijf krijgt opdracht de gereedstaande retourlading naar Zeebrugge te vervoeren, omdat het zeeschip waarvoor de lading uit Sint-Niklaas was bestemd, is uitgeweken naar Zeebrugge. Het transportbedrijf wordt vlak voor Zeebrugge aangehouden. Geconstateerd wordt, dat er binnenlands vervoer wordt gepleegd. Het transportbedrijf dient een waarborgsom te storten alvorens het de rit mag voortzetten. Het bedrijf ontvangt nadien een brief van de Administratie der Douanen en Accijnzen te Gent, inhoudende dat het naast een bedrag aan BTW, dat is gerelateerd aan de waarde van het motorvoertuig, ook boete dient te betalen. Het bedrijf wordt geacht de auto te hebben ingevoerd en dient derhalve omzetbelasting te betalen.

Teneinde deze betaling ongedaan te maken, dient in België een verzoek tot aftrekbaarheid van BTW te worden ingediend. Voorts dient de auto opnieuw in Nederland te worden ingevoerd. Een nieuw verzoek tot aftrekbaarheid van BTW zal moeten worden ingediend; een vrij omslachtige procedure.

Een andere situatie:

Een Nederlands transportbedrijf vervoert goederen naar Engeland met een trekker/opleggercombinatie. Nadat deze combinatie van de veerboot in Sheerness was afgereden, deed zich kort daarna een technisch mankement aan de versnellingsbak voor. De combinatie leverde een gevaar voor het overige verkeer op, omdat de snelheid niet hoger kon zijn dan 30 km per uur. De chauffeur zette de combinatie aan de kant en nam contact op met Nederland. Het bedrijf gaf de chauffeur opdracht te blijven wachten op een combinatie, die op weg naar Sheerness was. De trekkers werden ter plaatse omgewisseld. De trekker met het technisch mankement reed terug naar Sheerness met de uit Engeland afkomstige lading, welke bestemd was voor Nederland en de trekker, die elders uit Engeland kwam, reed naar het bestemmingsadres in Engeland. Nadat deze auto de lading afgeleverd had, reed deze terug naar Sheerness. De douane aldaar legde beslag op deze auto vanwege cabotage, immers de trekker had intern vervoer in Engeland gepleegd.

De trekker kon worden vrijgekocht door betaling van een bedrag. Dit bedrag was gerelateerd aan de waarde van de trekker. Het bedrijf had de bepalingen van 'The Act of the temporary importation of vehicles aircraft' van 1936 overtreden. De douane was van oordeel, dat het Nederlandse bedrijf een Engels transportbedrijf had moeten inschakelen. Een situatie van ongewilde cabotage! De Commissie van de Europese Gemeenschappen onderkende al in 1967 het cabotageprobleem en kwam met voorstellen dienaangaande (P.B. 254 van 20 oktober 1967, blz. 3). De Raad heeft het niet overgenomen, evenals een nieuw voorstel van de Commissie uit 1982 (COM (82) 816 def; P.B. C 18 van 22 januari 1983, blz. 3).

Uit de Raadsbespreking van laatstgenoemd voorstel is volgens de Commissie wel gebleken, dat de fiscale problemen (BTW op cabotage, inkomsten- en verkeersbelasting en BTW op de tijdelijke invoer van voertuigen) kunnen worden opgelost.

Mede naar aanleiding van het nalatigheidsarrest is de Commissie met nieuwe voorstellen gekomen:

- Voorstel voor een Verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder in een Lidstaat niet woonachtige vervoerondernemers aldaar tot binnenlands *goederen*vervoer over de *weg* worden toegelaten – COM (85) 611 def. 27 november 1985;
- voorstel voor een verordening van de Raad tot vaststelling van de voorwaarden waaronder in een Lidstaat niet woonachtige vervoerondernemers aldaar tot binnenlands *personen*vervoer over de *weg* worden toegelaten – COM (87) 31 def. 27 februari 1987.

Deze Commissievoorstellen rammelen, wat hun algemene overwegingen betreft, echter aan alle kanten. De Commissie stelt, dat de draagwijdte van de cabotage-

verplichting bepaald is door het Verdrag, namelijk dat 'de vrijheid van dienstverrichting impliceert dat elke beperking op grond van nationaliteit of vestiging in een andere Lidstaat dan die waarin de vervoerprestatie moet worden geleverd, ten aanzien van degene die de diensten verricht' – hier klinkt artikel 60 laatste alinea door – 'wordt opgeheven'. Dit is uiteraard te beamen, maar dan niet gestoeld op het algemeen beginsel van de vrijheid van dienstverlening, maar wat de beperking op grond van hun nationaliteit of vestiging betreft, op artikel 7 uit het EG-verdrag.

Zoals al eerder in paragraaf 3 geschilderd, impliceert het algemeen beginsel van vrijheid van dienstverlening ex artikel 59 en 60 meer dan alleen de non-discriminatie op grond van nationaliteit of vestiging.

Dat de Commissie het zelf ook aanvoelt, is te destilleren uit het cabotagevoorstel over het personenvervoer over de weg, waarin dezelfde zin als hierboven wordt vermeld, maar ze zegt erbij dat het *hoofdzakelijk* impliceert.

Vervolgens stelt de Commissie, dat 'zodra de beperkingen van nationaliteit en vestiging zijn opgeheven, overeenkomstig de algemene beginselen van het Verdrag en de desbetreffende Jurisprudentie, voor het verrichten van binnenlands vervoer voor alle vervoerders dezelfde voorwaarden, ongeacht of zij al dan niet ingeschreven zijn, zouden moeten gelden'. Op grond van deze redenatie stelt de Commissie ook, 'dat niet ingezetenen *bij gevolg* de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen moeten naleven, die in de Lidstaat waar zij hun activiteiten uitoefenen, van kracht zijn' en verder nog 'eventuele kwantitatieve beperkingen zullen zowel voor niet-ingezetenen als ingezetenen gelden. Ook zullen dezelfde tarieven moeten worden toegepast'. De Commissie denkt – en dit zegt zij bij de toelichting op haar artikelen – hierbij in het bijzonder aan het nationale vervoer- en verkeersrecht, het nationale verzekeringsrecht, het nationale fiscale recht voor zover de belastingen geen verband houden met de plaats van inschrijving voor de gebruikte voertuigen, het nationale sociaal recht, het nationale straf- en administratieve recht.

Hiermede ontkent de Commissie de algemene – ook in de Jurisprudentie – aanvaarde leer van de zg. positieve discriminatie. Het is wel degelijk in het EG-recht mogelijk, dat een Lidstaat zijn eigen onderdanen in een meer nadelige positie brengt dan de onderdanen van andere Lidstaten bij een nationale activiteit in dat land. Of dat een verstandige zet van de desbetreffende overheid is, is natuurlijk een tweede.

Welnu, op deze manier zijn wij wel heel ver weg van gemeenschappelijke voorwaarden met eventuele objectieve beperkingen in het algemeen belang. Het is alleen maar in deze foutieve gedachtengang van de Commissie mogelijk om bij het voorstel voor het wegvervoer te komen tot een beperking van de cabotage tot de zogenaamde Anschluscabotage, d.w.z. twee ritten en dan nog alleen bij de terugrit naar het land van vestiging. Maar waarom zou er bij het ophalen van goederen in het buitenland, derhalve op de heenweg geen leegloop zijn? Waarom

wordt 'tijdelijk' in het voorstel tot twee ritten beperkt? Allemaal vragen die opkomen en waarop de Commissie geen juridisch maar een politiek antwoord geeft: de Commissie schat in dat de tijd er nog niet rijp voor is om de algehele liberalisatie in het nationale vervoer door te voeren, maar het zou onzes inziens juist nu zaak zijn om dit 'saboterend' optreden van de Lidstaten eens een keer juridisch, met de juiste voorstellen en het handhaven ervan, te doorbreken.

CABOTAGE IN HET SPOORVERVOER⁴

Spoorwegen plegen netgebonden te opereren. Voor elke spoorwegmaatschappij houdt het vervoer aan de grens op. Elk productieproces is nationaal. Het vervoer zelf is wel grensoverschrijdend, maar bij elke grens die het passeert gaat de verantwoordelijkheid voor het vervoer over in de handen van de volgende spoorwegmaatschappij, van het ene nationale proces naar het andere. Op deze wijze brengt de samenwerking tussen een aantal spoorwegmaatschappijen een internationaal vervoer tot stand zonder dat ook maar één van die maatschappijen op het net van een ander rijdt, daarmee ook geen behoefte hebbend aan cabotage. Deze netgebondenheid houdt verband met de specifieke koppeling van het vervoerproces aan zijn eigen infrastructuur.

De wijze waarop nu materieelomloop, personeelsomloop, beveiliging en infrastructuur in principe per maatschappij zijn, verzet zich, ook praktisch gesproken, tegen exploiteren van buurmans net.

Ten gevolge van de netgebondenheid heeft er tussen de nationale spoorwegmaatschappijen onderling nooit echte concurrentie plaatsgevonden. Wel kan men stellen, dat er sprake is van een zekere concurrentie tussen maatschappijen, maar dat is dan een afgeleide concurrentie. Zo beconcurreren de Deutsche Bundesbahn en NS elkaar voor het vervoer van en naar de grote zeehavens. In het kader van de interne markt is het echter wel zaak voor de spoorwegen – net als voor elke andere vervoerwijze – om de produktiviteit te verhogen en leegloop te minimaliseren.

De Europese spoorwegmaatschappijen trachten deze doelstellingen door intensieve internationale samenwerking te bereiken.

Met internationale samenwerking in het algemeen wordt echter nog geen produktiviteit verhoogd of leegloop geminimaliseerd. Daarvoor zijn specifieke vormen van samenwerking in de loop der jaren ontwikkeld. Er vallen drie typologieën te onderscheiden:

- ten eerste: *poolovereenkomsten*. Dit zijn vormen van samenwerking op het gebied van productiviteit, zoals het gebruik van goederenwagons en personenrijtuigen.
- ten tweede: *internationale dochterondernemingen*. Deze kunnen betrekking

hebben op samenwerking wat zowel de exploitatie als ook de commerciële sfeer betreft. Interfrigo en intercontainer zijn hiervan voorbeelden.

- ten derde: *specifieke internationale product/markt combinaties*. Hierbij gaat het vooral om vormen van commerciële samenwerking. Het is de bedoeling, dat de klant zowel tijdens de acquisitie als tijdens het productieproces steeds met dezelfde vervoerder te maken heeft.

Met name de tweede en derde vorm bieden het voordeel van slechts één aanspreekpunt voor de klant. Dit roept de vraag op of één Europese spoorwegmaatschappij niet wordt gemist. Dan zou immers elke klant in de Europese Gemeenschap overal met dezelfde spoorwegmaatschappij met een in elk land gelijkkluidend beleid en tarieven enz. te maken hebben; een optimale situatie, ook in cabotage-opzicht, want dat is dan niet meer nodig. Het zou ook ten aanzien van de wirwar van tarieven en systemen een grote vooruitgang betekenen.

Door één Europese spoorwegmaatschappij zou het spoorvervoer van een nationaal naar een Europees niveau getild worden. Vanzelfsprekend bevinden er zich obstakels op de weg naar een Europese maatschappij.

Alleen al het probleem wat de financiële verantwoordelijkheid voor de railinfrastructuur betreft, vormt een groot obstakel. Ondanks voorstellen van de Europese Commissie uit 1984 is die financiële verantwoordelijkheid voor de railinfrastructuur nog niet in één van de EG-Lidstaten overgedragen aan de overheid. Buiten de EG is dit wel het geval. In Zwitserland ligt de financiële verantwoordelijkheid voor – niet het eigendom van – de railinfrastructuur sinds 1 januari 1987 bij de overheid. In Zweden is de splitsing van verantwoordelijkheid voor en eigendom van de infrastructuur enerzijds met de exploitatie anderzijds een feit.

Door de enorme omvang die een Europese spoorwegmaatschappij zou krijgen en als gevolg van de nu nog zeer sterke binding van de spoorwegmaatschappijen met hun nationale overheid, die maar zeer langzaam minder wordt, zal een Europese maatschappij voorlopig wel een utopie blijven.

Desalniettemin is 1992 ook voor de Europese spoorwegmaatschappijen een uitdaging, die de noodzaak tot intensivering van hun onderlinge commerciële samenwerking alleen maar groter maakt. Het wegvallen van de grenzen binnen Europa en het gaandeweg steeds meer Europees denken en handelen in de betrokken landen zal wellicht – van wat nu nog utopie is – nog eens een zichtbare werkelijkheid maken. De woorden van de Duitse voorzitter op de persconferentie na de Ministerraad van 21 en 22 juni 1988 waren tekenend: 'auf der Grundlage einheitlich ermittelter Wegebenutzungsentgelte müsse darüber nachgedacht werden, die Europäischen Hauptstrecken von mehreren Eisenbahnunternehmen benutzen zu lassen'. In het officiële persbericht (7005 nl/88 (Presse 94); Raad van de Europese Gemeenschappen; Secretariaat-Generaal, blz. 13) staat: '... Daarbij moet ook worden nagegaan of de gelijkheid van kansen

tussen het spoorwergvervoer en het wegvervoer kan worden verbeterd, indien de Staten via een trajectkostenberekening en belastingen voor het gebruik van het net, het mogelijk maken dat nationale spoorwegen, spoorwegen van buurlanden of derde landen tegen vergoeding vervoer per spoor kunnen verrichten; hiertoe moet van de spoorwegen eerst een trajectkostenberekening per baanvak worden verlangd. Met betrekking tot de hoogte van de belastingen voor het gebruik van het net, moeten alle gebruikers een gelijke behandeling krijgen.'

CABOTAGE IN DE LUCHTVAART⁵

Het onderwerp cabotage is tot op heden bij onderhandelingen over landingsrechten nauwelijks ter sprake gebracht. Het heeft ook geen zin, want cabotage-rechten worden vrijwel nooit⁶ verleend, maar het vooruitzicht op één interne markt in Europa met de voltooiing ervan in 1992, wat de luchtvaart betreft en het juridisch commitment in de 8ste resp 10de considerans van Richtlijn 87/601 EG (P.B. nr. L374/12 van 31/12/87) en Beschikking 87/602 EG (P.B. nr. L347/19 van 31/12/87) brengen deze wensdroom voor vele luchtvaartmaatschappijen met een kleine thuismarkt nabij. Maar er zit een onverwacht addertje onder het gras; om deze in het vizier te krijgen, eerst enige achtergrondinformatie.

Op uitnodiging van de Amerikaanse regering kwamen in 1944 vertegenwoordigers van een groot aantal landen in Chicago bijeen om de internationale luchtvaart te regelen.

Het resultaat was een verdrag gebaseerd op souvereiniteit ('... every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory') en bijgevolg bilateralisme, maar ook een cabotage-artikel (artikel 7) luidende: 'Each Contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other Contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each Contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State'.

