



Coördinatie der verkeersbedrijven

<https://hdl.handle.net/1874/321349>

COÖRDINATIE DER VERKEERSBEDRIJVEN

DOOR

Mr. E. D. DE MEESTER

BAARN — HOLLANDIA-DRUKKERIJ N. V. — 1935

BIBLIOTHEEK DER
RIJKSUNIVERSITEIT
UTRECHT.

A. qu.
192

COÖRDINATIE DER VERKEERSBEDRIJVEN

RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT



2738 222 9

COÖRDINATIE DER VERKEERSBEDRIJVEN

PROEFSCHRIFT

TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN
DOCTOR IN DE RECHTSGELEERDHEID AAN
DE RIJKSUNIVERSITEIT TE UTRECHT, OP
GEZAG VAN DEN RECTOR-MAGNIFICUS
DR. H. BOLKESTEIN, HOOGLEERAAR IN
DE FACULTEIT DER LETTEREN EN WIJS-
BEGEERTE, VOLGENS BESLUIT VAN DEN
SENAAT DER UNIVERSITEIT TEGEN DE
BEDENKINGEN VAN DE FACULTEIT DER
RECHTSGELEERDHEID TE VERDEDIGEN
OP WOENSDAG 8 MEI 1935, DES NAMID-
DAGS TEN 4 URE

DOOR

Mr. EVERHARD DIRK
DE MEESTER
GEBOREN TE HETEREN

AAN MIJNE OUDERS

VOORWOORD.

De voltooiing van mijn proefschrift schenkt mij de gelegenheid U, Hooggeleerde Verriijn Stuart, hooggeachte promotor, mijn bijzonderen dank te brengen voor den krachtigen steun dien ik van U heb mogen ondervinden. Dat U, ondanks mijn andere opvatting omtrent de werking der vrije concurrentie, mijn standpunt steeds hebt gewaardeerd, heeft mij zeer verheugd. Ook Uw bijzondere nauwgezetheid en voortvarendheid zullen bij mij in dankbare herinnering blijven.

De Juridische Faculteit ben ik zeer veel dank verschuldigd voor de wetenschappelijke vorming, die ik aan de Utrechtsche Universiteit heb mogen ontvangen. En in het bijzonder gaan mijn gedachten hierbij naar U, Hooggeleerde Verriijn Stuart Sr., die bij mij de belangstelling voor de economie hebt gewekt en bij wien ik daarom zoo gaarne gepromoveerd zou zijn. Daar dit echter onmogelijk bleek, was het mij een groote vreugde dat Uw zoon ook dit werk van U heeft willen voortzetten.

Dat een op het terrein der verkeerseconomie zoo deskundige als Gij, Hooggeleerde de Vries, mij zoovele nuttige aanwijzingen hebt willen geven, kan door mij moeilijk te hoog worden gewaardeerd. Ditzelfde geldt ook voor U, Hooggeachte Reitsma, dien ik eerst na het gereed komen van mijn proefschrift leerde kennen. Op menig punt hebt Gij mij nog waardevolle en aanvullende inlichtingen verstrekt.

Te velen om afzonderlijk te noemen hebben recht op mijn erkentelijkheid daar zij mij bij eenig onderdeel van mijn werk behulpzaam zijn geweest; een uitzondering moet ik nochtans maken voor den bijzonderen bijstand van de Nederlandsche consuls-generaal te Londen en Montreal, de Heeren Th. H. de Meester en J. H. Schuurman.

VIII

De heeren ambtenaren der bibliotheken dank ik voor hun hulpvaardigheid.

Allen die mij hun vriendschap schonken, breng ik hiervoor dank en vanzelfsprekend vergezellen mijn beste wenschen het aloude en roemrijke Utrechtsch Studenten Corps, welks vormende kracht niet hoog genoeg kan worden aangeslagen. Vivat, crescat, floreat in aeternum!

KORTE INHOUDSOPGAVE.

	Bladzijde:
ALGEMEENE INLEIDING	1
ALGEMEEN DEEL	5
INLEIDING:	
Het verkeer een eenheid	7
Ook verkeerspolitiek een eenheid	8
HOOFDSTUK I:	
Richtlijnen voor verkeerspolitiek	11
Bevorderen der arbeidsverdeeling	11
Rekening houden met het algemeen belang	12
Uitwerking der eerste richtlijn	15
Prijsvorming	16
Maximum- en minimum-limieten	23
Kosten die de minimum-limiet bepalen	26
Resumé	33
Stellen van het commercieel beginsel	34
Differentiële tarieven	38
Verdichting van het verkeer	44
Resumé	46
Beteekenis van snelheid	47
Beteekenis van veiligheid	49
Beteekenis van nieuwe verbindingen	49
Uitwerking der tweede richtlijn	50
Het algemeen belang	50
Voldoende verkeersgelegenheid	52
Geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening ...	53
Wettelijke aansprakelijkheid en verhaal	54
Veiligheid	55

Eenheid van het land	55
Nationale verdediging	57
Geen persoonlijke discriminatie	57
Openbaarheid van tarieven en voorwaarden	60
Vervoerplicht	60
Geen streek-discriminatie	62
Uitzonderingen op dit beginsel	64
Winstbeperking	67
Arbeidsbelooning en werktijd	75

HOOFDSTUK II:

Ongelijkheid in concurrentievoorwaarden	79
Historische groei van dezen toestand	80
Eisch van gelijkmaking der concurrentievoorwaarden	86
De wegen hiertoe	86
Aansluiting zoeken bij de theorie	91
Uitschakelen der ongebreidelde concurrentie	92
Huidige toestand der verkeersbedrijven en een beschouwing over middelen ter verbetering ...	92
Gevaren van het uitschakelen der ongebreidelde concurrentie	104

HOOFDSTUK III:

Het werkverkeer	107
-----------------------	-----

BIJZONDER DEEL	113
----------------------	-----

INLEIDING:

Inhoud van coördinatiepolitiek	115
Aanleg van nieuwe vervoerwegen en rentabiliteit	116
Definitie van coördinatiepolitiek	127
Drie standpunten waarop men zich kan stellen ...	127
Eisch van een centraal lichaam	129

HOOFDSTUK I.

Inleiding	132
Afdeeling I London Passenger Transport Act	133

XI

Bladzijde

Afdeeling II	Zwitserland	159
Afdeeling III	Vereenigde Staten	204
Afdeeling IV	Canada	251
Afdeeling V	Engeland	282
Afdeeling VI	Duitschland	335
Afdeeling VII	Frankrijk	368

HOOFDSTUK II.

Nederland	380
-----------------	-----

SLOTBESCHOUWINGEN EN CONCLUSIES	409
---------------------------------------	-----

ALGEMEENE INLEIDING.

Het verkeersvraagstuk staat thans in de bijzondere belangstelling; terecht, want een oplossing is dringend noodig. De Regeeringen der onderscheiden Europeesche en Amerikaansche landen worden ieder op hun beurt voor de vraag gesteld welke politiek zij ten aanzien van het verkeerswezen zullen voeren. De openbare meening volgen is hier onmogelijk; bij sterk-omstreden vragen als die eener verkeerspolitiek, waarbij zoovele belangen der onderdanen direct betrokken zijn, is de openbare meening slechts een samenstel van strijdende belangen.

Velen zijn er die zoozeer eenzijdig voor het motorvervoer geporteerd zijn dat zij in blinde verafgoding uitsluitend nog de toekomst van deze soort vervoer zien, en aangetast door de koorts „to go on rubbers” de technische nadeelen die het motorvervoer onder bepaalde omstandigheden heeft, onderschatten. Anderen zijn er die à tors et à travers de belangen van de oudere vervoerbedrijven blijven voorstaan; die wijzen op de geïnvesteerde kapitalen, de belangen der aandeelhouders en het algemeen belang dat een vernietiging dezer kapitalen niet gedooft. De openbare meening kan dus geen leiding geven. Richtlijn bij de oplossing van het verkeersvraagstuk zal daarom de wetenschap moeten zijn; deze immers is objectief en mag geacht worden vrij te zijn van inzichtvertroebelend eigenbelang. De beteekenis der openbare meening wordt dan gereduceerd tot het aanbrengen van stellingen en argumenten die naar hun waarde aan de wetenschap kunnen worden getoetst.

Toch mag men van de wetenschap niet verwachten dat zij de uiteindelijke oplossing geeft van alle verkeersvragen die zich voordoen. De theoretische economie tezamen met de verkeerstechnische wetenschap kan slechts op enkele zeer algemeene kernpunten der te volgen verkeerspolitiek met groote zekerheid uitsluitsel geven.

In tal van andere gevallen dringt zich speciaal in de verkeers-economie onvermijdelijk een dosis persoonlijke opvattingen. Pirath geeft dit als volgt weer: „Bei jeder synthetischen Arbeit musz neben strenger Methodik auch die Intuition des Menschen walten. Gewisz kommt hierdurch ein irrationales Moment in die Verkehrswirtschaft, aber ebenso wie sich das Leben nicht auf eine Formel bringen lässt, so wird es auch notwendig, in dem lebendigen Geschehen des Verkehrs zahlreiche Lücken in der Erfahrung durch subjective Anschauungen zu überbrücken" (Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, blz. 234).

Slechts voor zoover Verkeerseeconomie een onderdeel der algemeene theoretische economie blijft, zijn de conclusies waartoe zij komt van persoonlijke invloed vrij, doch zoodra zij een deel wordt van de economische politiek — en dit wordt zij zoodra men het algemeen belang als motief voor Staatsingrijpen gaat beschouwen — kan het niet anders of politieke opvattingen, oncontroleerbaar door economische theorie, doen hun invloed gelden. Plaatselijke tradities, geestelijke gesteldheid van een Volk, oefenen dikwijls invloed uit.