De eerste zin van dit artikel is zoverre duidelijk, dat weigering mogelijk is maar nog niet van welk soort cabotage. Immers, artikel 2 van het Chicago-verdrag geeft een definitie van 'grondgebied' dat twee soorten cabotage mogelijk maakt: vervoer tussen punten in één land ('petit' cabotage) en tussen twee punten die onder hetzelfde staatsgezag vallen, maar door andere staten of volle zee van elkaar gescheiden zijn ('grand' cabotage): Amsterdam – Groningen en Amsterdam – Curaçao; Londen – Manchester en Londen – Hong Kong; New York – Panamakanaalzone; Parijs – Lyon en Parijs – Réunion. Grand cabotage schept door de mogelijkheid van tussenstops andere problemen dan de petit

cabotage. Via de bilaterale overeenkomst tussen de landen zal dit dan ook geregeld moeten worden, indien cabotage wordt toegestaan. Binnen de EG zal overigens slechts van petit cabotage sprake kunnen zijn, Gibraltar en een enkel eiland daargelaten.

De tweede zin van artikel 7 van het Verdrag van Chicago schijnt de mogelijkheid van willekeur bij cabotagerechten tegen te gaan.

Niets is evenwel minder waar! Dit multilateraal karakter van het cabotagerecht zou de souvereiniteit van de Staat over zijn luchtkolom aantasten, reden waarom dan maar geen cabotage wordt toegestaan. Voor zover dat wel gebeurt, dekt de desbetreffende Staat zich in door ofwel de exclusiviteit niet in de bilaterale verdragen of contracten te vermelden ofwel een ontsnappingsclausule op te nemen om de gegeven cabotagerechten te kunnen intrekken, indien een beroep wordt gedaan op dit deel van het artikel.⁷

Met uitzondering van het in de voetnoot genoemde Portugese voorbeeld worden in de bilaterale overeenkomst tussen Nederland en de Lidstaten geen cabotagerechten verleend.⁸

Dwingt het EG-verdrag en met name de vrijheid van dienstverlening er nu toe, dat de Lidstaten in 1993 deze beperking in een onderlinge verhouding moeten laten vallen? In eerste instantie lijkt het, dat dit niet het geval is, omdat artikel 234 van het Verdrag voorschrijft, dat rechten en verplichtingen voortvloeiende uit overeenkomsten vóór de inwerkingtreding van het EG-verdrag gesloten tussen één of meer Lidstaten enerzijds en één of meer derde Staten anderzijds niet door de bepalingen van het EG-verdrag worden aangetast. Dit gaat voor het Verdrag van Chicago op. Maar hetzelfde artikel zegt ook, dat de betrokken Lidstaten gebruik moeten maken van alle passende middelen om een vastgestelde onvereenigbaarheid op te heffen.

Het cabotage-artikel van het Verdrag van Chicago geeft geen cabotageverbod op zich: het geeft de Staat slechts het recht cabotage te weigeren. Niet ieder recht behoeft echter te worden uitgeoefend. Wanneer alle Lidstaten nu in het kader van hun onderlinge bilaterale overeenkomsten vastleggen dat ze wel het weigeringsrecht uitoefenen maar toch onderling stilzwijgend cabotage toestaan, voldoen zij onderling aan hun EG-verdragsverplichtingen en zoals we hierboven hebben gezien is er geen claimrecht op grond van artikel 7 van het Verdrag van Chicago van anderen, in deze 'derde' landen.

Er is dus wel degelijk een stok om de in aanvang van deze paragraaf genoemde adder voorgoed de wereld uit te helpen. Het is dan ook onbegrijpelijk, dat de Europese Commissie, die bij het Verdrag tot hoedster van dit Verdrag is benoemd, niet in haar memorandum van 1984⁹ met een cabotagevoorstel is gekomen. Er is slechts één verklaring om dit niet-handelen te rechtvaardigen: dat de Commissie van mening zou zijn, dat artikel 59 en 60 van het EG-verdrag direct van toepassing is op de luchtvaart (en ook de zeevaart), omdat artikel 84 lid 2 van het Verdrag, voor wat betreft de luchtvaart, de Raad niet dwingt tot

maatregelen op luchtvaartgebied, maar hem daartoe alleen de mogelijkheid geeft. Maar van dit inzicht heeft de Commissie helaas nog nimmer blijk gegeven.¹⁰

Tenslotte zij er ook nog op gewezen dat dat ook na de voltooiing van de interne markt, met op luchtvaartgebied cabotage in de Lidstaten – de EG als zodanig nog niet één grondgebied wordt in de zin van artikel 7 van het Verdrag van Chicago. Het onderhandelen met derde landen over cabotagerechten of grensoverschrijdende rechten binnen de EG (bijvoorbeeld vijfde vrijheidsrecht) is dan ook niet zonder meer als Gemeenschapstaak te beschouwen maar behoort, verdragstechnisch gezien – zowel vanuit de EG-optiek als ‘Chicago’-optiek – tot de soevereiniteit van de Lidstaten, alhoewel een onderlinge afstemming en coördinatie door het EG-verdrag wordt voorgeschreven en de Lidstaten een gemeenschapsinstelling zouden kunnen machtigen voor hen te onderhandelen.

CABOTAGE IN DE ZEEVAART

Begin 1988 verklaarde de Britse delegatie tijdens één van de besprekingen van een werkgroep van de Raad van Ministers, dat de regering van haar land vele verzoeken heeft ontvangen om maatregelen te nemen, waarbij een beter evenwicht tussen de toegangsmogelijkheden tot nationale markten van de verschillende Lidstaten wordt gewaarborgd.

‘Er is dan ook overwogen de regering van het Verenigd Koninkrijk’, zo vervolgt de Britse delegatie, ‘bevoegdheden te geven aan de hand waarvan zij voor het verrichten van nationale cabotage als voorwaarde kan stellen dat de betrokken onderneming in het Verenigd Koninkrijk moet zijn gevestigd. De regering van het Verenigd Koninkrijk hoopt niettemin, dat de Raad de dossiers snel zal kunnen afhandelen en aldus de toepassing van de betrokken bepalingen overbodig maakt.’

Een duidelijk schot voor de boeg aan het adres van die Lidstaten, die nog een cabotageverbod in de zeevaart in hun wetgeving hebben.

Overigens des te opmerkelijker, omdat reeds in een verordening van de Raad houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de Lidstaten en derde landen (P.B. L 378/1 van 31 december 1986), een artikel 8 voorkomt, dat luidt:

‘... kan degene die een dienst inzake zeevervoer verricht, zijn activiteit in een Lidstaat waar de dienst wordt verricht daartoe tijdelijk voortzetten onder dezelfde voorwaarden, als die welke door de betrokken Staat worden opgelegd aan zijn eigen onderdanen?’ Zou er dus toch al cabotage in het zeevervoer mogelijk zijn? Immers, ‘tijdelijk’ en ‘activiteit’ zijn zeer rekbaar. Het is een artikel dat grote overeenkomst met de cabotagevoorstellen van de Europese Commissie bij het wegvervoer en de binnenvaart vertoont, maar zo gelezen is

dan slechts de in die kringen veel gebruikte term 'Anschlusscabotage' van toepassing; dit wil zeggen: slechts binnenlandse transporten zijn mogelijk bij de terugreis op weg naar de grens.

Al eerder¹¹ heb ik de stelling verkondigd, dat juist dit artikel 8 de kapstok kan zijn om cabotage bij de zeevaart, zonder dat een aparte verordening wordt aangenomen, in zijn volle omvang af te dwingen. Tot op heden is het verweer hiertegen geweest, dat de titel van de Verordening en de gehele context ertoe leidt, dat dit artikel slechts is geschreven voor de zogenaamde 'Anschlusscabotage', d.w.z. cabotage die aansluit bij een eerder of later ondernomen grensoverschrijdende reis.

Of en hoe deze rechtsvraag in de toekomst nog eens geslecht zal worden, feit is wel dat er op dit ogenblik in de Raad over een aparte cabotageregeling wordt gesproken, zij het met veel moeilijkheden gepaard gaande. Zoals in paragraaf 2 over de economische betekenis van de cabotage voor de zeevaart reeds tot uitdrukking is gekomen, is hier een duidelijk onderscheid van inzicht tussen de Noordepese en Zuidpese landen aan de orde. Alhoewel lucratieve cabotage-transporten in beide regio's van Europa zeer wel mogelijk zijn, duidt het aantal opgeworpen vraagstukken, met name door de zuidelijke landen, erop dat er nog een lange weg tot een cabotageregeling, conform het Verdrag, zal zijn te gaan. Zo wordt het vraagstuk opgeworpen of de overzeese gebiedsdelen onder het cabotagebegrip vallen.

Hier komt weer het reeds bij de luchtvaart gesignaleerde onderscheid 'petit' en 'grand' cabotage om de hoek kijken. Een ander vraagstuk betreft de aansluitende cabotage, d.w.z. een vervoer dat plaatsvindt voor of na een dienstverrichting tussen de Lidstaten onderling of tussen de Lidstaten en derde landen; of in hoeverre offshore bevoorradingsdiensten, al dan niet in de territoriale wateren, eveneens onder cabotage vallen. Weer een ander vraagstuk is, in hoeverre een overgangstermijn na 1993 kan of moet doorlopen. Dan is daar ook nog het vraagstuk van het eilandenvervoer uit overwegingen van openbaar vervoer of nationale defensie.

Opvallend is evenwel, dat zowel in het Europese Commissievoorstel in bovengenoemd memorandum, als in het Britse ontwerpvoorstel de tekst van artikel 60 laatste alinea gehandhaafd is. Het zou dan ook zeer welkom zijn, indien door prejudiciële vragen bij het Hof van Justitie of anderszins, juridisch onweerlegbaar wordt vastgesteld hoe dit artikel 60 laatste alinea moet worden geïnterpreteerd. De zienswijze van schrijver is hiervoor reeds in de algemeen juridische paragraaf (paragraaf 3) uiteengezet.

Kortom, het verdient aanbeveling, dat de Lidstaten die reeds de cabotagevrijheid in hun wetgeving hebben opgenomen niet zozeer deze wetgeving gaan wijzigen, maar via een rechtsprocedure een definitief uitsluitel over de EG-verplichtingen van alle Lidstaten in deze forceren.

CONCLUSIES

In het Voorwoord bij de uitgave 'Recht en onrecht in het Europees vervoerbeleid' in de serie Teksten Vervoersrecht, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle 1986 schreef de Minister van Verkeer en Waterstaat, Drs N. Smit-Kroes, dat 'tussen gelijk hebben en gelijk krijgen een wereld van tijd, inspanning en voortdurend overleg ligt'. Bij het moeilijkste politieke onderdeel van het Europees vervoerrecht, de cabotage!, gaat dat bij uitstek op.

In de enige opvatting – die de Europese Commissie tot nu toe volgt en die, zonder rekening te houden met de verdere context van het Verdrag, blijft binnen de woordelijke tekst van de cabotage-artikelen, zijnde artikel 75, lid 1, sub b en artikel 60, derde alinea – dient elke discriminatie op grond van nationaliteit of vestiging te worden opgeheven en gelden voor alle vervoer dezelfde voorwaarden.

De Europese Commissie trekt daaruit de conclusie, dat ook niet-ingezetenen de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in de Lidstaat, waarin gecaboteerd wordt, moeten naleven; ook eventuele kwantitatieve beperkingen en dezelfde tarieven als ingezetenen.

Het EG-verdrag is evenwel geen los verband van een aantal artikelen. Zij moeten in onderlinge samenhang worden gelezen en geïnterpreteerd, waarbij de Jurisprudentie van het Hof van Justitie te Luxemburg leidraad is. Met name is de onderlinge samenhang van het vervoerrecht met het algemeen beginsel van de vrijheid van dienstverlening door het Hof expliciet in het nalatighedsarrest gesteld. Bij de onderlinge samenhang van de desbetreffende artikelen 59, 60, 61 lid 1 en 75 lid 1 sub b, kan het niet anders zijn dan dat de door de Raad te stellen cabotagevoorwaarden moeten passen binnen het kader van het algemeen beginsel van vrijheid van dienstverlening. Dit kader stelt volgens het Hof geen ongebreidelde vrijheid voor, doch laat beperkingen toe, wanneer zij gestoeld zijn op dwingende redenen van een objectief vastgesteld algemeen belang en dan nog alleen maar voor zover dit belang niet reeds wordt gewaarborgd door de regels van de Staat van vestiging en hetzelfde resultaat niet door minder beperkende voorschriften kan worden bereikt.

In de ruimere context van het gehele Verdrag is ook niet goed te verstaan, dat artikel 60, laatste alinea, louter een non-discriminatieverbod zou inhouden. Immers, het non-discriminatiebeginsel op nationaliteit is reeds via artikel 7 van het EG-verdrag gewaarborgd. Teneinde het artikel 60 naast artikel 7 toch zinnig te laten hebben, ligt de interpretatie voor de hand, dat juist artikel 60 laatste alinea is geschreven om de tijdelijke, niet-ingezetene dienstverlener, bijvoorbeeld wanneer de niet-ingezetene door zijn eigen land aan strengere voorwaarden wordt gebonden, dan de wel-ingezetene vervoerder.

Deze rechtsvragen zijn niet geheel van economisch belang ontbloot, immers de huidige regelingen laten in alle Lidstaten voor het wegvervoer en de luchtvaart

geen cabotage toe, terwijl het in de binnenvaart en zeevaart gedeeltelijk wel en gedeeltelijk niet mogelijk is.

Cijfermateriaal van het nationale vervoer in de Lidstaten voor de verschillende vervoertakken laat zien dat er tal van cabotagemogelijkheden zijn, die niet alleen de rentabiliteit kunnen verhogen, maar ook een efficiënter gebruik van ladingruimte in de voltooide interne markt van Europa toestaan.

Het is dan ook juridisch onjuist, zij het wel politiek verklaarbaar, dat de Europese Commissie in haar cabotagevoorstellen voor de binnenvaart, het wegvervoer en de zeevaart niet deze interpretatie van de verdragsregels en de Jurisprudentie heeft gevolgd.

Juist de ontleding van een drietal aspecten, die bij deelneming aan nationaal vervoer per binnenschip meespelen – namelijk de toegang tot de markt, de voorschriften waaraan ondernemers zich dienen te houden en het capaciteitsvraagstuk – laat zien, dat er wel degelijk mogelijkheden zijn, met name op grond van het algemeen belang, om die maatregelen, naar tijd en ruimte, te nemen, die de marktontwikkeling in een gegeven tijdspanne oplegt. Het zou de Europese Commissie dan ook sieren, indien zij haar voorstellen voor de diverse vervoertakken op de hiervoor beschreven wijze aanpast, opdat ook de Raad juist beslist! Enigszins anders ligt dit bij de lucht- en zeevaart. Bij de luchtvaart zouden de Lidstaten door elkaar wederzijds cabotagerechten te verlenen enerzijds aan hun EG-verdragsverplichtingen voldoen, maar anderzijds naar algemeen aanvaarde wegen moeten zoeken om geen inbreuk te maken op hun mondiale verplichtingen van het Verdrag van Chicago. De huidige praktijk geeft daarvoor wel een handleiding. Voor de zeevaart is reeds met goede wil van de Lidstaten een cabotage-artikel, namelijk artikel 8 in Verordening 4055/86, ook voor het intracommunautaire vervoer opgenomen, doch een groter gevaar op dit ogenblik is, dat de Noordealpese Lidstaten de reeds in hun wetgeving opgenomen cabotagemogelijkheid gaan wijzigen, omdat Zuidalpese Lidstaten cabotage nog steeds niet willen toestaan.

Gezien de bovenomschreven onduidelijkheden in het cabotagerecht in het algemeen en soms zelfs de onwil van partijen, die neigt naar sabotage, is het geboden dat er snel uitsluitel wordt gegeven door de Europese instelling die daarvoor staat, namelijk het Hof van Justitie. Het middel van prejudiciële vragen is hiervoor geëigend, ofschoon de Commissie of de Raad ook de adviesprocedure zouden kunnen volgen. Wellicht komen dan 'gelijk hebben' en 'ongelijk krijgen' op een noemer. Belangrijker is evenwel, dat het de weg opent naar een waarlijk voltooide interne markt zonder grenzen op vervoergebied, waarin zo efficiënt en zo voordelig mogelijk personen en goederen verplaatst worden.

Noten

1. Schrijver heeft dankbaar gebruik mogen maken van de tekst van de hand van Drs F.L.F. Aarens ten behoeve van de PAO-cursus 'Cabotage' aan de Rijksuniversiteit Leiden, Juridische faculteit, juni 1988.
2. We hebben hier te maken met de zogenaamde - toegestane - positieve discriminatie, d.w.z. de Lidstaat kan en mag zijn eigen onderdanen op deze wijze behandelen. Met het EG-verdrag heeft de Staat niet zijn soevereiniteit in deze opgegeven.
3. Schrijver heeft deze voorbeelden dankbaar mogen nemen uit de tekst van Mr H.A. Meindersma ten behoeve van de PAO-cursus 'Cabotage' aan de Rijksuniversiteit Leiden, Juridische faculteit, juni 1988.
4. Schrijver heeft dankbaar gebruik mogen maken van de tekst van de hand van Mr E.M. Nikkels te behoeve van de PAO-cursus 'Cabotage' aan de Rijksuniversiteit Leiden, Juridische faculteit, juni 1988.
5. Schrijver heeft met toestemming gebruik gemaakt van (delen van) de tekst van de hand van Mr H.P. van Fenema ten behoeve van de PAO-cursus 'Cabotage' van de Rijksuniversiteit Leiden, Juridische faculteit, juni 1988
6. Een van de sporadische uitzonderingen is de KLM-verbinding van Lissabon met Oporto in Portugal.
7. Zie Mr H.P. van Fenema ter aangehaalde plaatse, blz. 4 en 5.
8. Het verdrag van Chicago heeft helaas geen 'Tolunie'-clausule als het GATT, waardoor een meerbegunstiging van Toluniestaten onderling mogelijk zou zijn.
9. Memorandum nr 2 over de burgerluchtvaart van de Commissie van de Europese Gemeenschappen; Op weg naar een gemeenschappelijk beleid inzake luchtvervoer (COM 84/72 definitief).
10. Een andere verklaring zou kunnen zijn: 'timing'. Maar dan zou de Europese Commissie juist met het indienen van een voorstel het rijpmaken van de Lidstaten voor cabotage bevorderen.
11. Dr Mr J.G.W. Simons, Europarubriek, Tijdschrift voor Vervoerswetenschap, 23ste jaargang 1987, nr 1, blz. 78 en 79.

EUOPARUBRIEK

De Europese vervoerintegratie, in het bijzonder de vindplaatsen van de EG-rechtsregels in het vervoer

Dr.Mr. J.G.W. SIMONS

TEN GELEIDE

Dit nummer van het tijdschrift staat bol van Europese zaken. Het lijkt, ter vermindering van doublures, dan ook minder geschikt om in deze rubriek nog eens extra stil te staan bij diverse ontwikkelingen. Deze rubriek is – teneinde dit nummer tot een complete set van EG-vervoerinformatie te maken – wel de plaats om eens een totaaloverzicht te geven van de vindplaatsen van de tot en met 30 juni 1988 bestaande vervoerpolitiek-rechtsregels in de EG. Zij volgen hieronder: per inlandvervoertak; het vervoer ter land in het algemeen; het gecombineerde vervoer; infrastructuur; zeevaart en luchtvaart en de rechtsregels van de EGKS.

Tenslotte nog een rectificatie: de laatste zin van deze rubriek in het vorige nummer is enigszins verminkt overgenomen. Zij dient te luiden: Wellicht dat het Hof van Justitie de Raad door uitspraken in bovengenoemde rechtszaken al het komende jaar gaat dwingen de verplichte liberalisatie in de praktijk toe te staan.

WEGVERVOER-PERSONEN

1. Verordening nr. 117/66 EG van de Raad van 28-7-1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen (PB 147/2688 van 9-8-1966).
2. Verordening nr. 1016/68 EG van de Commissie van 9-7-1968 betreffende de invoering van modellen van de controledocumenten, bedoeld in de art. 6 en 9 van verordening nr. 117/66 EG van de Raad (PB L 173/8 van 22-7-1968).
3. Verordening nr. 516/72 EG van de Raad van 28-2-1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor pendelvervoer met autobussen (autocars) tussen de Lidstaten (PB L 67/13 van 20-3-1972).
4. Verordening nr. 517/72 EG van de Raad van 28-2-1972 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lidstaten (PB L 67/19 van 20-3-1972) laatstelijk gewijzigd op 12-6-1978 (PB L 158 van 16-6-1978).
5. Verordening nr. 1172/72 EG van de Commissie van 26-5-1972 met betrekking tot de vaststelling van de documenten bedoeld in verordening nr. 517/72 EG van de Raad en in verordening nr. 516/72 EG van de Raad (PB L 134/1 van 12-6-1972).
6. Verordening nr. 2442/72 EG van de Raad van 21-11-1972 waarbij de toepassing van de verordening nr. 516/72 EG betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor pendelvervoer met autobussen (autocars) tussen de Lidstaten en verordening nr. 517/72 EG betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor het geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer met autobussen tussen de Lidstaten voor de nieuwe Lidstaten wordt uitgesteld (PB L 265/7 van 24-11-1972).
7. Richtlijn van de Raad van 12-11-1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg (PB L 308/23 van 19-11-1974). Gewijzigd bij richtlijn van de Raad van 4-12-1980 (PB L 350 van 23-12-1980).
8. Resolutie van de Raad van 29-6-1977 over de volledige EG-goedkeuring van motorvoertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van personen (PB C 177/1 van 26-7-1977).

9. Beschikking van de Raad van 12-7-1982 inzake de overeenkomst betreffende internationaal en ongeregeld personenvervoer over de weg met auto (ASOR) (PB L 230/38 van 5-8-1982).
10. Verordening van de Raad van 16-12-1982 inzake de uitvoering van het accoord met betrekking tot het internationale ongeregelde reizigersvervoer over de weg per autobus (ASOR) (PB L 10/1 van 13-1-1983).
11. Beschikking van de Raad van 21-12-1982 om de Commissie te machtigen een overeenstemming te bereiken tussen de EG en de derde landen inzake de toepasselijke regeling voor bepaald internationaal reizigersvervoer over de weg per autocar en autobussen (pendeldiensten) (bulletin EG 12-1982).
12. Richtlijn nr. 85/579 EG van de Raad van 20-12-1985 tot wijziging van richtlijn nr. 74/562 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal personenvervoer over de weg in verband met de toetreding van Spanje en Portugal (PB L 372/35 van 31-12-1985).
13. Besluit nr. 87/286 EG van de Raad van 26-5-1987 houdende toepassing tussen de Gemeenschap en Zwitserland van de afdelingen 2 en 3 van de overeenkomst betreffende internationaal ongeregeld personenvervoer over de weg met autobussen (ASOR).
14. Beschikking van de Commissie van 23-11-1987 voor het regelen van een geschil tussen de Bondsrepubliek Duitsland en het Groothertogdom Luxemburg inzake de vergunning van een geregelde autobusdienst (PB L 23/23 van 28-1-1988).

WEGVERVOER-GOEDEREN

15. Eerste richtlijn van de Raad van 23-7-1962 inzake de vaststelling van bepaalde gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer (goederenvervoer over de weg tegen vergoeding) PB nr. 70/2005 van 6-9-1962, laatstelijk gewijzigd door een richtlijn van de Raad op 19-1-1982, PB L 27 van 4-2-1982).
16. Richtlijn van de Raad van 13-5-1965 betreffende de eenmaking van bepaalde regels met betrekking tot de machtigingen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB nr. 88/1500 van 24-5-1965).
17. Aanbeveling nr. 67/741 EG van de Commissie van 28-11-1967 betreffende het gebruik voor bepaalde goederentransporten over de weg van machtigingen overeenkomstig de modellen bedoeld in richtlijn van de Raad van 13-5-1965 betreffende de eenmaking van bepaalde regels met betrekking tot de machtigingen voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB 269/9 van 6-12-1967).
18. Richtlijn van de Raad van 19-7-1968 betreffende de uniformisatie van de voorschriften ten aanzien van de toepassing met vrijdom van recht van de zich in reservoirs van bedrijfsautomobielen bevindende brandstof (PB L 175/15 van 23-7-1968).
19. Gecodificeerde versie van de verordening 543/69 van de Raad van 25-3-1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegverkeer (PB C 73/1 van 17-3-1979).
20. Beschikking nr. 70/325 EG van de Commissie van 18-6-1970 betreffende het model van een standaardverslag aan de hand waarvan de Lidstaten aan de Commissie de nodige inlichtingen verstrekken over de opstelling van het algemeen verslag dat zij elk jaar aan de Raad dient toe te zenden over de toepassing door de Lidstaten van de verordening van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (art. 17, leden 1 en 2, van verordening nr. 543/69 EG).
21. Verordening nr. 1463/70 EG van de Raad van 20-7-1970 betreffende de invoering van een controle-apparaat bij het wegvervoer (conform art. 16 van de verordening nr. 543/69) (PB L 164/1 van 27-7-1970) laatstelijk gewijzigd op 12-12-1977 (PB L 334 van 24-12-1977).
22. Beschikking nr. 73/318 EG van de Commissie van 4-10-1973 waarbij het Zwitserse persoonlijk controleboekje in verband met de harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer niet wordt aanvaard (PB L 291/35 van 18-10-1973).
23. Richtlijn van de Raad van 12-11-1974 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg (PB L 308/18 van 19-11-1974) laatstelijk gewijzigd op 4-12-1980 (PB L 350 van 23-12-1980).
24. Verordening nr. 3164/76 van de Raad van 16-12-1976 betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer tussen de Lidstaten (PB L 357/1 van 29-12-1976) jaarlijkse aanpassing.
25. Richtlijn van de Raad van 16-12-1976 betreffende het minimumniveau van de opleiding van de bestuurders voor het wegvervoer (PB L 357/36 van 29-12-1976).
26. Richtlijn van de Raad van 29-12-1976 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten inzake de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens (PB L 47/47 van 18-2-1977).
27. Verordening nr. 2829/77 van de Raad van 12-12-1977 met betrekking tot de inwerkingtreding van de Europese overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) (PB L 334/1 van 24-12-1977; tekst van het verdrag in PB L 95/1 van 8-4-1978).
28. Verordening nr. 2831/77 EG van de Raad van 12-12-1977 betreffende de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB L 334/22 van 24-12-1977).
29. Richtlijn nr. 77/796 EG van de Raad 12-12-1977 inzake de onderlinge erkenning van diploma's, certificaten en andere titels van ondernemer en goederenvervoer over de weg en ondernemer van personenvervoer over de weg en houdende maatregelen ter bevordering van de daadwerkelijke uitoefening van het recht van vrije vestiging van die vervoerondernemers (PB L 334/37 van 24-12-1977) gewijzigd op 4-12-1980 (PB L 350 van 23-12-1980).

30. Richtlijn nr. 78/546 EG van de Raad van 12-6-1978 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg in het kader van een regionale statistiek (PB L 168/29 van 26-6-1978).
31. Aanbeveling nr. 78/624 EG van de Commissie van 29-6-1978 inzake de algemene voorwaarden voor de toepassing van de rentetarieven voorzien in art. 4 lid 3, van verordening nr. 2831/77 EG van de Raad betreffende prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen Lidstaten (PB L 202/14 van 26-7-1978).
32. Verordening nr. 2964/79 EG van de Raad van 20-12-1979 tot wijziging van verordening nr. 3164/76 EG betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten, voor wat betreft de invoering van communautaire vergunningen voor korte duur (PB L 336/12 van 29-12-1979).
33. Beschikking van de Raad van 20-12-1979 inzake de aanpassing van de capaciteit voor het goederenvervoer over de weg voor rekening van anderen tussen de Lidstaten (PB L 18/21 van 24-1-1980).
34. Beschikking nr. 80/636 EG van de Commissie van 16-6-1980 houdende machtiging van de Ierse regering om voor het binnenlandse wegvervoer afwijkingen van de communautaire verordeningen van sociale aard voor het wegvervoer toe te staan (PB L 176/37 van 10-7-1980).
35. Richtlijn van de Raad van 4-12-1980 betreffende de invoering van een Europees rijbewijs (PB L 375/1 van 31-12-1980).
36. Beschikking van de Raad van 15-12-1981 inzake de wijziging van de Europese overeenkomst volgens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) (Bulletin EG 12-1981, punt 2.1.147).
37. Richtlijn van de Raad van 26-10-1983 om te streven naar het vereenvoudigen van de administratieve formaliteiten betreffende de organisatie van de verhuizingen binnen de Gemeenschap (PB L 332/33 van 28-11-1983).
38. Verordening nr. 3568/83 EG van de Raad van 1-12-1983 betreffende de prijsvorming van het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB L 359/1 van 22-12-1983).
39. Richtlijn nr. 84/647 EG van de Raad van 19-12-1984 betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg (PB L 335/72 van 22-12-1984).
40. Verordening nr. 3621/84 EG van de Raad van 19-12-1984 tot wijziging van verordening nr. 3164/76 EG betreffende het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB L 33/61 van 21-12-1984).
41. Richtlijn nr. 85/3 EG van de Raad van 19-12-1984 betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB L 2/14 van 3-1-1985).
42. Beschikking nr. 85/188 EG van de Commissie van 28-2-1985 houdende wijziging van beschikking nr. 82/62/EG van de Commissie van 18-12-1981, waarbij het Verenigd Koninkrijk wordt gemachtigd om afwijkingen van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer toe te staan (PB L 73/30 van 14-3-1985).
43. Beschikking van de Commissie van 27-9-1985 tot vaststelling van de toewijzing aan de Lidstaten van de uit de verhoging van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg voortvloeiende extra vergunningen voor het jaar 1986 (PB L 284/16 van 24-10-1985).
44. Besluit van de Commissie van 18-11-1985 tot oprichting van een paritair comité voor het wegvervoer (PB L 317/33 van 28-11-1985).
45. Rectificatie van besluit nr. 85/516 EG van de Commissie van 18-11-1985 tot oprichting van een paritair comité voor het wegvervoer (PB L 7/15 van 10-1-1986).
46. Verordening nr. 3820/85 EG van de Raad van 20-12-1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 370/1 van 28-11-1985).
47. Verordening nr. 3821/85 EG van de Raad van 20-12-1985 betreffende het controle-apparaat in het wegvervoer (PB L 370/8 van 31-2-1985).
48. Richtlijn van de Raad van 20-12-1985 tot wijziging van richtlijn 74/561 inzake de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg in verband met de toetreding Spanje en Portugal (PB 372/34 van 31-12-1985).
49. Resolutie van de Raad en van de vertegenwoordigers van de regeringen der Lidstaten in het kader van de Raad bijeen van 30-12-1985 ter verbetering van de toepassing van de sociale verordeningen op het stuk van het wegvervoer (PB C 348/1 van 31-12-1985).
50. Aanbeveling nr. 86/242/EG van de Commissie van 25-4-1986 aan de regering van het Groothertogdom Luxemburg met betrekking tot het onderwerp van wet inzake de verdeling van het goederenvervoer tussen de spoorwegen en het wegverkeer (PB L 163/41 van 19-6-1986).
51. Advies nr. 86/290 EG van de Commissie van 30-5-1968 aan de Franse regering betreffende het Franse ontwerp-besluit inzake de tenuitvoerlegging van verschillende bepalingen van de gewijzigde verordening nr. 543/69 EG van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 182/28 van 5-7-1986).
52. Richtlijn van de Raad van 24-7-1986 tot wijziging van Richtlijn nr. 85/3 EG betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB L 217/19 van 5-8-1986).
53. Richtlijn van de Raad van 24-7-1986 betreffende het bewijs dat voertuigen voldoen aan richtlijn nr. 85/3 EG

- betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB L 221/48 van 7-8-1986), 48 van 7-8-1986).
54. Beschikking van de Commissie van 30-9-1986 houdende vaststelling van de verdeling onder Lidstaten van de bijkomende vergunningen ingevolge de verhogingen van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg voor het jaar 1987 (PB L 285/29 van 8-10-1986).
 55. Richtlijn nr. 87/53 EG van de Raad van 15-12-1986 tot wijziging van richtlijn 83/643 EG ter vereenvoudiging van de fysieke controle en de administratieve formaliteiten bij het goederenvervoer tussen Lidstaten (PB L 24/33 van 27-1-1987).
 56. Beschikking nr. 86/647 EG van de Raad van 16-12-1986 houdende vaststelling van de verdeling over de Lidstaten van de extra-communautaire vergunningen voor het jaar 1987 ingevolge de jaarlijkse aanvullende verhoging van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg (PB L 382/2 van 31-12-1986).
 57. Richtlijn nr. 87/358 EG van de Raad van 25-6-1987 tot wijziging van richtlijn 70/156 EG inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PB L 192/51 van 11-7-1987).
 58. Verordening nr. 1879/87 EG van de Raad van 30-6-1987 tot wijziging van verordening nr. 3164/76 EG betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB L 179/3 van 3-7-1987).
 59. Beschikking nr. 87/574 EG van de Commissie van 6-10-1987 houdende de toewijzing aan de Lidstaten van extra-communautaire vergunningen voor het jaar 1988 als gevolg van de jaarlijkse verhoging met 15% van het communautair contingent voor het goederenvervoer over de weg (PB L 349/49 van 12-12-1987).
 60. Besluit van de Commissie van 31-7-1987 houdende wijziging van besluit van 85/517 EG betreffende de oprichting van een paritair comité voor het wegvervoer (PB L 240/37 van 22-8-1987).
 61. Besluit nr. 1841/88 van de Raad van 21-6-1988 houdende wijziging van besluit nr. 3164/76 EG betreffende het communautaire contingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lidstaten (PB L 163/1 van 30-6-1988).

SPOORWEGVERVOER

62. Verordening nr. 1191/69 EG van de Raad van 26-6-1969 betreffende het optreden van de Lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 156/1 van 28-6-1969) met verwijzingen.
63. Verordening nr. 1192/69 EG van de Raad van 26-6-1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor normalisatie van rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen (PB L 156/8 van 28-6-1969) met verwijzingen.
64. Resolutie van de Raad van 7-12-1970 betreffende de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen (PB C 5/1 van 19-1-1971).
65. Richtlijn van de Raad van 20-5-1975 betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de staten (PB L 152/3 van 12-6-1975 en rectificerend).
66. Verordening nr. 2830/77 van de Raad van 12-12-1977 betreffende de nodige maatregelen om de boekhouding en de jaarcijfers van de spoorwegonderneming te vergelijken (PB L 334/13 van 24-12-1977).
67. Verordening nr. 2183/78 EG van de Raad van 19-12-1978 betreffende de vaststelling van uniforme beginselen voor de kostenberekening van de spoorwegondernemingen (PB L 258/1 van 21-9-1978).
68. Richtlijn nr. 80/1177 EG van de Raad van 4-12-1980 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer per spoor in het kader van een regionale statistiek (PB L 350/23 van 23-12-1980).
69. Richtlijn van de Raad van 26-3-1981 inzake de statistische registratie van het goederenvervoer per spoor in het kader van een regionale statistiek (PB L 350/23 van 23-12-1980).
70. Resolutie van de Raad van 15-12-1981 betreffende het spoorwegbeleid van de gemeenschap (PB C 157/1 van 22-6-1982).
71. Aanbeveling nr. 82/172 van de Commissie van 22-2-1982 aan de Italiaanse republiek over maatregelen ter verbetering van het goederenvervoer per spoor van en naar Italië (PB L 078/24 van 24-3-1982).
72. Beschikking van de Raad van 19-7-1982 met betrekking tot de prijsvorming voor het internationale goederenvervoer per spoor (PB L 234/5 van 9-8-1982).
73. Aanbeveling nr. 82/922 van de Commissie van 17-12-1982 aan de nationale spoorwegondernemingen betreffende de uitwerking van een systeem van internationale diensten van hoge kwaliteit voor het reizigersverkeer (PB L 381/38 van 31-12-1982).
74. Beschikking van de Raad van 25-7-1983 inzake de commerciële autonomie van de spoorwegen bij het beheer van hun internationale reizigers- en bagagevervoer (PB L 237 van 26-8-1983).
75. Aanbeveling van de Raad van 19-12-1984 gericht tot nationale spoorwegondernemingen van de Lidstaten voor een intensievere samenwerking bij het internationale reizigers- en goederenvervoer (PB L 333/63 van 21-12-1984).

76. Besluit nr. 85/13 EG van de Commissie van 19-12-1984 betreffende de oprichting van een paritair comité voor de spoorwegen (PB L 8/26 van 10-1-1985).
77. Benoeming van de leden van het paritair comité voor de spoorwegen van 26-9-1985 (PB C 278/3 van 30-10-1985).
78. Beschikking van de Raad houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lidstaten op het gebied van het vervoer worden overwogen (PB 720/62 van 3-4-62). Beschikking van de Raad van 22-11-1973 tot wijziging van de beschikking van 21-3-1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lidstaten op het gebied van het vervoer worden overwogen.

BINNENSCHIEPVAART

79. Aanbeveling nr. 68/335 EG van de Commissie van 31-7-1968 aan de Lidstaten betreffende de structurele sanering van de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren (PB L 218/10 van 4-9-1968).
80. Beschikking van de Raad van 28-12-1972 betreffende het openen van onderhandelingen over een overeenkomst inzake de toepassing van een tijdelijke stillegging van de binnenvaartschepen in het goederenvervoer en toepasselijk op bepaalde waterwegen (niet gepubliceerd – zie DOC. Raad 2904/72, gewijzigd op 20-2-1978).
81. Richtlijn van de Raad van 20-1-1976 inzake wederzijdse erkenning van scheepvaartattesten voor binnenschepen (PB L 21/10 van 29-1-1976), gewijzigd per 24-7-1979 (PB L 349 van 13-12-1978).
82. Beschikking van de Raad van 19-12-1978 betreffende de goedkeuring door bepaalde Lidstaten van de EG van een aanvullend protocol op het herziene verdrag voor het vervoer op de Rijn van 17-10-1968 op de versie van 20-1-1963 (niet gepubliceerd, ingevoerd op 24-7-1979).
83. Besluit nr. 80/991 EG van de Commissie van 9-10-1980 betreffende de oprichting van een paritair comité voor de binnenschepen (PB L 279/28 van 6-11-1980).
84. Richtlijn nr. 80/1119 EG van de Raad van 17-11-1980 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de binnenwateren (PB L 339/30 van 15-12-1980).
85. Richtlijn nr. 82/714 EG van de Raad van 4-10-1982 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen (PB L 301/1 van 28-10-1982).
86. Beschikking nr. 85/383 EG van de Commissie van 10-7-1985 inzake een procedure onder gevolg van art. 2 van verordening nr. 1017/68 EG van de Raad houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren in Frankrijk: EATE-bijdrage (PB L 219/35 van 17-8-1985).
87. Verordening nr. 2919/85 EG van de Raad van 17-10-1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (PB L280/4 van 22-10-1985).
88. Richtlijn van de Raad van 9-11-1987 betreffende de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren en inzake de onderlinge erkenning van dit beroep betreffende diploma's, certificaten en andere titels (PB L 320/22 van 12-11-1987).

HET VERVOER TER LAND IN HET ALGEMEEN

89. Verordening nr. 11 van de Raad van 27-6-1960 ter uitvoering van art. 79 lid 3 van het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminatie inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden (PB L 52/1121 van 16-8-1980).
90. Aanbeveling van de Commissie gericht tot de Lidstaten inzake de toepassing van verordening nr. 11 ter uitvoering van art. 79 lid 3 van het verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden (PB 050/975 van 22-7-1961).
91. Aan de Lidstaten gerichte aanbevelingen van de Commissie betreffende de opstelling van een eenvormige goederennomenclatuur ten behoeve van de vervoerstatistiek (PB 063/1153 van 30-9-1961).
92. Beschikking van de Raad van 21-3-1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lidstaten op het gebied van het vervoer worden overwogen (PB nr. 23/720 van 3-4-1962, gewijzigd bij het besluit van de Raad van 22-11-1973 PB 347/48).
93. Verordening nr. 141 van de Raad van 26-11-1962 houdende niet-toepassing op de vervoersector van verordening nr. 17 van de Raad.
94. Beschikking van de Raad van 22-6-1964 betreffende de organisatie van de enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenvaarten (PB 102/1598 van 29-6-1964, met wijzigingen).

95. Beschikking van de Raad 13-5-1969 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB 88/1500 van 24-5-1965).
96. Besluit nr. 67/790 EG van de Raad van 14-12-1967 betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het maatschappelijk vervoerbeleid (PB 322/4 van 30-12-1967).
97. Verordening nr. 1917/68 EG van de Raad van 19-7-1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 175/1 van 23-7-1968).
98. Verordening nr. 1629/69 van de Commissie van 8-8-1969 betreffende vorm, inhoud en overige bijzonderheden van klachten overeenkomstig art. 10, verzoeken overeenkomstig art. 12 en aanmeldingen overeenkomstig art. 14 lid van verordening nr. 1017/68 EG van de Raad van 19-7-1968 (PB L 209/1 van 21-8-1969).
99. Verordening nr. 1630/69 EG van de Commissie van 8-8-1969 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig art. 26 lid 1 en 2, van verordening nr. 1017/68 EG van de Raad van 19-7-1968 (PB L 209/11 van 21-8-1969).
100. Verordening nr. 1108/70 EG van de Raad betreffende de invoering van de boekhouding van de uitgaven voor de wegen voor het vervoer per spoor over de weg en over de binnenwateren (PB L 130/4 van 15-6-1970) laatstelijk gewijzigd bij verordening van de Raad van 19-10-1981 (PB L 302 van 1-1-1982).
101. Beschikking nr. 70/108 van de Raad van 27-1-1970 houdende wijziging van de beschikking van de Raad van 13-5-1965 strekkende tot toepassing van art. 4 van de beschikking van de Raad van 22-6-1964 betreffende de organisatie van een enquête naar de kosten van de weg van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 023/24 van 30-1-1970).
102. Verordening nr. 1107/70 EG van de Raad van 4-6-1970 betreffende de steunmaatregelen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 130/1 van 15-6-1970), laatste wijziging bij verordening van de Raad van 10-6-1982 (PB L 184 van 29-6-1982).
103. Verordening nr. 1108/70 EG van de Raad van 4-6-1970 betreffende invoering van een boekhouding van de uitgaven voor de wegen, voor het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PB L 130/4 van 15-6-1970).
104. Verordening nr. 2988/74 EG van de Raad 26-11-1974 inzake de verjaring van het recht van vervolging en van tenuitvoerlegging op het gebied van het vervoer- en het mededingingsrecht, van de Europese Economische Gemeenschap (PB L 319/1 van 29-11-1974).
105. Besluit van de Raad van 25-1-1977 betreffende de goedkeuring van een gemeenschappelijke intensieverklaring met betrekking tot een Europese actie op het gebied van elektronische hulp aan het vervoer op de belangrijkste routes op grote afstanden (actie-kosten 30) (niet gepubliceerd).
106. Beschikking van de Raad van 20-2-1978 tot instelling van een overlegprocedure en tot oprichting van een comité voor de vervoerinfrastructuur (PB L 54/16 van 25-2-1978, stelt de procedure van 1966 buiten werking).
107. Aanbeveling van de Raad van 15-5-1979 betreffende de bekrachtiging van de internationale overeenkomst voor veilige container (CSC) (PB L 125/18 van 22-5-1979).
108. Richtlijn van de Raad van 22-7-1980 inzake de indeling met betrekking tot de zomertijd (PB L 205/17 van 9-8-1980) en een eenzelfde richtlijn van de Raad van 10-6-1982 (PB L 173/16 van 19-6-1982).
109. Beschikking van de Raad van 15-12-1981 inzake het begin van de onderhandelingen tussen de EG en de republiek Oostenrijk op vervoergebied, verslag EG 12-1981, punt 2.1.158.
110. Beschikking nr. 78/174 EG van de Raad van 30-12-1982 tot instelling van een overlegprocedure en tot oprichting van een comité voor de vervoerinfrastructuur (PB L 054/16 van 25-2-1978).
111. Verordening van de Raad van 30-12-1982 betreffende een beperkte actie op het gebied van de vervoerinfrastructuur (PB L 376/1 van 31-12-1982).
112. Richtlijn van de Raad van 1-12-1983 betreffende de vergemakkelijking van de formaliteiten en controles tijdens het goederenvervoer (PB L 259 van 22-12-1983).
113. Verordening nr. 3626/84 EG van de Raad van 19-12-1984 tot wijziging van verordening nr. 11 ter uitvoering van art. 79 lid 3, van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap betreffende de opheffing van discriminatie inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden (PB L 335/4 van 22-12-1984).
114. Richtlijn nr. 88/218 EG van de Raad van 11-4-1988 tot wijziging van richtlijn 85/3 EG betreffende de gewichten, de afmetingen en sommige andere technische kenmerken van bepaalde wegvoertuigen (PB L 98/48 van 15-4-1988).