Men doet er verkeerd aan de waarde van dergelijke factoren te ontkennen of te onderschatten. Zij hebben in het maatschappelijk leven evenveel bestaansrecht als die welke economisch-wetenschappelijk gefundeerd zijn. Het is niet verkeerd in het algemeen belang (b.v. tot handhaving van volgens het rechtsbewustzijn billijke verhoudingen) in te grijpen in een economisch proces; men moet echter rekening houden met den invloed die van dergelijk ingrijpen uitgaat. Men heeft den plicht den prijs te kennen dien men ervoor betaalt. Zoo is het ook zeer begrijpelijk, ja zelfs voor de technische ontwikkeling gelukkig, dat de mensch eenigen tijd zoo vervuld is van de mogelijkheden van een nieuw verkeersmiddel, dat hij alle bestaande en thans z.i. verouderde verkeersmiddelen vergeet. Te eeniger tijd moet hij echter tot bezinning komen, moet hij den prijs leeren kennen dien hij voor zijn „Spielerei" betaalt. In dit verband halen wij nogmaals Pirath aan, die op blz. 234 zegt: „Die subjective Anschauung steht an der Wiege eines jeden neu sich entwickelnden Verkehrsmittels. Denn wer die groszen Geschehnisse des Verkehrswesens mit der Absicht überschaut, die Erscheinungsgrundlagen zu erfassen, wird wahrnehmen, dasz zu allen Zeiten

jeder Wandel im Verkehrswesen sich in der Hingabe an eine neue Substanz ausdrückt, die plötzlich dem faustischen Drang zur Überwindung des Raums neue Möglichkeiten gibt. Es ist dann auch zu beobachten, dass das Denken nach Zweck und Mechanik vielfach überschattet wird durch die Ergriffenheit für ein neues Gebiet der Erlebnisse. Eine fast idealistisch zu nennende Begeisterung für das neue sieht das Vergangene als verbraucht, weniger bedeutungsvoll an und bietet dem neuen alle Möglichkeiten der Entwicklung zu seiner Vollendung. So erklären sich in erster Linie die gewaltigen Umwälzungen im neuen Verkehrswesen durch den Kraftwagen, das Flugzeug und den Funk, die als technische Erscheinung den Menschen wesensfremd, in ihrer Nutzenanwendung aber einen Sinn für jeden erhalten.

Sobald aber diese im Irrationalen liegenden Triebkräfte, ohne die ein Fortschritt im Verkehrswesen nicht denkbar ist, neue Mittel zur Überwindung des Raums bis zu einer gewissen Reife entwickelt haben, setzt die Durchsicht und die Gesamtschau oder die Synthese ein, die über den wirklichen Sinn und das Wesen des Neuen im Dienste der menschlichen Gesellschaft Ausschluss geben soll."

Pirath voegt er nog aan toe: „In dieser Lage befindet sich heute das Verkehrswesen“.

Wanneer dit laatste waar is, — en de verdeeldheid der openbare meening op het stuk van verkeerswezen wijst er wel op dat men op weg is naar „Durchsicht“ en „Gesamtschau“, — dan zal het o.i. bij het zoeken naar „Synthese“ van belang zijn dat men niet te zeer zijn aandacht op een bepaalde zijde van het vraagstuk concentreert, maar dat men den zuiver beschouwenden theoretisch economischen kant ervan practische beteekenis verleent door rekening te houden met maatschappelijke en staatkundige eischen die aan het vervoerapparaat moeten worden gesteld.

In een algemeen deel hebben wij daarom getracht het verkeersvraagstuk zooveel mogelijk van alle kanten te belichten.

Het eigenlijke doel van dit proefschrift ligt echter niet in het algemeene deel. Uitgegaan zijn wij van den wensch een beschrijving te geven van de verschillende wijzen waarop men in het buitenland de zoo noodige verbeteringen in de binnenlandsche verkeersverhoudingen tracht te verkrijgen. In de eerste plaats zal het bijzondere deel dus bevatten een bespreking van de hoofdtrekken der

bestaande en aanhangige verkeerswetten in diverse, op verkeersgebied belangrijke, landen. Soms zal het daarbij noodzakelijk zijn tot goed begrip, terug te gaan in de verkeersgeschiedenis van zulk een land, zonder daarbij echter te zeer in details te treden.

Ook rapporten van officieele commissies, plannen van officieele instanties zullen voor behandeling in aanmerking komen. In het kort: doel is een beschrijving van den stand van het verkeersvraagstuk in een aantal landen.

De aanwezigheid van een algemeen deel vergemakkelijkt daarbij aanzienlijk deze taak.

Tenslotte zij nog opgemerkt dat, hoewel uit den aard der zaak algemeene beschouwingen op alle verkeer betrekking hebben, wij bij de bespreking der bestaande wetgevingen in het bijzonder oog hebben gehad voor de drie momenteel belangrijke nationale verkeerssoorten, te weten het spoorwegvervoer, het autovervoer en de binnenscheepvaart (in één enkel geval ook de kustvaart). Noch aan de in de kinderschoenen staande luchtvaart, noch aan het opzichzelf belangrijke probleem der intercommunale tramwegen hebben wij afzonderlijk aandacht besteed.

Wanneer dit proefschrift, zij het in bescheiden mate, mag medewerken aan het vinden van den weg die uit de verkeersmisère leidt, zal aan het doel dat wij ons hebben gesteld, ruimschoots zijn voldaan.

ALGEMEEN DEEL.

INLEIDING.

ONDANKS DE VEELHEID VAN VERKEERSBEDRIJVEN EN VERKEERSMIDDELEN, BESTAAT EENVORMIGHEID IN DE DOOR HEN BEWEZEN DIENSTEN; MEN MAG DE VERSCHILLENDE VERKEERSBEDRIJVEN SAMENVATTEN ONDER DEN NAAM VERKEERSAPPARAAT.

Wil men de vraag wat alle verkeer samenbindt, beantwoorden, dan moet men rekening houden met de plaats die het verkeer in het geheel der economische verschijnselen inneemt. Uitgaande van het algemeen als waarheid erkende axioma dat het geheele economisch leven in laatste instantie berust op het individueele streven van den mensch een bestaand, doch nimmer geheel verdwijnend, welvaartstekort te dekken, komt men langs de paden der algemeene theoretische economie tot de conclusie dat een zeer werkzaam middel in dezen strijd dat der arbeidsverdeeling is; deze immers maakt het mogelijk productie daar te doen plaats vinden waar deze met de minste productiemoeite gepaard gaat. Hetgeen van grooten invloed is op den omvang der productie, zoodat het welvaartstekort door de arbeidsverdeeling in aanzienlijke mate wordt beperkt.

Arbeidsverdeeling van eenigen omvang zonder verplaatsing is echter ondenkbaar, en hiermee is reeds in het kort de taak gegeven die aan de verkeersbedrijven is gesteld: het bevorderen der arbeidsverdeeling door verplaatsing in de ruimte. Een zelfstandige vorm van productie is vervoer echter niet. Het is slechts *onderdeel* in ieder ander productieproces en wordt eerst dan productief wanneer het andere bedrijfstakken in de gelegenheid stelt voordeel te trekken uit plaatselijk bestaande waardeverschillen. Het is dus een hulpbedrijf dat het economisch verschijnsel der arbeidsverdeeling mogelijk maakt en daardoor meewerkt aan de inperking van het welvaartstekort.

De dienst die dus door alle verkeersbedrijven wordt bewezen, is het verplaatsen van goederen en personen in de ruimte. Onverschillig door welk technisch hulpmiddel zulks geschiedt, steeds wordt in wezen dezelfde dienst verricht: verplaatsing. Het constateeren van onderscheid in de mate van geriefelijkheid, veiligheid, gemak, snelheid enz., waarmede de onderscheiden verkeersmiddelen de verplaatsing verrichten, mag geen reden zijn om te besluiten dat men hier economisch bezien, met geheel andere bedrijven te doen heeft; slechts heeft men te maken met meerdere of mindere geschiktheid van bepaalde, bij de uitvoering van den vervoerdienst beschikbare technische hulpmiddelen. Nogmaals, het doel van alle verkeersbedrijven, is en blijft in wezen steeds hetzelfde, namelijk het verplaatsen van goederen en personen in de ruimte. Het is daardoor mogelijk ieder transport in principe door middel van verschillende verkeersmiddelen te doen uitvoeren. Er is eenheid van productieproces; productieverwantschap.

Het is derhalve aannemelijk de volgende conclusie te trekken:

Het verkeer is een hulpbedrijf, dat technische middelen (verkeersmiddelen) gebruikt, die onderling verschillen. In wezen echter verrichten alle bedrijven en middelen denzelfden dienst, namelijk het verplaatsen van goederen en personen in de ruimte; ieder vervoer kan in principe met verschillende verkeersmiddelen worden uitgevoerd. Daarom vormen de verkeersbedrijven ten aanzien van hun doel, een eenheid, en zijn de verschillen slechts bijkomstig en dienstbaar te maken aan het feit dat niet alle transporten gelijke bijkomende eischen stellen.

Wij zullen daarom het verkeer economisch als een eenheid kunnen beschouwen en den term verkeersapparaat gebruiken in die gevallen waarin wij een samenvatting van alle verkeersmiddelen voor oogen hebben.

OOK DE VERKEERSPOLITIEK MOET EEN EENHEID VORMEN.