GECOMBINEERD VERVOER

115. Richtlijn van de Raad van 17-2-1974 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen tussen Lidstaten (PB L 48/31 van 22-2-1975) laatstelijk gewijzigd bij richtlijn van de Raad van 28-7-1982 (PB L 247 van 23-8-1982).
116. Beschikking van de Raad van 26-3-1981 inzake het begin van onderhandelingen tussen de EG en de derde landen betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke regels die van toepassing zijn op bepaalde vormen van gecombineerd rail/wegvervoer van goederen, Bulletin EG 3-1981, punt 2.1.49.
117. Overeenkomst van 14-12-1984 tussen de EG en het koninkrijk Spanje betreffende internationaal gecombineerd rail/wegverkeer van goederen (PB L 34/39 van 7-2-1985).

118. Besluit nr. 85/95 EG van de Raad van 29-1-1985 betreffende de sluiting van de overeenkomst tussen de EG en het koninkrijk Spanje betreffende internationaal gecombineerd rail/wegvervoer van goederen (PB L 34/38 van 7-2-1985).
119. Richtlijn nr. 86/544 EG van de Raad van 10-11-1986 tot wijziging van richtlijn nr. 75/30 EG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen de Lidstaten (PB L 320/33 van 15-11-1986).

INFRASTRUCTUUR

120. PB L 376/10 van 31-12-1982 (een beperkte actie op het gebied van vervoerinfrastructuur).
121. PB L 259/32 van 20-9-1983 (project: 'Wegverbinding Evzoni-Volos, wegvak tussen Kleidi en Axios').
122. PB L 260/23 van 21-9-1983 (project: 'Rangeerstation en in- en uitklaringsemplacement in Domodosolla').
123. PB L 290/22 van 7-11-1984 (financiële steun met betrekking tot vervoerinfrastructuur).
124. PB L 290/25 van 7-11-1984 (financiële steun met betrekking tot vervoerinfrastructuur).
125. PB L 177/4 van 4-7-1984 (vaststelling van bijzondere maatregelen van communautair belang op het gebied van vervoerinfrastructuur).
126. PB L 333/58 van 21-12-1984 (betreffende een bijzondere actie op het gebied van de vervoerinfrastructuur).
127. PB L 030/19 van 2-2-1985 (project: 'Modernisering van het spoorwegknooppunt Mulhouse-Nord').
128. PB L 030/22 van 2-2-1985 (project: 'Rondweg Wexford').
129. PB L 030/25 van 2-2-1985 (project: 'Weg Evzoni-Volos (vak Axios-Gallikosburg)').
130. PB L 030/28 van 2-2-1985 (project: 'Aanleg van het vak Potaschberg-Duitse grens van de autosnelweg Luxemburg-Trier').
131. PB L 325/1 van 5-12-1985 (project: 'Griekenland-Doiran').
132. PB L 325/4 van 5-12-1985 (project: 'Frankrijk-Rocroi').
133. PB L 325/6 van 5-12-1985 (project: 'Frankrijk-Mont St. Martin/België-Athus').
134. PB L 325/8 van 5-12-1985 (project: 'spoorwegstation Modane, Frankrijk').
135. PB L 325/10 van 5-12-1985 (project: 'Dromad, Carrickannon, Ierland').
136. PB L 325/12 van 5-12-1985 (project: 'Brenner-Sadobre, Italië').
137. PB L 325/14 van 5-12-1985 (project: 'Gasperich, Luxemburg').
138. PB L 325/16 van 5-12-1985 (project: 'Venlo, Nederland').
139. PB L 325/18 van 5-12-1985 (project: 'Goch-Gennepe, Nederland').
140. PB L 325/20 van 5-12-1985 (project: 'Newry, Verenigd Koninkrijk').
141. PB L 325/22 van 5-12-1985 (project: 'Enniskillen, Verenigd Koninkrijk').
142. PB L 379/52 van 31-12-1985 (financiële steun met betrekking tot Duitse vervoerinfrastructuur).
143. PB L 378/24 van 31-12-1986 (financiële steun met betrekking tot vervoerinfrastructuur; opsomming begroting 1985).
144. PB L 380/33 van 31-12-1987 (financiële steun met betrekking tot vervoerinfrastructuur; opsomming begroting 1986/1987).

ZEEVAART

145. Verordening nr. 281/71 EG van de Commissie van 9-2-1971 tot vaststelling van de lijst van waterwegen van maritieme aard, bedoeld in art. 3 sub e, van verordening nr. 1108/70 EG van de Raad van 4-6-1970 (PB L 033/11 van 10-2-1971).
146. Beschikking van de Raad van 13-9-1977 houdende stelling van een overlegprocedure inzake de betrekking tussen de Lidstaten en derde landen op het gebied van zeevervoer en inzake de acties op dit gebied in de internationale organisaties (PB L 239/23 van 17-9-1977).
147. Beschikking nr. 77/527 EG van de Commissie van 29-7-1977 houdende opstelling van de lijst van de waterwegen waar maritieme omstandigheden kunnen heersen, met het oog op de toepassing van richtlijn nr. 76/135 EG van de Raad (PB L 209/29 van 17-8-1977).
148. Beschikking van de Raad van 19-2-1978 betreffende de activiteiten van bepaalde derde landen op het gebied van het vervoer ter zee (PB L 258/35 van 21-9-1978).
149. Aanbeveling van de Raad van 26-6-1978 betreffende de bekrachtiging van verdragen inzake de veiligheid van het vervoer ter zee (PB L 194/17 van 19-7-1978).
150. Beschikking van de Raad van 19-12-1978 inzake het verzamelen van gegevens over de activiteiten van vervoerders die deelnemen aan de lijnvaart in bepaalde vaargebieden (PB L 5/31 van 9-1-1979) gewijzigd en aangevuld 4-12-1980 (PB L 350/44 van 31-12-1980) en op 16-12-1982 (PB L 36/42 van 28-12-1982).
151. Aanbeveling van de Raad van 21-12-1978 inzake de bekrachtiging van het internationale verdrag betreffende de normen voor opleiding, diplomering en wachtlopen van zeevarenden (PB L 33/31 van 8-2-1979).
152. Richtlijn van de Raad van 21-12-1978 inzake het loodsen van schepen op de Noordzee en in Het Kanaal (PB L 33-32 van 8-2-1979).

153. Richtlijn van de Raad van 21-12-1978 inzake minimumeisen, waaraan bepaalde tankers moeten voldoen bij het in- en uitvaren van de zeehavens van de gemeenschap (PB L 33/33 van 8-2-1979).
154. Verordening van de Raad van 15-5-1979 betreffende de bekrachtiging door de Lidstaten van of de toetreding van de Lidstaten tot het verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties (PB L 121/1 van 17-5-1979).
155. Beschikking van de Raad van 26-3-1981 tot vaststelling van de wijze waarop gegevens verzameld worden over de activiteiten van de vervoerders die deelnemen aan de lijnvaart tussen de Lidstaten en het Verre Oosten (PB L 88 van 2-4-1981).
156. Besluit van de Raad van 15-12-1981 betreffende de deelname van de Gemeenschap in het memorandum van Overeenstemming met betrekking tot de controle van schepen door de havenstaat, getekend door de ministeriële bespreking over de veiligheid op zee te Parijs, 26-1-1982, verslag EG, 1-1982, punt 2.1.74.
157. Advies nr. 82/452 EG van de Commissie van 1-7-1982 gericht tot de Griekse regering betreffende de tenuitvoerlegging van de richtlijn van de Raad van 21-12-1978 inzake de minimumeisen, waaraan bepaalde tankers moeten voldoen bij het in- en uitvaren van de zeehavens van de Gemeenschap, en van de richtlijn van de Raad van 6-12-1979 houdende wijziging van de eerstgenoemde richtlijn (PB L 206/46 van 14-7-1982).
158. Besluit van de Raad van 13-12-1982 tot vaststelling van de gecoördineerde actie van de EG op het gebied van te land gestationeerde hulpsystemen voor de zeescheepvaart (project COST 301) (PB L 378/32 van 31-12-1982).
159. Aanbeveling van de Raad van 25-7-1983 betreffende de bekrachtiging van of de toetreding tot het Internationaal Verdrag van 1979 inzake opsporing van redding op zee (SAR) (PB L 237/34 van 26-8-1983).
160. Beschikking nr. 83/573 EG van de Raad van 26-10-1983 betreffende tegenmaatregelen op het gebied van de internationale koopvaardij (PB L 332/37 van 28-11-1983).
161. Beschikking nr. 84/656 EG van de Raad van 18-12-1984 tot verlenging van de regeling inzake het verzamelen van gegevens over de activiteiten van vervoerders die deelnemen aan de lijnvaart in bepaalde vaargebieden (PB L 341/91 van 29-12-1984).
162. Overeenkomst tot verlenging en wijziging van de overeenkomst tot overleg tussen de Gemeenschap en COST inzake een gecoördineerde actie op het gebied van te land gestationeerde hulpsystemen voor zeescheepvaart (actie COST 301) (PB L 33/26 van 8-2-1986).
163. Besluit nr. 86/5 EG van de Raad van 20-1-1986 houdende wijziging van besluit nr. 82/887 EG tot vaststelling van een gecoördineerde actie van de EG op het gebied van te land gestationeerde hulpsystemen voor de zeescheepvaart (PB L 18/38 van 24-1-1986) (actie COST 301).
164. Besluit nr. 86/22 van de Raad van 4-12-1986 betreffende de sluiting van de overeenkomst tot verlenging en wijziging van de overeenkomst tot overleg tussen de Gemeenschap en COST inzake een gecoördineerde actie op het gebied van te land gestationeerde hulpsystemen voor de zeescheepvaart (actie COST 301) (PB L 33/25 van 8-2-1986).
165. Beschikking nr. 86/646 EG van de Raad van 16-12-1986 houdende verlenging van het verzamelen van gegevens over de activiteiten van vervoerders die deelnemen aan de lijnvaart in bepaalde vaargebieden (PBL 382/1 van 31-12-1986).
166. Verordening nr. 4055/86 EG van de Raad van 22-12-1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten diensten op het zeevervoer tussen de Lidstaten en derde landen (PB L 378/1 van 31-12-1986).
167. Verordening nr. 4056/86 van de Raad van 22-12-1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de art. 85 en 86 van het verdrag op het zeevervoer (PB L 378/4 van 31-12-1986).
168. Verordening nr. 4057/86 EG van de Raad van 22-12-1986 betreffende oneerlijke tariefpraktijken in het vervoer over zee (PB L 378/14 van 31-12-1986).
169. Verordening nr. 4058/86 EG van de Raad van 22-12-1986 betreffende een gecoördineerd optreden ter vrijwaring van de vrije toegang tot lading in het vervoer op zee (PB 378/21 van 31-12-1986).
170. Beschikking van de Commissie van 22-6-1987 inzake de uitsluitend voor op de Balearen woonachtige Spanjaarden geldende kortingen op lucht- en zeevervoertarieven (PB L 194/28 van 15-7-1987).
171. Beschikking van de Raad van 17-9-1987 betreffende het zeevervoer tussen Italië en Algerije (PB L 272/37 van 25-9-1987).
172. Besluit nr. 87/467 EG van de Commissie van 31-7-1987 tot oprichting van een paritair comité voor het zeevervoer (PB L 253/20 van 4-9-1987).

LUCHTVERVOER

173. Beschikking van de Raad van 20-12-1979 houdende instelling van een overlegprocedure inzake de betrekkingen tussen de Lidstaten en derde landen op het gebied van het luchtvervoer en inzake acties op dit gebied in internationale organisaties (PB L 18/24 van 24-1-1980). (18/24 van 24-2-1980).
174. Richtlijn van de Raad van 20-12-1979 inzake de beperking van geluidshinder door subsonische luchtvaartuigen (PB L 18/26 van 24-1-1980).
175. Richtlijn van de Raad van 16-12-1980 inzake de toekomstige samenwerking en onderlinge bijstand van de

- Lidstaten op het gebied van het onderzoek naar de oorzaken van luchtvaartongevallen (PB L 375/32 van 31-12-1980).
176. Aanbeveling van de Raad van 13-7-1981 betreffende het expressvervoer van lichte luchtvracht (PB L 203/51 van 23-7-1983).
 177. Richtlijn van de Raad van 25-7-1983 betreffende toelating van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van reizigers, post en goederen tussen de Lidstaten (PB L 237/19 van 26-8-1983).
 178. Richtlijn van de Raad van 26-5-1986 tot wijziging in verband met de toetreding van Portugal van richtlijn 83/416 EG betreffende de toelating van geregelde interregionale luchtdiensten voor het vervoer van reizigers, post en goederen tussen de Lidstaten (PB L 152/47 van 6-6-1986).
 179. Beschikking van de Commissie van 22-6-1987 inzake uitsluitend voor op de Canarische Eilanden en de Balearen woonachtige Spanjaarden geldende kortingen op de lucht- en zeevervoertarieven (PB L 194/28 van 15-7-1987).
 180. Verordening van de Raad van 14-12-1987 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de mededingingsregels op ondernemingen in de sector luchtvervoer (PB L 374/1 van 31-12-1987).
 181. Verordening van de Raad van 14-12-1987 betreffende de toepassing van art. 85 lid 3 van het verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de sector van luchtvervoer (PB L 374/9 van 31-12-1987).
 182. Richtlijn van de Raad van 14-12-1987 betreffende de tarieven voor geregelde luchtdiensten tussen Lidstaten (PB L 374/12 van 31-12-1987).
 183. Beschikking van de Raad van 14-12-1987 betreffende de verdeling van de passagierscapaciteit tussen luchtvaartmaatschappijen geregelde luchtdiensten tussen Lidstaten en de toegang van luchtvaartmaatschappijen tot geregelde luchtdiensten tussen Lidstaten (PB L 374/19 van 31-12-1987).