Ziet men eenmaal in het verkeer de productieverwantschap, dan is men reeds op het punt te erkennen dat aanwending van het eene

verkeersmiddel niet aan andere eischen behoort te worden gebonden dan aanwending van het andere. Iedere kunstmatige band, die aan een bepaald verkeersbedrijf of een bepaalde soort verkeersbedrijven wordt aangelegd, moet immers noodzakelijkerwijze een kunstmatige verschuiving in de natuurlijke concurrentieverhoudingen te weeg brengen. Aan één soort verkeersbedrijven bezwarende verplichtingen op te leggen en andere vrij te laten, kan niet anders dan van ongunstigen invloed zijn op de ontwikkeling van het verkeersapparaat. Uitsluitend op technische kwaliteiten beruste de geschiktheid der verschillende verkeersbedrijven bepaalde transporten uit te voeren. Blijkt immers dat een bepaald transport op de meest economische wijze door den spoorweg kan worden verricht, dan zal ieder moeten toegeven dat het een belang is voor de volkswelvaart dat dit vervoer ook inderdaad langs de spoorlijn plaats vindt.

Het is de vrije concurrentie, die een groote mate van zekerheid kan geven dat in het economisch leven de meest geschikte naar voren zal treden. Dit principe toegepast op de verkeersbedrijven, zou algeheele Staatsonthouding in het verkeerswezen, (passieve verkeerspolitiek) beteekenen. Dit blijkt echter om verschillende redenen (bij welke het algemeen belang een belangrijke rol speelt) niet mogelijk. De beteekenis van het verkeer blijkt voor het geheele leven van een Staat zoo groot te zijn, dat althans ten aanzien van één verkeersmiddel, en wel in de eerste plaats het hoofdverkeersmiddel, een *actieve* verkeerspolitiek moet worden gevoerd. Bepaalde verplichtingen, die dikwijls geheel in strijd zijn met een commercieele bedrijfsvoering, moeten aan dat verkeersmiddel worden opgelegd; daardoor worden de kosten van zulk een bedrijf kunstmatig verhoogd, en krijgen andere verkeersmiddelen een onnatuurlijken voorsprong. In vele gevallen is zoo het evenwicht verstoord en kan van concurrentie op voet van gelijkheid geen sprake meer zijn.

Door op deze kunstmatige wijze aan bepaalde verkeersmiddelen voordeelen boven andere te verschaffen, legt men aan een doelmatig gebruik der technisch (en economisch) doelmatige verkeersmiddelen hindernissen in den weg. Een timmerman die een bepaald karwei op meest doeltreffende wijze met een beitel kan uitvoeren, zal, indien hij gedwongen wordt voor gebruik van dien beitel een hoogen prijs te betalen, zich ook wel met een scherpen schroevendraaier kunnen behelpen, wanneer hij deze om niet ter beschikking heeft.

Misschien zelfs zal hij hoog opgeven van het voordeel dat het gebruik van den schroevendraaier boven dat van den beitel (waarvoor hij immers moest betalen) heeft. Moeilijk kan men echter zeggen dat op deze wijze een doelmatig gebruik der timmermanswerktuigen wordt bevorderd.

Gelijkheid van concurrentievoorwaarden, (waaronder wij evenzeer verstaan dat niet bepaalde vervoerbedrijven in hun activiteit worden beperkt, terwijl de ontwikkeling van andere wordt vrijgelaten), is daarom vereischt, wil men een waarborg hebben dat de verkeersapparatuur zoo veel mogelijk economisch nut afwerpt. Kan men het dus in het eene verkeersbedrijf niet zonder actieve verkeerspolitiek af, dan zullen ook de andere daaraan onderworpen moeten worden. Daarom moet voor het geheele verkeer één politiek worden gevolgd, die, afgezien van de speciale richtlijnen die haar zijn gesteld, moet beantwoorden aan dezen grondregel, dat in beginsel de verkeerspolitiek een eenheid, een gesloten geheel, moet vormen, en dient te waarborgen dat alle verkeersbedrijven zooveel mogelijk op gelijke wijze worden behandeld.

HOOFDSTUK I.

RICHTLIJNEN VOOR VERKEERSPOLITIEK.

Wij willen thans nagaan welke meer speciale richtlijnen aan iedere verkeerspolitiek moeten worden gesteld.

De plaats en de beteekenis van het verkeer is boven gekarakteriseerd als een hulpbedrijf dat het economisch verschijnsel der arbeidsverdeeling mogelijk maakt, hetgeen gelijk staat met inperking van het welvaartstekort.

De eerste richtlijn die iedere verkeerspolitiek moet volgen is daarom deze:

1. *Zij moet de algemeene arbeidsverdeeling op doelmatige wijze bevorderen.*

Zoodra omstandigheden van dien aard zijn dat het voordeel oplevert productie op een bepaalde plaats te doen geschieden, moet van die constellatie gebruik worden gemaakt. Zal deze zich echter voordoen, dan is noodig dat het verschil in de waarde der goederen op de onderscheiden plaatsen minstens groot genoeg is om de vervoerkosten te dragen. Hoe lager dus de vervoerkosten, des te geringer behoeft het waardeverschil te zijn om arbeidsverdeeling mogelijk te maken. *Lage vervoerkosten* bevorderen daarom in hooge mate de arbeidsverdeeling.

Doch ook op andere wijze is het mogelijk dat het verkeer de arbeidsverdeeling bevordert, zoo door *snelheid*. De beteekenis van deze factor is niet even groot als van de vorige; toch mag men niet over het hoofd zien het groote aantal gevallen waarin snelheid van vervoergelegenheid het mogelijk heeft gemaakt een grootere arbeidsverdeeling te doen plaats vinden. In belangrijke

mate doet zich deze factor b.v. gelden bij snelbedervende producten; vooral bij land- en tuinbouwvoortbrengselen treedt het verschijnsel duidelijk aan den dag. De snelheid waarmee kersen, aardbeien, snijbloemen heden ten dage door geheel Europa kunnen worden vervoerd, hebben er zeker toe bijgedragen een belangrijk deel dezer cultuur in het daartoe zoo bij uitstek geschikte Nederland te concentreeren. Doch ook in andere gevallen kan snelheid de arbeidsverdeling bevorderen; zoo kan b.v. het risico aan langdurige reizen verbonden erdoor verkleind worden, hetgeen ten aanzien van den verzender ongeveer gelijke werking heeft als verlaging van het vervoertarief; hij zal eerder tot verzending overgaan.

Zorg voor iedere verkeerspolitiek moet dus onder meer zijn het bevorderen van snel en goedkoop vervoer.

Doelmatig zal de arbeidsverdeling echter slechts dan zijn, wanneer het vervoer op commercieele basis is geplaatst. Een nadere motiveering dezer uitspraak kan echter thans nog niet worden gegeven.

De tweede richtlijn die iedere verkeerspolitiek zal moeten volgen is deze:

2. *Zij moet steeds rekening houden met het algemeen belang.*

Zooals reeds vroeger is gezegd, is het algemeen belang een begrip dat moeilijk geheel economisch kan worden begrensd. Het is veeleer een samenvoegsel van al datgene wat in het belang is van een geheel Volk. Het stelt naast economische ook maatschappelijke en staatkundige eischen. Het algemeen belang is een te irrationeel begrip om zich aan economische wetten te laten binden. Het handhaven der openbare orde, van vrijheden, van algemeen als billijk en rechtvaardig geoordeelde instellingen, maatregelen noodig ter verdediging van een land tegen den vijand, zij hooren alle tot het terrein van het algemeen belang.

Wanneer men echter toch de plaats van het algemeen belang economisch zou willen definieeren, zou men dat kunnen doen door het de som van een aantal behoeften, deels van materieelen, deels van immaterieelen aard, te noemen. Rekening houden met het algemeen belang bij de inrichting van het verkeersapparaat zou dan hierin bestaan, dat men van het verkeersapparaat, naast de vervulling

der verkeersbehoeften, nog de vervulling van andere (accessoire) behoeften verwacht. Deze behoeften doen zich echter niet steeds in ieder individu afzonderlijk gevoelen, maar zijn als het ware geconcretiseerde massabehoeften. Evenmin als de economische wetenschap kan doordringen in het waarom eener bestaande individueele behoefte, kan zij dit waar het gaat om het waarom eener massabehoefte. Evenals bij het tot stand komen eener individueele behoefte verschillende tegenstrijdige factoren zich doen gelden, komt ook een als algemeen belang gevoelde massabehoefte niet zonder strijd tot klaarheid. Economische, maatschappelijke, staatkundige argumenten doen zich gelden. Is eenmaal klaarheid bereikt, dan ligt er het voor den vorschenden econoom in den regel ondoordringelijke raadsel eener behoefte, waarbij hij zich slechts voor de vraag heeft te interesseeren hoe deze behoefte op de meest economische wijze kan worden bevredigd. Zoo is het in alle gevallen waarin op het algemeen belang een beroep wordt gedaan om ingrijpen in den ongebreidelden loop der economische wetten te rechtvaardigen.

Alleen reeds uit den loop der geschiedenis en de verscheidenheid die tusschen de instellingen in de diverse landen bestaat, moet het duidelijk zijn dat de opvattingen omtrent datgene wat van algemeen belang is, geenszins op ieder tijdstip en overal ter wereld dezelfde zijn. Bij alle ingrijpen in den vrijen loop der economische wetten moet de Staat (de typische vertegenwoordiger van het algemeen belang) zich dus steeds afvragen wat in het betreffende land en op dat bepaalde tijdstip als het algemeen belang wordt gevoeld. Doch niet slechts op het oogenblik dat een nieuwe maatregel wordt genomen heeft de Staat hieraan aandacht te besteden; onafgebroken zal hij op aanpassing aan de veranderende opvattingen bedacht moeten blijven. Reeds Machiavelli heeft in zijn *Storie Fiorentina* gezegd: „Geen wet kan voor een Staat gevaarlijker zijn dan eene die van opvattingen uit lang vervlogen tijden uitgaat.”