EGKS

184. Overeenkomst inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over Zwitsers grondgebied (PB 017/223 van 20-5-1957).
185. Overeenkomst tussen de Oostenrijkse Bondsregering enerzijds en de Regering der deelnemende Staten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en de Hoge Autoriteit anderzijds inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over het grondgebied van de Republiek Oostenrijk (PB 006/78 van 20-2-1958).
186. Overeenkomst met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven (PB 009/701 van 19-4-1955).
187. Aanvullende overeenkomst bij de overeenkomst van 21-3-1955 met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven (PB 010/130 van 30-4-1956).
188. Overeenkomst met betrekking tot de vrachten en voorwaarden voor het vervoer van kolen en staal op de Rijn (PB 004/49 van 1-2-1958).
189. Tweede aanvullende overeenkomst bij de overeenkomst van 21-3-1955 met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven (PB 022/431 van 9-4-1959).
190. Overeenkomst betreffende bepaalde maatregelen ter vergemakkelijking van de douanebehandeling voor onder het EGKS-verdrag vallende producten die per spoor worden vervoerd (PB 021/394 van 26-3-1962).
191. Herziening uniforme nomenclatuur voor het vervoer per spoor van kolen en staal (PB C 029/27 van 18-3-1974).
192. Vierde aanvullende overeenkomst nr. 79/1035 EGKS bij de overeenkomst van 21-3-1955 met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven (PB L 315/17 van 11-12-1979).
193. Tweede aanvullend protocol nr. 81/606 EGKS bij de overeenkomst van 26-7-1957 tussen de Oostenrijkse Bondsregering enerzijds en de Regeringen van de deelnemende Staten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en de Hoge Autoriteit voor Kolen en Staal anderzijds, inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over het grondgebied van de Republiek Oostenrijk (PB L 227/1 van 12-8-1981).
194. Tweede aanvullend protocol nr. 81/607 EGKS bij de overeenkomst van 28-7-1956 inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over Zwitsers grondgebied (PB L 227/11 van 12-8-1981).
195. Aanvullende overeenkomst bij de overeenkomst van 26-7-1957 tussen de Oostenrijkse Bondsregering enerzijds en de Regeringen der deelnemende Staten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal anderzijds, inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over het grondgebied van de Republiek Oostenrijk (PB 068/1237 van 19-10-1961).
196. Aanvullend protocol nr. 79/38/EGKS bij de overeenkomst van 28-7-1956 tussen de Bondsraad van de Zwitserse Bondsstaat enerzijds en de Regeringen van de deelnemende Staten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal anderzijds, inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over Zwitsers grondgebied (PB L 012/15 van 18-1-1979).

197. Aanvullend protocol nr. 79/39/EGKS bij de overeenkomst van 26-7-1957 tussen de Oostenrijkse Bondsregering enerzijds en de Regeringen der deelnemende Staten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal en de Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal anderzijds, inzake het invoeren van directe internationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over het gebied van de Republiek Oostenrijk (PB L 012/27 van 18-1-1979).
198. Nieuwe tekst bijlage 1 bij de overeenkomst van 26-7-1967 tussen de Oostenrijkse Bondsregering enerzijds en de Regeringen der deelnemende Lidstaten van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal anderzijds inzake het invoeren van directe nationale spoorwegtarieven voor doorvoer van kolen en staal over het grondgebied van de Republiek Oostenrijk (85C 6/02; PB C 6/2 van 9-1-1985).

STATISTISCHE RUBRIEK

Interne vervoermarkt 1992 – statistisch bezien.

Drs. J. SCHALEN

Het jaar 1992 hangt als een zwaard van Damocles boven de handels- en vervoerstatistieken van de Lidstaten van de EG: het wegvallen van de onderlinge grenzen zal het straks onmogelijk maken de Statistiek van de Buitenlandse Handel op de traditionele wijze samen te stellen, hetgeen niet alleen gevolgen zal hebben voor de daarvan afgeleide transportstatistieken maar ook voor de overige vervoerstatistieken.

Zowel binnen als buiten het Centraal Bureau voor de Statistiek wordt overleg gevoerd om m.b.v. alternatieve bronnen in de leemte te voorzien, die in 1992 zal ontstaan, wanneer niet alleen de grenzen maar ook de statistische waarnemingsmogelijkheden verdwijnen. Inzicht in de anno 1988 beschikbare, maar mogelijk anno 1992 niet meer beschikbare, statistische informatie is onontbeerlijk bij het naar waarde kunnen inschatten van de problematiek; derhalve wordt in deze rubriek een beschrijving gegeven van zowel de totstandkoming als de voor- en nadelen van relevante vervoerstatistieken. Vervolgens komen ten aanzien van 1992 een aantal kanttekeningen van beschouwende aard aan de orde waarmee getracht wordt een indruk te geven langs welke wegen een oplossing gevonden zou kunnen worden.

HUIDIGE SITUATIE

Statistische gegevens m.b.t. het internationale goederenvervoer worden op twee manieren verzameld, waarbij de goederensoorten volgens een in EG-verband uniform vastgestelde code worden ingedeeld:

- a** voor alle vervoertakken (zeevaart, binnenvaart, spoorvervoer, wegvervoer, pijpleidingvervoer en luchtvaart) op basis van douanedocumenten resulterend in de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer
- b** per vervoertak d.m.v. vervoerdocumenten.

Verzameling en bewerking grondmateriaal

ad a De Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer wordt in belangrijke mate afgeleid uit de Statistiek van de Buitenlandse Handel en is opgebouwd uit drie componenten: in- en uitvoer, entrepôtverkeer en doorvoer met overlading. Het

grondmateriaal voor de Aan-, Af- en Doorvoer wordt gevormd door de aangiften die bij de in-, uit- of doorvoer van goederen bij de douane moeten worden ingediend (de zgn. goederenpaspoorten); het onderdeel entrepôt van de buitenlandse handel heeft betrekking op goederen die in entrepôt worden op- of uitgeslagen: de entrepôtgegevens worden zonder verdere bewerkingen in de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer opgenomen. M.b.t. de in- en uitvoergegevens wordt het statistieknummer vertaald in een viercijferig NSTR-nummer (Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport Révisée); bovendien worden de netto-(handels)gewichten omgerekend naar bruto-(vervoer)gewichten. De doorvoergegevens worden gesplitst in een inkomend en een uitgaand deel met daarin voor beide delen hetzelfde gewicht en dezelfde goederensoort. Alle gegevens worden bovendien uitgesplitst naar vervoertak (zee, binnenvaart, spoor, weg, pijp en lucht).

ad b Overige vervoerstatistieken

Het grondmateriaal voor de Statistiek van de Zeevaart bestaat uit de statistiek-exemplaren van de Generale Verklaringen en de Actes van Uitklaring die door cargadoors worden opgemaakt en worden aangevuld met gegevens uit registers van zeeschepen.

Het grondmateriaal voor de registratie van de internationale binnenvaart is afkomstig van grensposten en sluizen in de nabijheid van de grens en wordt aangevuld met gegevens uit scheepsbestanden.

Voor wat betreft de vervoertakken spoor, weg en lucht wordt het grondmateriaal ten behoeve van de statistiek verkregen m.b.v. de NS, de NIWO en de luchthavens, waarbij de statistische gegevensverstrekking minder gedetailleerd is dan bij de zeevaart en de internationale binnenvaart.

Bij de onder b. beschreven vervoerstatistieken worden de gegevens m.b.t. de getransporteerde goederen veelal ontleend aan op het vervoermiddel gerichte, op het punt van de goederenspecificatie meestal niet zeer gedetailleerde, basis-(vervoer)documenten waarop dikwijls met globale opgaven zal moeten worden volstaan, die zich met name in de stukgoedsector niet of nauwelijks lenen voor een volledig correcte goederenindeling. Containers en andere vormen van eenheidslading zijn er de oorzaak van dat de vervoerder zelf niet op de hoogte is van de goederen, die door hem getransporteerd worden. Behalve bij het vervoer van gecontaineriseerde goederen, die een speciale behandeling nodig hebben bij het laden en lossen en/of waarvoor tijdens het transport bepaalde veiligheidsnormen in acht dienen te worden genomen, is voor een vervoerder vaak alleen het vervoerde gewicht van belang. Gewicht speelt in het vervoer trouwens een essentiële rol waarbij de statistieken van buitenlandse handel meestal worden weergegeven in netto-gewicht (of in het gewicht van de goederen plus de directe verpakking), terwijl bij de vervoerstatistieken veelal het bruto-plusgewicht wordt gehanteerd, d.w.z. het gewicht van de goederen inclusief de directe ver-

pakking en inclusief het gewicht van de indirecte verpakking (containers, flats, e.d.).

M.b.t. de goederenstromen, zoals die in de statistieken worden waargenomen, wordt zowel in de statistieken van de aan- en afvoer als in de overige vervoerstatistieken het begrip 'vervoerrelatie' gehanteerd; de relatie tussen het beginpunt en het eindpunt van de reis die de goederen moeten ondergaan. In de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer staan herkomst en bestemming centraal gekoppeld aan het Nederlands (verkeers)gebied van lossing resp. lading. Bij de vervoerstatistieken bepaalt de samenhang tussen plek van lading en plek van lossing de vervoerrelatie. Het verschil in definitie kan het best aan de hand van een voorbeeld worden toegelicht: goederen die met een binnenschip vanuit Nederland via een Belgische haven worden uitgevoerd naar de Verenigde Staten krijgen in de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer de Verenigde Staten als land van bestemming, terwijl in de Statistiek van de Internationale Binnenvaart de goederen m.b.t. de vervoerrelatie in de categorie Nederland-België terechtkomen.

Ten behoeve van een beter inzicht in de verschillen tussen de aan- en afvoer en de overige vervoerstatistieken worden vanuit vervoeroogpunt de voor- en nadelen van beide soorten statistieken nog eens op een rij gezet.

Statistiek van de aan- en afvoer

A. Voordelen

- consistent beeld van het internationale goederenvervoer door het op homogene wijze verzamelen van gegevens over de diverse vervoertakken
- zeer gedetailleerde goederenspecificatie
- inzicht in (een deel van) de transportketen

B. Nadelen

- geografische onderverdelingen niet op basis van lading en lossing, maar op grond van herkomst en bestemming
- gewicht van de goederen zonder verpakking.

Overige vervoerstatistieken

A. Voordelen

- compleet overzicht van binnenkomende en uitgaande vervoerstromen
- informatie beschikbaar over bij het vervoer betrokken vervoermiddelen (aantal ritten, laadvermogen, e.d.)
- registratie van werkelijk vervoerd gewicht (goederen incl. verpakking)

B. Nadelen

- per vervoertak verschillende registratievormen

- globale goederenaanduiding op basisdocumenten
- plek van lading/lossing geeft slechts een klein gedeelte van de transportketen weer
- onderscheid naar in-, uit-, resp. doorvoer ontbreekt.

Het zou ideaal geweest zijn de voordelen van beide soorten statistieken te verenigen, maar de te verwachten situatie maakt een dergelijke vereniging op zijn minst gezegd niet aanbevelenswaardig.

1992

Het vervallen van de grenzen tussen de EG-Lidstaten in 1992 heeft tenminste tot gevolg dat:

- de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer niet meer in de huidige vorm kan worden samengesteld
- de Statistiek van de Internationale Binnenvaart geen gebruik meer zal kunnen maken van met douaneformaliteiten samenhangende informatie.

In eerste instantie zal onderzocht worden of de nieuwe wegen, die de Statistiek van de Buitenlandse Handel zal inslaan, voor de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer relevante gegevens zal opleveren.

Vervolgens streeft de Hoofdafdeling Statistieken van Verkeer en Waterstaat ernaar de vervoerstatistieken die onaangetast blijven in 1992 uit te breiden om het mogelijk wegvallen van de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer op te kunnen vangen. De statistieken gebaseerd op vervoerdocumenten zullen echter geen onderscheid kunnen maken tussen in-, uit- en doorvoer, aangezien deze documenten maar betrekking hebben op een vervoertak uit de transportketen. Sinds enige tijd wordt onderzoek verricht naar de mogelijkheden aansluiting te verkrijgen bij reeds op het terrein van het internationale goederenvervoer operationeel zijnde informatiesystemen (b.v. ten aanzien van de Internationale Binnenvaart het door Rijkswaterstaat ontwikkelde verkeersbegeleidingssysteem). Tot slot moge vermeld worden dat binnen het EG-overleg ruime aandacht zal worden geschonken aan de 1992-problematiek.

BOEKBESPREKINGSRUBRIEK

Compendium Jurisprudentie Luchtrecht; honderd praktijkgevallen met annotaties door Mr. Drs. F.A. van Bakelen, Prof. Dr. I.H.Ph. Diederiks-Verschoor. W.E.J. Tjeenk Willink-Zwolle, 1988. 490 blz. f 80,00.

Onlangs is het vervoerrecht verrijkt met een opmerkelijke nieuwe publicatie. De woorden 'verrijkt' en 'opmerkelijk' zijn hier bewust gekozen. Want hoewel, zoals in het voorwoord terecht wordt opgemerkt, de luchtvaart in het vervoer van passagiers en in de logistieke keten van het transport van goederen een belangrijke en nog steeds groeiende rol speelt, is de belangstelling voor het luchtrecht in Nederland maar marginaal. Dit blijkt bijvoorbeeld direct al uit de in het Compendium opgenomen lijst van de belangrijkste geraadpleegde literatuur. Het aantal nationale publicaties op het terrein van het luchtrecht zijn op de vingers van enkele handen te tellen, terwijl het merendeel hiervan afkomstig is van de auteurs van het Compendium.

Ook wanneer men het boek vergelijkt met de internationale rechtsliteratuur op het terrein van het luchtrecht is het boek uniek te noemen. Het Compendium is namelijk het enige boek dat de jurisprudentie op het onderhavige vakgebied op een systematische wijze bundelt. De opmerking op de omslag, dat de waarde van het Compendium onder andere is gelegen in het opvullen van de leemte in de wetenschappelijke literatuur, is dan ook zeker niet overdreven te noemen. In het Compendium zijn 103 uitspraken opgenomen. De uitspraken zijn afkomstig van diverse instanties, variërend van de arrondissementsrechtbanken tot de Stichting Consumentenklachten. De in het voorwoord genoemde pluraliteit van het luchtrecht wordt weerspiegeld in de inhoud van de verschillende uitspraken. Door een evenwichtige keuze van de jurisprudentie geeft het Compendium namelijk aanknopingspunten met diverse rechtsgebieden zoals bijvoorbeeld het burgerlijk, straf-, administratief, fiscaal en volkenrecht.

Bijna 50% van de in het Compendium opgenomen uitspraken zijn nog niet eerder gepubliceerd. Het uit de anonimiteit halen van deze, voor het merendeel principiële zaken, betekent zonder meer een verrijking van de jurisprudentie. Bij de aanvang van een uitspraak verwijzen de auteurs steeds naar de relevante wets- en verdragsbepalingen. Voorts wordt de kern van de casus en beslissing van de rechter in enkele alinea's samengevat. Hiermee wordt ook de toegankelijkheid van de uitspraak vergroot.

De uitspraak wordt vervolgens in een noot nader uitgewerkt. Hierbij worden de achtergronden van een beslissing van de rechter nader toegelicht. Dit leidt zonder meer tot een beter begrip van de betreffende uitspraak. Ten behoeve van

lezers die zich nader in de materie willen verdiepen, wordt verwezen naar andere relevante jurisprudentie en rechtsliteratuur.