Zoo kan het dan geen verwondering baren dat op het gebied der verkeerspolitiek niet voor ieder land en onder alle omstandigheden voor eens en voor altijd is vast te stellen wat in het algemeen belang is. Men is echter wel in staat te constateeren welke de belangrijkste principes zijn die met een beroep op den term algemeen belang de verkeerspolitiek der verschillende landen beheerschen.

Weliswaar wordt aan deze vereischten tot nog toe meestal slechts voldaan door het spoorwegvervoer. Het mag echter een volkomen gerechtvaardigd desideratum worden geacht dat zij in de toekomst op het geheele verkeersapparaat zullen worden toegepast.

Voor hen die niet overtuigd mochten zijn dat het algemeen belang als eisch voor iedere verkeerspolitiek zal moeten worden gehandhaafd, citeeren wij uit het artikel van de hand van Prof. Mr. F. de Vries getiteld: „Coördinatie van het Verkeerswezen”, verschenen in de *Economist* 1933, Afl. 4, blz. 290, het volgende: „Deze eisch als grondslag der verkeerspolitiek te laten vervallen zal vermoedelijk door niemand, die zich de consequenties van een dergelijk standpunt ten volle heeft ingedacht, worden voorgestaan. Zou men inderdaad alle verkeersmiddelen, de spoorwegen inclusief, geleid willen zien als gewone ondernemingen, die het vervoer slechts op zich zouden nemen, voorzoover en op een wijze, als het haar het voordeeligt zou uitkomen? Bij den aanleg van wegen, spoorbanen, en kanalen zal de Overheid toch altijd het heft in handen moeten houden. En dan kan deze toch moeilijk, wanneer eenmaal tot den bouw is overgegaan, het algemeen belang verwaarloozen, dat evenzeer gemoeid is met een doelmatig en intensief gebruik van deze, ontzaggelijke kapitalen verslindende, verkeerswegen. De maatschappelijke en staatkundige belangen bij de aanwezigheid van een voldoende en goed functioneerend verkeersapparaat zijn altijd nog even groot, zoo niet grooter dan voorheen, zoodat regeling en contrôle, ook exploitatie- en vervoersverplichting niet kunnen worden gemist.”

Naast erkenning van de overtuigende kracht die van deze woorden uitgaat, merke men op, dat hierin met zoovele woorden wordt gezegd dat van het verkeersapparaat naast de bevrediging der eigenlijke vervoerbehoefden, bevrediging van andere (natuurlijk met dat verkeer samenhangende) behoeften wordt verlangd; het verkeersapparaat moet niet alleen vervoeren, het moet ook „goed” vervoeren, het moet de kosten „billijk” verdeelen enz.

De heele rechtvaardiging van verkeerspolitiek ligt dus in de vraag: „Wat verlangt men van het verkeersapparaat?” Deze opvatting vindt ook steun in de volgende uitlating van Dr. Bernhard Witte, voorkomend in het 4e *Ergänzungsheft* van het *Weltwirtschaftliches Archiv*, getiteld „Eisenbahn und Staat”, blz. 1: „Die

Eisenbahnen sind von volkswirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet dualistischer Natur. Sie sind einerseits Unternehmen des Transportgewerbes, die den algemeinen Grundsätzen unterliegen, welche die Privatwirtschaft beherrschen, und anderseits sind sie Träger lebenswichtiger Interessen der Nationen, deren Wahrung dem Staat anvertraut ist."

* * *

In het voorgaande zijn twee grondslagen gegeven, waarop, naar men algemeen mag aannemen, iedere verkeerspolitiek moet zijn opgebouwd. De redactie daarvan is echter zoo ruim en de inhoud ervan dientengevolge zoo vaag, dat het noodig lijkt meer in concreto de regels te onderzoeken waaraan een verkeerspolitiek die bovenaangeduide richtlijnen wenscht te volgen, zich zal hebben te houden.

UITWERKING DER EERSTE RICHTLIJN.

In de eerste plaats doet zich de reeds summier beantwoorde vraag voor hoe de algemeene arbeidsverdeeling op doelmatige wijze kan worden bevorderd. De meest ideale omstandigheid die zich ten gunste der arbeidsverdeeling zou kunnen voordoen, is het wegvallen van elk ruimte- en tijdsbegrip. Konden alle grondstoffen zonder kosten meebrengende verplaatsing in ruimte en tijd, onmiddellijk aanwezig zijn op de plaats waar hun verwerking het minste aantal eenheden productiemoeite kostte, konden de producten zonder zulk een verplaatsing den consumenten worden toegevoerd, de arbeidsverdeeling zou volmaakt zijn. In werkelijkheid brengt ieder vervoer echter kosten en tijdverlies mee; tijdverlies nu eens vrijwel zonder beteekenis, dan weer een vervoer onmogelijk makend. Hoe geringer dus de kosten en hoe sneller de gelegenheid, hoe meer vervoer, dus hoe sterker arbeidsverdeeling.

Op verlagings van den vervoerprijs en versnelling der vervoergelegenheid moet de aandacht van den verkeerspoliticus dus gericht zijn.

Hij zal dus zoowel economisch als technisch inzicht in de verkeersbedrijven behoeven. In het bijzonder zal hij aandacht moeten besteden aan het bijzonder karakter der prijsvorming.

PRIJSVORMING IN DE VERKEERSBEDRIJVEN.

Dit is het sleutelprobleem van de geheele verkeerseconomie. De eigenaardigheden die de prijsvorming der verkeersbedrijven kenmerken, leiden, zooals nader zal worden aangetoond, onafwijsbaar tot de noodzakelijkheid van vergaande Staatsinmenging, resulteerend in algeheele verkeerscoördinatie.

Om deze bijzonderheden des te sterker te doen uitkomen, kan men o.i. niet beter doen dan deze af te teekenen tegen den achtergrond van de algemeene prijsvormingsleer.

De moderne waardeleer heeft ten aanzien van de prijsvorming licht gebracht. De oude kostentheorieën die in het algemeen den prijs uit de productiekosten verklaarden en aanleiding konden geven tot het verwijt dat anarchie in de productie zou heerschen, zijn door haar op afdoende wijze weerlegd. Vragen als: „hoe komt het dat sommige bedrijven winst maken, andere verliezen lijden, terwijl toch bij beide de prijzen even hoog zijn?” behooren niet meer tot de ondoorgrondelijke raadselen.

De moderne waardeleer baseert zich op de individueele behoefte-schema's, en constateert dat ieder individu, als consument optredend, aan bepaalde goederen een eigen waarde hecht. Deze waarde is gebaseerd op de grootte der door het bezit der begeerde zaak te verwachten behoeftebevrediging.

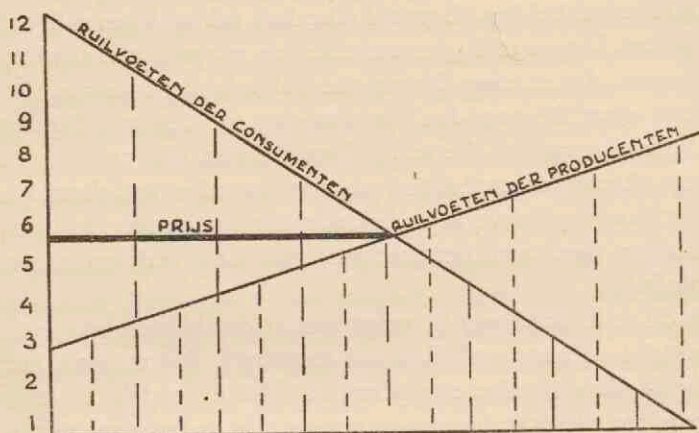
Bij iedere ruil doen zich minstens vier waardeschattingen voor, n.l. ieder der twee ruilende partijen schat zoowel het goed dat hij wil verwerven alsook het goed dat hij wil afstaan. Wil men tot ruil komen, dan is het noodig dat de gegadigde de waar hooger schat dan het prijsgoed, terwijl aan den anderen kant de aanbieder het prijsgoed hooger moet schatten dan de waar. De prijs vormt zich dus op grond der subjectieve waardeschattingen der bij den ruil betrokkenen, en wel zoo dat hij aan beide partijen voordeel laat. Wat bepaalt echter de feitelijke hoogte van den prijs? Het meest normale geval is dat meerdere gegadigden en meerdere aanbieders tegelijkertijd in de markt zijn, en deze een zgn. vrije markt is. Alsdan zal door de onderlinge concurrentie slechts één prijs zich vormen. Geen gegadigde immers zal meer willen betalen dan hij zijn concurrent ziet geven en geen aanbieder zal bereid zijn tegen een lageren prijs te verkoopen dan hij zijn concurrent ziet

ontvangen. Het aantal leverbare goederen-eenheden zal zoo groot zijn als er, nadat de prijs zich heeft gevormd, paren gegadigden en aanbieders zijn die bij ruil tegen dien prijs nog een zeker, zij het ook gering voordeel hebben (bepaald door hun subjectieven ruilvoet). De prijs zal nu komen te liggen tusschen de subjectieve ruilvoeten der grensparen, d.w.z. naar boven toe zal „de vrije marge” worden begrensd door die van den laatsten nog tot den ruil besluitenden gegadigde, (resp. zoo die er is, door die van den eersten van den verkoop uitgesloten aanbieder) en naar beneden toe, door dien van den laatsten nog tot verkoop besluitenden aanbieder (resp. zoo die er is, door dien van den eersten van den verkoop uitgesloten gegadigde).

Dat dit inderdaad zoo is, volgt hieruit dat bij een hooger prijs het aantal leverbare eenheden zou toenemen, daarentegen het aantal gevraagde eenheden zou afnemen. Het evenwicht dat dus was ontstaan, zou hierdoor worden verstoord. De onderlinge concurrentie zou er dan echter voor zorgen dat sommige aanbieders die tegen een zoo hoogen prijs hun goed niet kwijt kunnen raken en dus in het geheel niet tot een ruil zouden komen, liever met een gering voordeel genoegen nemen dan in het geheel geen voordeel te behalen. Zij treden dus als concurrenten op, en drijven den prijs omlaag, waardoor weer meer gegadigden in de markt komen. Aan den anderen kant zou een te lage prijs concurrentie tusschen de gegadigden doen ontstaan, die tegen elkaar zouden opbieden totdat zoovelen van hen van aankoop zouden hebben afgezien, dat de overblijvenden met hun hooger ruilvoet ieder hun eenheid kunnen verkrijgen.

Uit deze prijsvormingstheorie wordt ook duidelijk, hetgeen de oude op de kostentheorieën gebaseerde prijstheorieën nooit hebben kunnen verklaren, n.l. waarom sommige bedrijven met groote, andere met kleine winsten, sommige als grensbedrijven (d.i. dat zij noch winst, noch verlies maken) andere weer met verliezen werken. Het is immers zonder meer duidelijk dat bij den ruil tegen een bepaalden algemeenen prijs, sommige van hen die aan dien ruil deelnemen, grootere ruilvoordeelen behalen dan anderen. Zij die het voordeeligst kunnen produceeren maken de grootste winsten, daar de prijsvorming in de open markt voor hen het grootste verschil tusschen den prijs waartoe zij desnoods nog bereid zouden zijn

het goed af te staan en den in feite bedongen prijs doet bestaan.



Zonder nader een figuur als bijgaande te behoeven uitwerken, kan deze toch verhelderend werken t.a.v. de grootte van het ruilvoordeel dat de verschillende bij den ruil betrokken partijen genieten.

Volgens deze figuur, waarin de lijn van linksboven naar rechtsonder in dalende lijn de hoogte der ruilvoeten van de gegadigden aangeeft, terwijl de stijgende den toenemenden ruilvoet der aanbieders weergeeft, zal de prijs ongeveer komen te liggen bij het getal 6. Het is nu zonder meer duidelijk dat de gegadigde die desnoods 12 wilde besteden en slechts 6 behoeft te geven een groot ruilvoordeel heeft. Ook de aanbieder die reeds voor 3 wilde leveren en nu een prijs van 6 kan bedingen, maakt zulk een winst. De gegadigde die echter juist iets meer dan 6 wilde besteden, en de aanbieder die juist iets minder dan 6 verlangde, maken nog juist genoeg winst om tot den ruil over te gaan, maar hun voordeel is zeer gering. Dit verschijnsel werd door Marshall consumers- en producers rent genoemd.

Wanneer men een dergelijke figuur nogmaals beziet, moet het opvallen dat tengevolge van den „eenheidsprijs” bepaalde gegadigden en aanbieders elkaar niet vinden, die dit zonder concurrentie van een open markt wel zouden hebben gedaan. Immers zou een gegadigde die bereid was een hoogen prijs te betalen en die toe-

valligerwijze een aanbieder tegenkwam die op de open markt wegens een te hoogen ruilvoet zou zijn uitgeschakeld, nog zeer goed met dezen tot overeenstemming kunnen komen; in de open markt zal die gegadigde echter niet bereid zijn meer te betalen dan den marktprijs. Hij geniet daardoor het besproken groote ruilvoordeel, maar sluit tegelijkertijd een gegadigde met een lagen ruilvoet ervan uit zijn behoefte bevredigd te zien. De prijsvorming in de open markt leidt dus tot het onbevredigd blijven van meer behoeften dan zonder die wijze van ruil zoude zijn geschied. Daartegenover staat het besproken voordeel van de „rent”, dat in zekere mate compenseerend werkt, daar het door de voordeelig geslaagden behaalde voordeel, door dezen weer op economische wijze zal kunnen worden aangewend.

Uit deze beschouwingen die uit den aard der zaak niet die uitvoerigheid kunnen hebben als zulks in een economisch leerboek het geval kan zijn, valt dus duidelijk te onderkennen dat in iederen prijs aan de eene zijde tot uiting komt dat de koper de bevrediging der door het bezit van het goed te bereiken behoeftebevrediging hooger schat dan de waarde die het prijsgoed voor hem heeft; is het verschil groot, dan geniet hij een groot ruilvoordeel, is het verschil gering dan is zijn ruilvoordeel dat ook. Aan de andere zijde komt in den prijs tot uiting dat de verkooper aan het prijsgoed een hogere waarde toekent dan aan het goed zelf. Slechts dan zal hij in het algemeen tot verkoop bereid zijn (in ieder geval zal hij slechts dan de productie voortzetten) wanneer hij in het prijsgoed een vergoeding ziet voor de productiekosten (waarbij gerekend een normale ondernemerswinst). Iedere prijs moet dus steeds nog juist dien aanbieder bevredigen, die desnoods tot dien prijs, doch niet meer tegen een lageren, bereid is te leveren. Die ondernemer, die tot dien prijs niet kan leveren omdat zijn kosten te hoog zijn zal zich uit het productieproces terugtrekken. Tevens blijkt dat vrije concurrentie bij de productie van onbeperkt vermeerderbare goederen de tendens heeft den prijs dier goederen te drukken tot op het peil van hun kostprijs. Gaat de prijs deze immers met een bedrag te boven dat een als „normaal” beschouwde vergoeding voor den ondernemer wordt beschouwd, dan voegen zich nieuwe bedrijven bij de oude, versterken de concurrentie en drukken het prijspeil.

Het valt dus niet te ontkennen dat de kosten bij de prijsvorming

een belangrijke rol spelen; zij zijn echter geenszins in laatste instantie prijsbepalend. Zij worden aan de vervaardiging der zaak besteed omdat en in zooverre de ervaring leert, dat er gegadigden zijn, bereid ze in den prijs te vergoeden. Er bestaat dus een nauw verband tusschen den prijs en het aantal producten dat in den ruil wordt betrokken. Men kan dan ook zeggen dat de prijs daar komt te liggen waar het tegen dien prijs aangeboden en gevraagde aantal goederen in evenwicht is.

De invloed die van stijging of daling van den prijs uitgaat, gaat in de richting van respectievelijk geringer of grooter worden van het aantal tot ruil komende partijen.

Vloeit zulks uit natuurlijke omstandigheden voort, b.v. doordat door de mode de vraag naar een bepaald artikel sterk stijgt, dan heeft men te doen met normale verschijnselen, die geen andere strekking hebben dan het verbroken evenwicht te herstellen. Is de prijsverhooging of -verlaging echter aan een machtsfactor te danken, dan spreke men van prijsopdrijving of kunstmatig drukken van den prijs.

In die gevallen wordt het evenwicht verstoord, met alle nadeelen daaraan verbonden. Prijsopdrijving maakt dat een groot aantal aanbieders gaarne tot ruil tegen dien prijs zou willen komen, dat daarentegen slechts een kleiner aantal gegadigden bereid is dien prijs te betalen. Had zich tegen den oorspronkelijken prijs een evenwicht in de aantallen gevormd, dan blijkt dat evenwicht nu verstoord te zijn; tegenover een grooter aantal aanbieders staat een geringer aantal gegadigden. Het omgekeerde doet zich bij drukken van den prijs voor. Bezieet men het gevolg ervan economisch, dan moet men tot de erkenning komen dat maatregelen die op een machtsfactor berusten en ingrijpen in de vrije prijsvorming, voor de gemeenschap dit nadeel meebrengen dat een aantal paren belanghebbenden niet tot overeenstemming kunnen komen die dit bij vrije prijsvorming wel zouden hebben bereikt. Weliswaar wordt bij prijsopdrijving een grootere producersrent (en bij drukken van den prijs een grootere consumersrent) genoten door die producenten (consumenten) die nog wel tot den ruil geraken, daartegenover staat echter een gelijk verlies aan rent bij de nog wel slagende consumenten (producenten).

Machtsinvloeden in de prijsvorming hebben dus de tendens de

„rent” aan de eene zijde in te perken om haar naar de andere zijde over te brengen, en bovendien tot inperking van het aantal leverbare eenheden. Aangezien zich op het gebied der verkeerseconomie zeer dikwijls monopolies en monopolioïde posities voordoen, lijkt het ons niet van belang ontbloom na te gaan van welken omvang de macht is die onder zulke omstandigheden kan worden uitgeoefend. Hierbij behoeft slechts te worden gedacht aan het geval dat de aanbieder die macht bezit.

Denkt men zich het geval dat de aanbieder-monopolist de, oppervlakkig bezien, meest volstrekte macht bezit, doordat hij tegenover een groot aantal gegadigden slechts één door allen begeerd goed heeft aan te bieden, dan nog is zijn macht begrensd doordat hij den prijs niet vermag te dikteeren, doch genoeg moet nemen met een prijs die ook den gegadigden winst laat. Zijn monopolie stelt hem echter in staat met den meest koopkrachtigen gegadigde te ruilen.