Hierdoor zijn de noten met name van belang voor de rechtswetenschap. Door het soms encyclopedische karakter van de noten wordt de rechtstheoreticus op een systematische wijze een compleet overzicht gegeven van het luchtrecht. Een kleine kanttekening moet echter geplaatst worden bij de noot van van Bakelen op pagina 38. Hier stelt de auteur dat verladers het niet eens zouden zijn met de bewering dat de Wet Algemene Voorwaarden (artikel 6.5.2a e.v.) een bedreiging zijn voor de algemene voorwaarden van luchtvaartmaatschappijen. Door de verladersorganisatie EVO is namelijk herhaalde malen aangevoerd, dat de algemene voorwaarden van luchtvaartmaatschappijen, de zogenaamde Conditions of Contract en de General Conditions of Carriage for Goods, aangepast moeten worden wanneer genoemde wet (als onderdeel van het NBW) in werking zal treden.

Een bezwaar dat men bij jurisprudentiebundels nogal eens aantreft, is dat de toegankelijkheid en ontsluiting van de opgenomen jurisprudentie te wensen overlaat. De lezer vindt maar moeilijk de weg in de bonte verzameling van uitspraken. Aan dit bezwaar is echter in het Compendium Jurisprudentie Luchtrecht in ruime mate tegemoetgekomen. Want, zoals het voorwoord reeds aangeeft, is juist aan deze zaken aandacht besteed in het boek. Naast een alfabetisch zakenregister bevat het Compendium een chronologisch register waarin behalve de vindplaats en de namen van de procederende partijen, ook steeds wordt aangegeven welke wets- en verdragsartikelen een belangrijke rol in de uitspraak spelen. Voorts wordt in het kort het thema van de betreffende procedure aangegeven.

De doelgroep van het Compendium is zeer ruim geformuleerd. Volgens de auteurs zal het boek behalve voor rechtspractici en rechtstheoretici van belang zijn voor expediteurs, verladers, vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen en brokers.

Uit de beoordeling van het Compendium in deze recensie kan geconcludeerd worden dat de auteurs er in zijn geslaagd om zowel de juristen als de niet-juristen te bereiken. Zoals gesteld zal voor juristen de waarde van het boek vooral gelegen zijn in de veelal zeer uitvoerige noten bij de uitspraken. De in de luchtvracht werkzame niet-juristen zullen met behulp van het register snel kunnen nagaan wat de juridische consequenties van hun dagelijkse werkzaamheden zijn.

Kort samengevat kan dan ook worden geconcludeerd dat het Compendium een waardevolle bijdrage is voor het luchtrecht, of meer algemeen gesteld, de luchtvaart.

Mr. D.M. ANDELA

Computerized reservations systems in the air transport industry. How to optimize the passenger's benefits door P. Nikolai Ehlers, Kluwer Law and Taxations Publishers, Deventer, 1988, XVII + 98 blz. Prijs: f53,-.

1 Eind maart 1988 zag deze publicatie het daglicht. Het tijdstip had niet beter gekozen kunnen zijn, aangezien de split-up van de Europese luchtvaartmaatschappijen in *Amadeus* en *Galileo* – medio 1987 – nu de eerste afbakening in commerciële patronen ten toon heeft gespreid en het boek, als algemene inleiding, een solide basis vormt voor diegenen die zich verder willen bekwamen in de veelomvattende spanruimte van de geautomatiseerde reserveringssystemen (CRS).

Ehlers' werk is het resultaat van zijn inspanningen voor de thesis aan het Institute of Air and Space Law, McGill University te Montreal; de begeleiding was in handen van Prof. P.P.C. Haanappel. Nu deze thesis in september 1987 werd afgerond en de stof voor het onderhavige boek tot augustus van dat jaar is bijgewerkt, alsmede nu de ontwikkelingen in CRS razendsnel gaan, zal de publicatie op korte termijn aan actualiteit inboeten. Echter, de grondlijnen van het verschijnsel (en van de problematiek) CRS worden systematisch en weloverwogen geschetst, waarbij ik overigens opmerk dat vergeleken met wetenschappelijke analyses Ehlers – zonder al te oppervlakkig te worden – de descriptie de boventoon laat voeren.

2 Het is verbijsterend hoe het vraagstuk van CRS in zo korte tijd allesoverheersend is geworden in de luchtvaartsector! Een paar jaar geleden nog had nagenoeg niemand er ooit van gehoord. Opvallend is dat ook hier alle aandacht zich voorshands richt op passage; de vrachtsector zal pas over enkele jaren in beeld komen.

Overeenkomstig 14 CFR § 255.3 (US CAB, Economic Regulations, Docket 41686 d.d. 1 maart 1984) kan een geautomatiseerd reserveringssysteem worden omschreven als een door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij aan de daarop aangesloten abonnees aangeboden hoogwaardig technologisch stelsel met informatie betreffende tijdschema's van lijndiensten, prijzen, beschikbaarheid van vliegtuigstoelen van andere luchtvaartmaatschappijen, waardoor die abonnees rechtstreeks, bijzonder efficiënt en razendsnel tickets kunnen reserveren voor het reizend publiek. Voorts kunnen er ook b.v. huurauto's mee besteld worden, hotelreserveringen en plaatsen voor een schouwburgvoorstelling.

De ontwikkelaars-carriers werden al dra in de verleiding gebracht hun eigen vluchten absolute prioriteit te geven op de reserveringsschermen, zodat zelfs het fundamentele systeem van bilaterale luchtverkeersrechten in gevaar werd gebracht. Mijns inziens overigens een goede mogelijkheid dit door velen verfoeide patroon definitief te doorbreken!

Ingeval er weinig CRS-systemen beschikbaar zijn voor de voornaamste afnemers ervan, nl. de reisbureaus, stelt zich de principiële vraag of er sprake is van

een monopoliepositie resp. het misbruik daarvan. In de USA loopt men dan direct tegen de *Sherman-Act* aan en het is dan ook geen wonder dat er aldaar dadelijk een aantal anti-trustprocedures werden gevoerd binnen het raam van de zgn. CAB-ruling van 15 augustus 1984, ER-1385, 49 F.R. 32540: *United Airlines Inc. v. Dole*, No. 84-1877, 7th Cir. filed 25 februari 1985; *US Air Inc. v. American Airlines*, No. CV-84-8918, 20 november 1984 en 20 *Avi.* 17, 165.

3 Projectie van die monopoliepositie in de Europeesrechtelijke verhoudingen brengt ons bij de beruchte artikelen 85 en 86 van het EG-Verdrag van 25 maart 1957, Trb. 1957, 74 en 91 plus Europese Akte 17 en 26 februari 1986, Trb. 1986, 63.

Juist daarvan vind ik in Ehlers' publicatie weinig terug, me daarbij realiserend dat zijn thesis werd geproduceerd voor een Canadese Universiteit. Veel diepgang heeft de summiere beschrijving op pp. 37 e.v. en 59 e.v. dan ook niet. Informatief is de beschrijving van het 'ingrijpen' van de Europese Commissie in de strijd tussen Sabena en London European Airways (LEA) inzake de weigering van de Belgische flagcarrier LEA toe te laten tot zijn CRS SAPHIR overigens wel.

Het Europeesrechtelijke probleem zal zich de komende jaren ook op het stuk van de CRS toespitsen op de definitie van de zgn. relevante markt en de afbakening daarvan: zie B. Romswinkel in *Rechtskundig Weekblad* van 16 januari 1988. Voor een doorwrocht artikel betreffende de questieuze onderzoeksbevoegdheden van de Europese Commissie in mededingingszaken refereer ik aan de bijdrage van I.G.F. de Cath in de Bundel *Ex Iure* van het Leidse dispuut Hugo de Groot, 1987.

Mede gelet op de mijns inziens niet op te lossen strijd tussen de uitdenkers van de verschillende CRS-systemen, zoals APOLLO en SABRE in de USA en GALLILEO en AMADEUS in Europa, wekt het geen verbazing dat men in Europa – in navolging van de CAB-ruling van eind 1984 (zie Patricia Barlow's *Aviation Antitrust – The Extraterritorial Application of the US Antitrust Laws and International Air Transportation*, Deventer, 1988, pp. 32 e.v.) – nu toe is aan een CRS Code of Conduct, die in juni 1988 aan de orde komt binnen de ECAC. Men tracht paal en perk te stellen aan de commerciële en politieke macht van de exploitanten van de CRS. Voor een overzicht in de dreigende clash of interest zie *Aviation Wizards-Terminal Hazards, Air Law*, vol. XIII, 2, 1988, pp. 77-91. Het wordt tijd dat de Europese Consumentenbondorganisaties de know-how in huis halen om hun partijtje bij dit hete hangijzer mee te blazen.

Aangaande exclusiviteit van distributie en de EG-aspecten verwijs ik naar de pp. 75 e.v. van Roberto Baldi's *Distributorship, Franchising, Agency-Community and National Laws and Practice in the EEC*, Kluwer, Deventer, 1977.

4 Het sterke punt van Ehlers' boek acht ik de korte en bondige formulering van het probleem-sec inzake CRS. Auteur heeft zich veel tijd en moeite gegeven zich door persoonlijke gesprekken – all over the world – met topfunctionarissen van

IATA/ICAO en de EG te oriënteren omtrent de werkelijke topics. De neerslag daarvan verrijkt zijn publicatie. Velen zullen over een aantal jaren kunnen teruggrijpen op de basislijnen van Ehlers.

Hoofdstuk IV aangaande de subtitel had naar mijn stellige mening aanmerkelijk uitgebreider behandeld kunnen worden, terwijl de conclusie op p. 75 van slechts één enkele pagina in een mogelijk volgende druk vraagt om meer aandacht.

Uiterst nuttig zijn de verschillende Appendices met o.a. de IATA-Guide to Automation (glossary) op p. 7 e.v., de CAB-rules, ICAO-Doc. FRP/9, Report of the Panel of Experts on the Machinery for the Establishment on International Fares and Rates, Montreal 24 nov.-5 dec. 1986, alsmede de voorbeelden van Bias en de mogelijkheden tot manipulatie door de eigenaren-verkopers van CRS. Plezierig ook is de bibliografie op p. 95 e.v.

Mr. drs. F.A. VAN BAKELLEN

Aviation Antitrust

The Extraterritorial Application of the United States Antitrust Laws and International Air Transportation door Patricia Barlow, Kluwer Law and Taxations Publishers, Deventer, 1988, XLIV + 210 blz. Prijs f 132,50.

1 Auteur, advocaat bij het Hoogerechtshof van Nieuw Zeeland, heeft wederom een uitstekende prestatie geleverd met dit knap gecomponeerde, uiterst gedegen en informatieve boek.

Het schrijven van een echt wetenschappelijke publicatie op het gecompliceerde terrein van de internationale mededinging en de (ongeoorloofde) beperking daarvan – gezien vanuit de Amerikaanse optiek – toegespitst op het toch al moeilijk toegankelijke gebied van de commerciële manoeuvres van luchtvaartmaatschappijen vergt van de publicist een uiterste inspanning om de ingewikkelde materie voor de lezer enigszins begrijpelijk te maken.

Van die taak heeft Barlow zich bijzonder goed gekweten in dit boek dat naast een zakenregister is voorzien van een uitgebreid jurisprudentie-overzicht, literatuurindex en (inter)nationale wetgeving. De zeven hoofdstukken bevatten liefst 1508 (!) voetnoten die een zeer ruim referentiekader geven voor de echt geïnteresseerden.

2 Maar de complexiteit van het door Barlow behandelde thema doet ook een indringend beroep op de volharding van de lezer, mede gelet op de structurele verschillen tussen de common en civil law countries (zie C.Ae. Uniken Venema's *Inleiding tot het Anglo-Amerikaanse recht in vergelijking met het Nederlandse -Van Common Law en Civil Law*, Zwolle, 1970).

De doelstelling van de auteur is een beschouwing van de omstandigheden

waaronder de Amerikaanse *antitrust-wetgeving* zich zou dienen uit te strekken resp. zich uitstrekt tot een Amerikaanse of buitenlandse luchtvaartmaatschappij die internationale lijndiensten uitvoert vanuit/naar de USA. Daarbij wordt als uitgangspunt genomen de *extraterritoriale* toepassing van de Amerikaanse anti-trust-wetgeving en de reikwijdte van de 'deregulering' (1978) inzake internationaal luchtvervoer.

3 Om de latere gedeelten van het boek überhaupt te kunnen begrijpen is hfdst. 1 gewijd aan de relatie tussen de Amerikaanse luchtvaartindustrie en de anti-trust-wetgeving; het historisch perspectief mondt uit in de overdracht van de bevoegdheid tot regelgeving resp. normstelling bij antitrust van CAB (sunset rules) aan het Ministerie van Vervoer en Verkeer (DOT).

Een treffend voorbeeld van opgeloste relatie is de voorshands onoplosbare problematiek van de CRS (reserveringssystemen) op p. 32 e.v. dat letterlijk is overgenomen uit haar eerder artikel *Aviation antitrust – international considerations after sunset* in *Air Law*, vol. XII, 2, 1987, p. 68 en met name pp. 75-76. Zie ook de recensie van P.N. Ehlers' publicatie *Computerized reservations systems in the air transport industry – How to optimize the passenger's benefits* in *TVW* 1988, 3.

De actualiteit van 'codesharing' (Barlow p. 33) manifesteert zich in de op 15 mei 1988 gestarte samenwerking tussen Transavia Airlines en Continental Airlines. De essentie van de *Sherman Act* (1890), de *Clayton Act* (1914), de *Robinson Patman Act* (1936) en de *Federal Trade Commission Act* (1914) wordt door Barlow keurig verwoord en overzichtelijk opgediend tegen de achtergrond van belangrijke casuïstiek: hfdst. 2 dat handelt over de Federal Antitrust Laws.

In hfdst. 3 komt aan bod het onmisbare overzicht terzake van de elementen van competentie van een Amerikaanse rechterlijke instantie met o.a. een verhandeling over de speciale antitrust bepalingen van de Clayton Act in samenhang met de Judicial Code. Om een aangebrachte zaak te kunnen beoordelen dient er sprake te zijn van zowel *In personam Jurisdiction*, alsook *Subject matter Jurisdiction*, welk laatste onderdeel een substantieel onderdeel van het boek uitmaakt: hfdst. 4 (pp. 89-131).

De hfdst. 5 en 6 gaan over de bescherming die buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kunnen vinden tegen een procedure in Amerika op basis van het extraterritorialiteitsbeginsel resp. de vraagstukken die een Amerikaanse rechter tegenkomt bij de zgn. '*pertrial discovery*'. In dat kader verwijs ik naar het door Barlow naar mijn mening niet voldoende belichte schitterende boek van Stuart M. Speiser *Lawsuit*: zie boekbespreking in *TVW* 1984, 2, pp. 267-268.