Het normale geval is echter dat de monopolist meerdere exemplaren leveren kan. Hierbij zal zich dikwijls de omstandigheid voordoen dat hij, berekenend de kosten die door den prijs minstens voor hem moeten worden goed gemaakt, tot de conclusie komt dat de eerste geproduceerde eenheid meer productiemoeite heeft gekost dan de tweede; zulks is dan een gevolg van het feit dat uitbreiding der productie een meer-economisch gebruik der kapitaalgoederen mogelijk maakt. Natuurlijk kan ook het omgekeerde zich voordoen hetgeen dan zijn oorzaak vindt in het feit dat meer kapitaalgoed per eenheid product gevorderd wordt; in dit geval echter is de positie voor den monopolist om voordeel uit zijn positie te trekken veel minder gunstig dan in het eerst genoemde. Daarom is het voldoende alleen het eerste geval nader te beschouwen.

De vraag die dus moet worden beantwoord is: In hoeverre stelt een monopoliepositie den aanbieder in staat zijn prijzen, ondanks een geleidelijk afnemen der productiekosten, op peil te houden en dus zijn positie ten koste van gegadigden uit te buiten?

Stel dat gegadigden kunnen bieden f 20.—, f 15.—, f 9.— en de monopolist kan leveren: 1 eenheid à f 15.—, 2 eenheden à f 12.50, of 3 eenheden à f 7.—. Drie eenheden zouden tot een prijs van f 7.— tot f 9.— begeerd en leverbaar zijn. De prijs zou dus bijv. f 8.— bedragen. De winst van den monopolist zou dan

$3 \times f 1.— = f 3.—$ zijn. Zal hij daarmee genoegen nemen? De vraag is of hij door een hooger prijs te stellen een grootere winst behaalt. Drijft hij den prijs op tot b.v. $f 14.—$ dan verdwijnt een der gegadigden uit de markt. De monopolist zal dus twee eenheden kunnen leveren die hem ieder $f 12.50$ kosten en waarvoor hij $f 14.—$ verkrijgt. Zijn winst is dus $f 3.—$ hetgeen evenveel is als de winst die hij bij den prijs van $f 7.50$ maken zou. Hij zou echter den prijs nog hooger kunnen opdrijven b.v. tot $f 14.99$. Zijn winst is dan $2 \times f 2.49 = f 4.98$. Dit is dus meer.

Zoodra hij echter zijn prijs tusschen $f 8.66$ en $f 8.99$ stelt, is zijn totaalwinst nog grooter dan bij den prijs van $f 14.99$. Voor hem maakt het geen enkel verschil of hij zijn prijs op $f 14.99$ of $f 8.66$ bepaalt; in beide gevallen is zijn winst $f 4.98$. Stelt hij zijn prijs hooger dan $f 14.99$ dan blijft slechts één exemplaar leverbaar en kan hij, zijn prijs zoo hoog mogelijk opdrijvend, (dus tot maximaal $f 20.—$) slechts een winst maken die $f 4.98$ nauwelijks met een fractie te boven gaat. Hij kan echter een veel grootere winst maken door een prijs te berekenen die tusschen $f 8.66$ en $f 8.99$ inligt. Nemen men het geval $f 8.75$ dan is zijn totaalwinst $3 \times f 1.75 = f 5.25$. Hieruit blijkt voldoende dat de monopolist geenszins vrij is naar willekeur den prijs te bepalen.

Ongetwijfeld heeft de monopoliepositie invloed op de prijsvorming; uit bovenstaande beschouwingen zal het nl. duidelijk geworden zijn dat bij volkomen vrije mededinging de prijs zich op iedere hoogte tusschen $f 7.—$ en $f 9.—$ zou hebben kunnen plaatsen. Thans echter was een prijs beneden $f 8.67$ niet mogelijk. Het monopolie versterkt dus de positie van den monopolist, al geeft het hem geen algeheele vrijheid ten opzichte der prijsbepaling. Reeds Cournot heeft over de macht van den monopolist geschreven dat, zoo hij haar gebruikt om den prijs willekeurig vast te stellen, hij niet vrij is met betrekking tot de bepaling van den omvang van zijn productie, en zoo hij deze laatste wil uitbreiden, hij niet vrij is met betrekking tot de bepaling van den prijs.

Hoe staat het thans in het bijzonder met de prijsvorming in de verkeersbedrijven?

In overeenstemming met de algemeene prijsvormingsleer kan men vooreerst vaststellen dat iedere vervoerprijs zal moeten liggen tus-

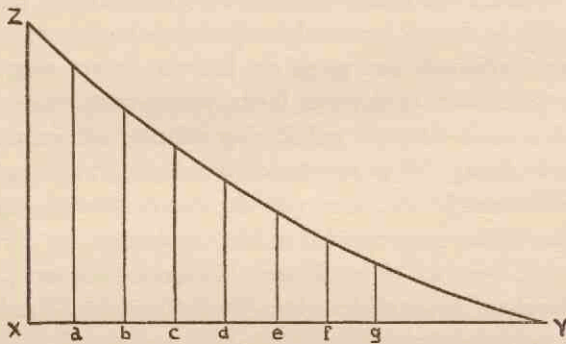
schen twee limieten, waarvan de bovenste weergeeft de waarde van den dienst die aan den verzender wordt bewezen, de onderste gelijk is aan de kosten die aan den vervoerdienst zijn verbonden. Is de prijs hooger dan de maximum-limiet, dan zal het vervoer niet plaats vinden, is de prijs lager dan de minimum-limiet dan brengt het meer lasten dan voordeelen mee en is het dus, economisch beschouwd, onvruchtbaar.

Ieder te vervoeren goed ontleent de mogelijkheid daartoe aan het feit dat zijn waarde op de plaats van productie lager is dan op de plaats van verbruik; de dienst die een vervoer waartoe men is overgegaan bewijst, is dan ook nauwkeurig te berekenen uit het verschil tusschen den prijs van het goed op het punt van vertrek en den prijs op het punt van aankomst. Is de vervoerprijs hooger dan dit verschil bedraagt of daaraan gelijk, dan zal niet tot vervoer worden overgegaan; bedraagt hij daarentegen minder, dan zal, ook al is het verschil dat overblijft wanneer van de vervoerwaarde de vervoerprijs is afgetrokken nog zoo klein, de verzender er voordeel bij hebben tot het vervoer te besluiten. Hierdoor worden prijseschommelingen tusschen de wereldmarkten sterk beperkt. Zoodra immers het verschil in prijs der goederen slechts met een fractie den vervoerprijs van de goederen overtreft, bestaat er voordeel tot vervoer over te gaan. De aanvoer die op de plaats waar de prijs hoog was, plaats vindt, evenals de afvoer op de andere markt, brengt een nivelleerende werking in de prijzen mee. De eenheid der wereldmarkt wordt dus sterk door vervoersmogelijkheden bevorderd.

Bovenbedoelde *maximum-limiet* (dat is die welke de waarde weergeeft die de vervoerdienst voor den verzender heeft) verschilt dikwijls naar gelang van den aard der te vervoeren producten en in verband met de omstandigheden waaronder het vervoer plaats vindt. Men kan in het algemeen zeggen *dat hij in de meeste gevallen een hooger cijfer bereikt bij goederen van hooge, dan bij die van lage waarde.* Colson (*Cours d'Economie Politique* livre VIème, blz. 19) geeft hierbij als voorbeeld dat de vervoerwaarde van een ton linnen met een waarde van fr. 10.000 à fr. 20.000 eerder fr. 1000 zal bedragen, dan van een ton graan met een waarde van fr. 1000 à fr. 2000. En hij vervolgt: „Mais cette règle est loin d'être absolue: une denrée qui se récolte à peu près partout où

l'homme se multiplie, comme le blé, ne se transportera que si le prix descend très au-dessous de celui que supporte parfois le sel, qui a une valeur bien moindre au lieu de production, mais que les régions écartées de la mer et des gisements de sel gemme doivent absolument tirer de loin." In het algemeen echter gaat bovengemelde regel op.

Een goed denkbeeld van den omvang der transporten die tegen verschillende prijzen mogelijk zijn kan men aan de hand van een graphische voorstelling verkrijgen.



Hierbij zal men moeten beginnen met vervoer van verschillend gewicht en over verschillenden afstand met een maat te meten; de maat die hiertoe steeds wordt gebruikt is die van de kilometer-ton, d.w.z. een hoeveelheid goederen, waarvan het gewicht gelijk is aan een ton en die over een kilometer vervoerd wordt.

Langs de lijn XY zet men de diverse prijzen af, voorgesteld door de afstanden, Xa, Xb, Xc, Xd, Xe, Xf, Xg. Door de punten a, b, c, d, e, f, g, brengt men evenwijdig aan de lijn XZ lijnen wier lengte het aantal kilometer-tonnen aangeeft dat tegen ieder dier prijzen kan worden vervoerd, d.w.z. het aantal kilometer-tonnen dat in staat is die prijzen nog te dragen zonder dat van het vervoer behoeft te worden afgezien. De hoeveelheid uit te voeren transporten stijgt natuurlijk naarmate de prijs afneemt. Over het algemeen doet zich zelfs de tendens voor dat het aantal kilometer-tonnen in verhouding tot de prijsverlaging steeds sterker toeneemt, zoodat een gelijke verlaging telkens een grooter aantal kilometer-tonnen meebrengt dan een vorige verlaging deed. Dit verschijnsel is hierdoor verklaard

dat, alnaarmate de vervoerprijs het nulpunt nadert, meer zwaar vervoer — dat in het algemeen door geringe waarde bij groot gewicht slechts een geringen vrachtprijs kan dragen — wordt mogelijk gemaakt.