Hfdst. 7 tenslotte handelt over opvattingen van verschillende regeringen (o.a. Amerika, West-Duitsland, Canada en Australië) aangaande problemen accesorisch aan het thema van de toepassing van Amerikaanse anti-trust-wetgeving buiten de USA, alsmede het antwoord op de vraag of arbitrage een bruikbaar alternatief is voor de normale rechterlijke bevoegdheid.

4 Het onderwerp van Barlow's informatieve publicatie is niet het gemakkelijkste in de juridische literatuur, noch om te beschrijven, noch om te lezen. Daarom kan zonder omwegen gesteld worden dat zij de weerbarstige stof op knappe manier heeft getransformeerd tot een bruikbaar boek voor de praktijkjurist, terwijl ook studenten, wetenschappers en niet juridisch geschoolde praktijkmensen er veel van hun gading in zullen vinden.

Dat zij daarbij veel voor de Westeuropese juristen niet altijd bekende jurisprudentie een plaatsje geeft – geheel in de lijn met de structuur en systematiek van het Amerikaanse/(Engelse) rechtssysteem – zal de kenner niet verbazen. Dogmatiek en wetgeving voeren niet (altijd) de boventoon in dit stelsel.

Ik heb wel de indruk dat iets meer aandacht betreffende de rechtsoverwegingen van de verschillende rechterlijke colleges in de belangrijkste *Cases* verhelderend kan werken bij de lezer. Met name in het begin van het boek loopt men het risico te verdrinken in de – overigens systematische – opsomming van de talrijke door de Amerikaanse rechter besliste praktijkgevallen. Dat wordt verderop in de publicatie beter, bijvoorbeeld op p. 90 e.v. alwaar enkele citaten uit die rechtsoverwegingen een scherpe analyse weergeven.

5 Het belang van en de vele aspecten verbonden aan het principe van de extraterritorialiteit lenen zich niet voor een beschouwing en bestudering van Barlow's publicatie op een achternamiddag. Maar voor een vasthoudende en belangstellende lezer gaat een boeiende wereld van een juridisch spectrum als antwoord op en richtlijnen voor de ongebreidelde commerciële geest van de 'free enterprise' in USA en daarbuiten open.

Nu er een aantal chronologische aanvullingen is aangebracht verkijkt men zich niet op het jaartal van 1986 op p. xxviii onder 'Acknowledgements'.

Het onderwerp kreeg eerder aandacht van de ICC te Parijs; zie Wybo P. Heere's recensie van *The extraterritorial application of national laws* (auteurs Dieter Lange en Gary Born) in *Air Law*, XIII, 2, 1988, p. 108.

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELLEN

Maritime Law handbook

Arrest, registration, mortgages and enforced sales of vessels. Editors Hans-Christian Albrecht (Hamburg) en Roger Heward (Londen). Kluwer Law and Taxations Publishers, Deventer, 1987, IV + 268 blz. Prijs: f 197,00.

1 Deze handzame losbladige gids verscheen onder auspiciën van het Committee 'A' van de International Bar Association en kan worden beschouwd als een herziene en geheel update uitgave van *Maritime Law* in 1976 door Lennart Hagberg.

Door de pragmatische opzet beantwoordt het boekwerk aan de doelstelling (zie General Section, p. 3): het verschaft de praktijkjurist een totaaloverzicht aangaande de specifieke nationale wetgeving en procedurele regels bij beslag op zeeschepen (Arrest of Vessels) in een aantal maritiem ontwikkelde landen, terwijl aanvullingen terzake van de openbare verkoop van zeeschepen (Enforced Sale of Vessels) en de teboekstelling en hypotheek (Registration of Vessels and Mortgages on Vessels) in een later stadium zullen worden uitgebracht. Vandaar de losbladige uitgave.

Die landen zijn: Canada (bijdrage van J.R. Cunningham), Engeland en Wales (Roger Heward), Frankrijk (Jean-Serge Rohart), West-Duitsland (Volker Looks), Hong Kong (J.R. James, A.S. Large en W.J.C. Lyne), Nederland (W. Verhoeven), Nieuw Zeeland (R.W. Worth), Pakistan (Makhdoom Ali Khan), Zuid-Afrika (D.J. Shaw en N.G. Tunbridge), Zweden (Robert Romlov) en de USA (Lennard K. Rambusch). De bijdragen zijn afgerond variërend van 1 december 1986 tot 30 april 1987.

2 Nu die nationale regelingen voortvloeien uit internationale Verdragen is het boek verdeeld in een *internationale* sectie met Teksten van de belangrijkste Verdragen op het gebied van de beslaglegging op zeeschepen en een *nationale* sectie die de nationale incorporatie van die Verdragen weergeeft.

Het betreft de volgende Verdragen: International Convention (Brussel, 10 april 1926) for the Unification of Certain Rules concerning the Immunity of State-Owned Ships en aanvullend Protocol van 24 mei 1934 plus de inherente ratificaties, toetredingen en opzeggingen; International Convention (Brussel, 10 april 1926) for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages (plus idem) en International Convention (Brussel, 10 mei 1952) Relating to the Arrest of Seagoing Ships.

Momenteel studeren zowel IMO als UNCTAD op een herziening van dit laatste Verdrag. De tendens van de toenemende invloed van de ontwikkelingslanden manifesteert zich ook op het gebied van het transport; cf. de status-quo inzake de Hamburg Rules en de UNCTAD-transportverzekeringsclausules (zie Mr. J.W. Wurfbain's bijdrage in de *2e College-cyclus Zeerecht RUG 1985-1986*, pp. 156-173, Groningen, 1986; recensie in TVW 1986, p. 235-237).

3 Evenals de overige auteurs geeft W. Verhoeven een keurig overzicht van de relevante Nederlandse wettelijke bepalingen van o.a. WvK en Rv. Betreffende beslaglegging is instructief/informatief de bijdrage van Mr. W.P. Sprenger in opgemelde 2e College -cyclus op pp. 81-102, terwijl deze tevens een rol speelde in de Rechtsvraag Zeerecht (172) in *Ars Aequi* 37 (1988) 2, pp. 128-133. Belangrijk ook is het artikel van Mr. W.E. Jansen in de *1e College-cyclus Zeerecht 1984-1985* terzake van levering, teboekstelling ca. op pp. 130-160 onder de titel *Facetten van de notariële zeerechtpraktijk*: dat als kader voor de toekomstige onderdelen van het onderhavige boek.

Voorts refereer ik aan het glasheldere boek inzake Belgische beslaglegging van

Roger Dujardin, *Bewarend en uitvoerend scheepsbeslag* (1986) met boekbespreking in TVW 1987, pp. 507-509.

4 Opname van de Verdragsteksten alsook de verschillende nationale reflex daarvan lijkt een paradox. Echter, ondanks ratificatie van een internationaal Verdrag behoudt de nationale wetgever zich doorgaans het recht voor de incorporatie aan te passen aan de specifieke structuur van de nationale regelgeving. Hierdoor kan een discrepantie tussen de internationale Verdragsregeling en de nationale opname daarvan ontstaan, waarvan kennisname voor de praktizerende advocaat en bedrijfsjurist van eminent belang is. Raadpleging van confrères in het betreffende land blijft noodzakelijk.

5 Ik vraag bijzondere aandacht voor het raakvlak van deze zeerechtelijk publicatie met het luchtrecht: *de hovercraft*. Daarbij verwijs ik naar de door elk van de auteurs (supra ad 1) onder I chapter 7 opgenomen nationale definitie van 'vessel', waarbij de juridische problematiek van het luchtkussenvaartuig aan de orde komt. Men bestudere de bijdrage van W.P. Heere in *Schip en Schade* 1972, alsmede de uitspraak van de Rb. Utrecht 2 december 1975 met annotatie opgenomen in *Compendium Jurisprudentie Luchtvaart*, W.E.J. Tjeenk Willink, Zwolle, 1988. Voorts Rb. Rotterdam 1 december 1986 als vervolg op Ktr. Brielle 11 juli 1985 en Ktr. Roermond 22 april 1981.

6 De nog immer groeiende internationalisering van de handel, ook die in de scheepvaart, vraagt om een systematisch overzicht van de wettelijke regelgeving aangaande beslaglegging op vervoermiddelen (waaronder zeeschepen); immers, het is reeds jarenlang niet meer mogelijk werkelijk alles bij te houden. Vandaar dat de uitgever erin geslaagd is voor de doelgroep van met name advocaten, maar ook notarii een tijd- en dus kostenbesparende herziene uitgave van Lennart Hagberg het licht te doen zien. Ik ben ervan overtuigd dat het aantal abonnees op deze nieuwe losbladige de opkomende jaren fors zal groeien. Aanbevolen!

Mr. Drs. F.A. VAN BAKELLEN

NEA-MEDEDELINGEN

ONDERWIJSACTIVITEITEN

Begin september zijn twee NEA-cursussen van start gegaan. De cursus Vervoer-management, bestemd voor kaderpersoneel van middelgrote bedrijven in het personenvervoer, het goederenvervoer en de handel, alsmede de Vakopleidingen voor het Openbaar Stads- en Streekvervoer, bestemd voor eerste niveau en leidinggevend personeel.

De cursus Bedrijfslogistiek voor het Transport vangt aan op 6 oktober a.s. Nadere informatie over de cursussen is verkrijgbaar bij het secretariaat Schriftelijk Onderwijs, Postbus 1969, 2280 DZ Rijswijk (tel. 070-99 33 41).

In Arusha, Tanzania, werd van 6 juni tot 7 juli jl. de cursus 'Transport Policy and Planning for sub-Saharan Africa' gehouden. De cursus, die deel uitmaakt van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Eastern and Southern African Management Institute (ESAMI) en NEA, is bestemd voor medewerkers uit Afrikaanse bedrijven en organisaties die zich bezighouden met het transportbeleid en de coördinatie van de transportsector. De deelnemers aan de cursus waren afkomstig uit Kenia, Zambia, Malawi en Tanzania.

ONDERZOEKACTIVITEITEN

Middellange-termijnverwachtingen goederenvervoer 1992

In het kader van het Beleidsinformatiesysteem voor de binnenvaart is begin 1988 een middellange-termijnprognose opgesteld. In de rapportage ligt de nadruk op de verwachtingen voor het binnenvaartvervoer en de daartoe benodigde capaciteit in 1992. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ontwikkelingen in het goederenvervoer over de weg en per rail. De rapportage is voor publicatie vrijgegeven.

De Verladersenquête

Van het onderzoek naar de verladersonkeuze in Nederland en West-Europa is de eerste fase, de schriftelijke enquête onder 6600 verladende bedrijven in Nederland, thans grotendeels afgerond. In een eerste rapportage zijn de belangrijkste uitkomsten van deze enquête weergegeven. Hierna zullen de gegevens meer diepgaand geanalyseerd worden. De resultaten hiervan zijn over enkele maanden te verwachten.

Rapportages conjunctuurenquêtes en korte-termijnontwikkelingen in het goederenvervoer

In augustus zijn de navolgende rapporten uitgebracht:

- Resultaten van de conjunctuurenquête in de sector binnenlands goederenvervoer over de weg voor het 2e kwartaal 1988 en verwachtingen voor het 3e kwartaal 1988.
- Resultaten van de conjunctuurenquête in de sector internationaal goederenvervoer over de weg voor het 2e kwartaal 1988.
- Korte-termijnontwikkelingen in het binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg voor het 4e kwartaal 1987.
- Korte-termijnontwikkelingen in het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg voor het 4e kwartaal 1987.

POSTACADEMISCH ONDERWIJS (PAO)

Voor de komende maanden staan de volgende cursussen op het programma:

- 'Vervoer van gevaarlijke stoffen' op 25, 26 en 27 oktober o.l.v. Drs. J.E. Bloem.
- 'Distributiemanagement', op 2, 3, 16 en 17 november o.l.v. Ir. M.E.A. Strikwold.
- 'Kwaliteitsmanagement collectief openbaar vervoer' op 3, 10, 17 en 24 november o.l.v. Prof. Ir. P. Hakkesteegt/Ir. Th. H.J. Mulder.
- 'De systematiek van het bestekgereedmaken van een constructief technisch wegontwerp' op 22 t/m 24 november o.l.v. Prof. Ir. H.J.Th. Span.
- 'Computermodellen voor vervoerstroomberekeningen op micro's' op 22, 23, 29 en 30 november o.l.v. Prof. Dr. Ir. R. Hamerslag.
- 'Zeehavenconcurrentie in de jaren '90' op 23, 30 november en 7, 13 december o.l.v. Drs. J.M. Verhoeff.
- 'Ontwerpen van wegen en kruispunten' op 1, 2, 8 en 9 december o.l.v. Prof. Ir. B. Beukers.

**LIJST VAN TOT OP HEDEN VERSCHENEN
THEMANUMMERS VAN HET TIJDSCHRIFT VOOR
VERVOERSWETENSCHAP**

Jaargang	Nummer	Onderwerp
1965	2	Problèmes de l'Infrastructure des Transports
1969	2	Honderd Jaren Akte van Mannheim
1972	extra nummer	Nationale Integrale Verkeers- en Vervoersstudie
1974	2	Zeevaart
	4	Goederenvervoer
1975	1	Tweede Nationale Luchthaven
	2	Zeevaart
	3	Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Ordening
	4	Rijn-Main-Donau-Verbinding
1976	1	Rijn-Schelde-Verbinding
	2	Vaarwegen
	3	Ruimtelijke Ordening
	4	Beleidsinformatiesystemen voor het Goederenvervoer
1977	1	Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer in België
	2	World Conference on Transport Research
	3	Vervoersbesluitvorming en Vervoersanalyse; Capita Selecta
1978	1	Structuurschema Verkeer en Vervoer
	3	Transport en Energietoekomst
	4	Verkeer en Vervoer in Streek en Stad; Waarheen?
1979	1	Transport in Ontwikkelingslanden
	3	Scheepvaart
	4	Openbaar Personenvervoer

Jaargang	Nummer	Onderwerp
1980	1	Vervoer in Crisis
	2	Vervoer en Energie
	3	Haventarief Politiek
	4	Binnenvaart
1981	1	Luchtvaart
	3/4	Vervoers- en Havenconomie: tussen Actie en Abstractie
1982	2	Transport via Buisleidingen
	3	Grensformaliteiten
	4	Logistics for Survival
1983	2	Goederenvervoerbeleid
	4	Personenvervoerbeleid
1984	2	Werken in het Vervoer
	4	Informatica en Transport
1985	2	De Economische Betekenis van het Vervoer
	3	De Ontwikkeling van de Vervoerswetenschappen
1986	2	Scheepvaart: Beleid in Beweging
	3	Gecombineerd Vervoer
	4	De Grote Operaties
1987	2	Zeehavenbeleid in België en Nederland
	3	Hoge Snelheidslijnen in Europa
	4	Ontwikkelingen in de Luchtvaart
1988	2	Strategic Informatics
	3	Interne Vervoermarkt 1992