De curve voorgesteld door de lijn YZ geeft dus de ontwikkeling der vraag naar vervoergelegenheid weer, uitgedrukt in kilometer-tonnen, tegen de op de lijn XY uitgezette prijzen.

Eenzelfde curve zou men verkrijgen wanneer men niet het oog had op het goederen-, doch op het personen-vervoer. Ook hier wordt steeds een dienst verricht waarvan de waarde de maximum-limiet vormt waarboven van de reis zal worden afgezien. Ook hier doet zich gelden de eigenschap dat hooge vervoerkosten gering vervoer beteekenen. Een andere eigenaardigheid die de loop der curve in het personen-vervoer met die in het goederen-vervoer gemeen heeft, is de sterke stijging in reizigerskilometers bij zeer lage vervoerkosten; hier berust de toename op het feit dat de zeer lage prijzen het reizen mogelijk maakt voor hen, die daartoe onder andere omstandigheden zeker niet zouden zijn gekomen. Daar tot deze klasse het grootste deel der bevolking mag worden gerekend, wordt door iedere prijsverlaging bij zeer laag niveau een zeer groot aantal personen méér in staat gesteld van de vervoergelegenheid gebruik te maken. Ook hier kan men dus in het algemeen zeggen dat iedere daling der vervoerkosten een stijging van het aantal reizigerskilometers, dus van den omvang van het vervoer, tengevolge heeft.

De bovenbedoelde *minimum-limiet* (dat is de minimum-prijs waartegen eenig vervoerder er nog belang bij vindt het transport uit te voeren) wordt gevormd door de kosten van den vervoerdienst. Deze zijn echter samengesteld uit twee elementen welke men scherp heeft te onderscheiden: de algemeene en de speciale kosten. Algemeen zijn die welke niet of slechts in beperkte mate met den omvang van het vervoer samenhangen en dus een absolute of relatieve vastheid bezitten. Als representatief voor deze groep noemen wij de kapitaalkosten, doch daarnaast zijn het ook de gemeenschappelijke kosten (kosten van administratie, vast personeel enz.) die een groote mate van vastheid bezitten; ¹⁾ zij zijn echter in zooverre

¹⁾ Zij bestaan uit: een deel der onderhoudskosten van materieel en vaste

variabel dat zij veelal vatbaar zijn voor een zekere aanpassing over een langer tijdsverloop. Om een voorbeeld te noemen: een bedrijf welks vervoer sterk terugloopt kan niet onmiddellijk, doch wel in den loop van een jaar zijn personeelspositie naar de veranderde omstandigheden richten. In zekere mate hangt de grootte der gemeenschappelijke kosten dus met den omvang van het vervoer samen, zijn zij variabel. Absoluut variabel zijn echter de speciale kosten, d.z. namelijk de meerdere kosten die ieder individueel vervoer dat aan een bestaanden verkeersstroom wordt toegevoegd, meebrengt.

De kosten van elk transport kan men nu op twee manieren berekenen. Men kan ze van ieder afzonderlijk vervoer vaststellen door de totale kosten eener vervoeronderneming over alle verrichte vervoerdiensten om te slaan; men kan echter ook trachten te bepalen welke de speciale uitgaven zijn die men voor ieder vervoer heeft moeten doen, dus zonder inbegrip der algemeene kosten, dat zijn die welke de min of meer vaste lasten der onderneming vormen en ook zouden zijn gemaakt wanneer het bijzondere vervoer waarvan men de kosten wil berekenen, niet zou hebben plaats gehad.

Het zal duidelijk zijn dat het van belang is thans uit te maken welke soort kosten de minimum-limiet bepalen.

Een onderzoek instellend naar de vraag welke de noodzakelijke voorwaarden zijn waarom eenig vervoer *economisch nut* afwerpt, wordt men tot het antwoord geleid dat in de eerste plaats elk individueel vervoer een prijs moet opbrengen die op zijn minst gelijk dient te zijn aan de speciale kosten

gebouwen (volgens Pirath vloeit 35 % dezer kosten voort uit de weersgesteldheid, en dus niet uit het gebruik), administratiekosten (personeel, bureaux, verlichting, verwarming enz.), ander vast personeel (wisselwachters, monteurs, knecht op een schip, noodig om de zeilen te helpen hijschen enz.), verzekeringskosten (ook deze houden geenszins rechtstreeks en onmiddellijk verband met den omvang van het vervoer; of de wagens minder inhoud hebben doet aan het risico tegenover derden in ieder geval niets af). Het kan echter bovendien voorkomen dat bepaalde vaste lasten in den vorm van verplichtingen aan de bedrijven zijn opgelegd; zoo kennen de Nederlandsche Spoorwegen een zeer bezwarende wachtgeldregeling; een dergelijke last heeft de eigenaardigheid, dat hij ook bij de algeheele stopzetting van het bedrijf blijft bestaan. Wij spreken daarom liever van blijvende lasten (fixe kosten).

die het veroorzaakt; en bovendien, indien eenigszins mogelijk, een bedrag moet overlaten om bij te dragen in de algemeene kosten. In de tweede plaats is dan echter noodig dat het totaal dezer overschotten minstens gelijk is aan het totaal der algemeene kosten van het bedrijf. Mocht de ondernemer niet een bedrag innen dat aan deze beide voorwaarden voldoet, dan wil dit nog niet zeggen dat het vervoer geen economisch nut heeft. Mits slechts de aan het publiek bewezen diensten de kosten overtreffen, heeft men met economisch nuttig vervoer te doen. *Commercieel* is hier dan echter iets niet in orde; het moet immers *mogelijk* zijn een vergoeding te verkrijgen in overeenstemming met de aan de andere partij bewezen diensten. Eerst dan wanneer de kosten de waarde der bewezen diensten zouden overtreffen is van een economisch ongerechtvaardigd vervoer sprake.

Colson die naar het ons voorkomt, een goede behandeling van de prijsvorming der verkeersbedrijven geeft, heeft het bovenstaande in de volgende bewoordingen samengevat. Na gewezen te hebben op bovengenoemde twee voorwaarden, gaat hij aldus verder: „Lors même que l'entrepreneur qui organise le service, Etat ou particulier, n'encaisse pas les recettes nécessaires pour que ces deux conditions soient remplies, si les bénéfices *procurés au public* dépassent les charges, les transports constituent, *au point de vue social*, une opération fructueuse, qui rapporte plus qu'elle ne coûte, bien qu'elle soit mauvaise *commercialement*, parce que celui qui supporte les charges n'arrive pas à prélever, sur le profit réalisé par sa clientèle, la fraction nécessaire pour rentrer dans ses avances. Si, au contraire, les charges, soit de certains transports envisagés isolément soit de l'ensemble des transports, dépassent la valeur des services rendus aux voyageurs ou aux expéditeurs, l'opération est *frustatoire*, mauvaise au point de vue de l'ensemble de la société comme au point de vue de l'entrepreneur, puisque la valeur totale des services qu'elle rend ne suffirait pas à couvrir les frais, c'est-à-dire à fournir la rémunération calculée d'après le taux courant du salaire et de l'intérêt qui représente la valeur de la puissance productrice des capitaux et du personnel qu'elle absorbe, puisqu'en un mot elle détruit plus de valeur qu'elle n'en crée”.

Wil een vervoer dus economisch gerechtvaardigd zijn, dan moet het althans mogelijk zijn dat de ondernemer die zoowel eigenaar van

de baan is als ook vervoerder in den engen zin, al zijn kosten vergoed krijgt. Of hij *in feite* die vergoeding verkrijgt, is een vraag die in de eerste plaats zijn bedrijf aangaat. Krijgt hij haar, dan is dit het onomstootelijk bewijs dat het vervoer economisch nut meebracht. Krijgt hij haar niet, dan is het tegendeel niet bewezen, slechts staat dan vast dat zijn bedrijf geen voordeel bij het vervoer heeft gehad. Dit kan echter aan twee oorzaken te danken zijn; het kan een absolute onmogelijkheid geweest zijn de noodzakelijke vergoeding te verkrijgen, daar de aan de wederpartij bewezen dienst geringere waarde bezat; het is echter ook mogelijk dat hij bij een betere bedrijfsexploitatie er wel in geslaagd zou zijn de vergoeding te erlangen. Dit laatste kan echter slechts dan, wanneer de waarde van den aan de wederpartij bewezen dienst grooter was dan het totaal der kosten.

Op de vraag welke economische voorwaarden men moet stellen aan elk vervoer, zal men dus als antwoord behooren te geven dat vervoer slechts economisch nut oplevert wanneer alle kosten uit het voordeel dat het vervoer meebrengt, *kunnen* worden verhaald.

Niet steeds zal echter een vervoerdienst worden stopgezet wanneer niet aan deze voorwaarde wordt voldaan. Van groot belang is hierbij de vraag welke de kosten zijn die niet kunnen worden vergoed.

Zoodra blijkt dat bepaalde transporten hun speciale kosten niet kunnen dekken, staakt men dit vervoer. Hiermede houdt tegelijkertijd het verlies op, daar het mogelijk is de uitgaven stop te zetten. Daar ligt dus een minimum, waar beneden geen enkele vervoerprijs zal kunnen dalen.

Colson (blz. 28) verklaart dit als volgt: „Si une entreprise est fondée pour desservir un ensemble de transports dont quelques-uns seulement ne peuvent pas payer ce minimum, ceux-là seuls seront abandonnés. Si aucune branche du trafic ne peut couvrir les frais qu'elle cause, l'entreprise ira s'installer ailleurs ou se liquidera, plutôt que de travailler toujours à perte.”

Zoo ziet men dus dat ieder transport individueel bezien, minstens een prijs moet opbrengen die gelijk is aan de speciale kosten daaraan verbonden. Is dit niet het geval, dan vindt het transport niet plaats.

Daarnaast is echter uit economisch oogpunt gezien noodig, dat de prijs hoog genoeg is om daaruit ook de algemeene kosten te ver-

goeden. Wordt deze tweede voorwaarde echter niet vervuld, dan wordt de exploitatie niet gestaakt, doch veelal voortgezet zoolang tenminste een deel dezer kosten, wordt goedge maakt. Hierbij heeft men te onderscheiden of de kapitaalkosten, dan wel de andere algemeene kosten niet meer worden vergoed. Betreft het de kapitaalkosten, dan kunnen wij met instemming Colson (blz. 29) aanhalen die schrijft: „La faillite même d'une entreprise qui a emprunté une partie de son capital et qui ne peut pas payer les intérêts de sa dette, ne fait pas disparaître les voies qu'elle a créées; après la liquidation, ces voies, rachetées par une nouvelle entreprise à un prix en rapport avec le produit net qu'elles fournissent ou qu'on en peut espérer, continuent à rendre au public le service suffisamment rémunéré.”

Betreft het de andere vaste kosten, dan zal een onderneming die deze niet meer kan goedmaken, op den duur zijn toevlucht nemen tot een faillissement, waardoor alle achterstalligheden en verplichtingen komen te vervallen. Er doet zich echter geen enkele garantie voor dat de totale vervoercapaciteit tengevolge van het faillissement zal worden ingekrompen, daar er geen reden is om aan te nemen dat het oude materieel uit het productieproces zal worden verwijderd. Het faillissement maakt wel een einde aan het bedrijf, doch het materieel zal meestal tegen lagen prijs worden verkocht en de te groote vervoercapaciteit zal blijven. Daar komt nog bij dat die nieuwe eigenaar in vele gevallen, als gevolg van den lagen prijs waarvoor hij het materieel heeft opgekocht, extra konkurrenzfähig zal zijn. De vrije concurrentie kan dus wel tot een faillissement leiden (iets wat op zichzelf bij de verkeersbedrijven reeds zeer onwenschelijk is) doch dat faillissement levert geen enkelen waarborg voor het uitschakelen van het materieel; integendeel het maakt dat materieel nog concurreerder.

Tegen het feit dat bij een zoo geringe vergoeding van den vervoerdienst, het vervoerapparaat nog aan uitbreiding onderhevig zou zijn, wordt wel ingebracht dat geen nieuw kapitaal in het verkeersapparaat zou worden gestoken wanneer de rentabiliteit niet behoorlijk is. Dit gaat zelfs bij gelijkheid van concurrentievoorwaarden niet op, daar, zelfs wanneer men de opgelegde lasten bij alle soorten verkeersbedrijven in principe even drukkend heeft gemaakt, zeer wel een Überlegenheit van een der soorten vervoer kan blijven bestaan; vooral echter omdat geen vrije markt bij het verkeer be-

staat. Immers (en speciaal bij de auto doet zich een en ander in de praktijk telkenmale voor) de vervoercontracten zijn (vooral tengevolge van de geographische verspreidheid der vervoerproductie) meestal onderonsjes. Dikwijls geschiedt het dat iemand zich een wagen aanschaft met het oog op een momenteel veelbelovend vervoer dat hij voor een fabrikant zal uitvoeren. Na eenigen tijd krijgt hij moeilijkheden met zijn vervoer, of houdt het vervoer dat slechts tijdelijk bleek, op, en de man vermeerdert met zijn wagen het toch reeds te groote wagenpark. Dat hij is gaan rijden omdat er een vervoerbehoefte bestond waaraan niet voldaan kon worden, zal in vele gevallen niet juist zijn, daar vrijwel nooit een beroep op de open markt gedaan wordt. Bij de groote mate van geographische gebondenheid die alle verkeer kenmerkt, is dit zeer begrijpelijk. Een vervoer zoekt in het algemeen in zijn eigen buurt naar iemand die het vervoer kan verrichten. Door afbetalings-systemen wordt bovendien een zekere roekeloosheid bij hen die zich de wagens aanschaffen, gekweekt, en wordt veelal op te gunstige calculaties tot het aanschaffen van een wagen besloten.

De bovenbedoelde minimum-limiet wordt dus gevormd door de hoogte der speciale kosten. Zulks beteekent dat, terwijl de totale kosten van het vervoer uit den vervoerdienst behooren te worden betaald, de in den prijs begrepen vergoeding der algemeene kosten in de praktijk tot nul *kan* dalen. Wij willen hiermede niet zeggen dat de vervoerprijzen zich bij vrije concurrentie voortdurend op dat laagste niveau zullen handhaven; het is zeer wel mogelijk, hoewel geenszins met zekerheid te voorspellen, dat de faillissementen die plaats vinden voordat dit laagste peil is bereikt, in zooverre een gunstigen invloed op den omvang van het verkeersapparaat zullen hebben dat althans een deel van het materieel uit de productie wordt genomen, waardoor de verhouding tusschen behoefte en vervoercapaciteit eenigszins zou verbeteren, en de vervoerprijs eenigszins zou kunnen stijgen. Voldoende garantie daarvoor is er o.i. niet; doch ook al ware die er wel, dan nog zou vaststaan dat die faillissementen er niet in zouden slagen den vervoerprijs te brengen op een peil dat „de vaste kosten-niet-zijnde-kapitaalkosten” zou goedmaken. Immers zoolang sprake is van het verdwijnen der kapitaalwaarde, zal een volledig stilzetten van een bedrijf nauwelijks ernstig in overweging worden genomen. Wanneer echter andere

vaste lasten niet meer worden goedge maakt, zal men langzamerhand over een faillissement gaan denken. Voordien probeert men echter het uiterste door zoo sterk mogelijk te concurreeren, waardoor de vervoerprijzen ten gevolge van de mogelijkheid van additioneel vervoer (zie later) zullen dalen tot de minimum-limiet. Ook andere bedrijven geraken daardoor in moeilijkheden, en, al zou de vervoercapaciteit van het eerste bedrijf dan ook op den duur tengevolge van het faillissement ten deele worden uitgeschakeld, dan bevinden andere bedrijven zich reeds tengevolge van den concurrentietijd die achter hen ligt, aan den rand van hun faillissement, waardoor ook deze bedrijven op hun beurt alles moeten doen om zooveel mogelijk vervoer aan zich te trekken. De tendens naar de veel te lage vervoerprijzen blijft dus bestaan, ook al zouden wij niet onmiddellijk willen beweren dat die prijzen precies op hun minimum-limiet zullen liggen. Zij zullen echter telkenmale die limiet benaderen, de hoogst ongewenschte faillissementen veroorzaken, daarna misschien eenigszins stijgen, om bij een nieuwe uitbreiding van het verkeersapparaat, of bij bestaande moeilijkheden waarin andere verkeersbedrijven zich bevinden, opnieuw te dalen.

Wij zien de beteekenis van de minimum-limiet dus niet hierin dat bij vrije concurrentie de vervoerprijzen nooit meer dan een speciale-kosten-vergoeding zouden geven, doch hierin, dat deze prijzen telkenmale die limiet zullen benaderen. Gaan zij beneden die limiet, dan is stilzetten van den vervoerdienst een feit zonder meer. ¹⁾

Zoo ziet men dus dat ieder transport individueel bezien, op zijn

¹⁾ Wij hebben bij deze beschouwing steeds het oog gehad op een toestand van waarlijk vrije concurrentie; waar de bedrijven vrij zijn zich door een faillissement van al hun verplichtingen te ontslaan. In de practijk heeft men echter steeds te doen met bedrijven die zulk een vrijheid niet genieten. Wij denken b.v. aan den vasten last die ter zake van de loonen en wachtgelden op de spoorwegen drukt. Die lasten moeten worden opgebracht, een faillissement zou daar geen oplossing kunnen brengen. Dergelijke bedrijven zijn dus, zooals vanzelf spreekt, maar al te geneigd met exploitatie door te gaan, zoolang althans een deel dier kosten wordt goedge maakt. Tengevolge van die eigenaardigheid, loopt men bij dergelijke bedrijven de kans dat de exploitatie wordt voortgezet lang nadat de bedrijven hebben opgehouden economisch te werken, waardoor dus jaarlijks goed geld naar kwaad geld zou worden gegooid. Dat dit kapitaalverspilling is, behoeft geen betoog. (Zie later.)

minst een prijs moet opbrengen die gelijk is aan de speciale kosten, daaraan verbonden. Is dit niet het geval dan vindt het transport niet plaats.

Tusschen de maximum- en minimum-limiet moet dus iedere vervoerprijs liggen. In theorie zou elke tusschenliggende prijs mogelijk zijn en zou men kunnen verwachten dat de uiteindelijke prijs slechts afhing van de meerdere of mindere handigheid waarmede ieder der partijen zijn belang verdedigt.

Het blijkt echter dat zich andere omstandigheden kunnen voordoen die den prijs ook binnen die limieten beïnvloeden; bestaat nl. tusschen de vervoerbedrijven vrije concurrentie dan zullen de prijzen de tendens hebben zich — steeds blijvend binnen de limieten — op een ander niveau te stellen, dan wanneer zulk een concurrentie niet bestond.

Reeds bij de summiere beschouwing der prijsvorming in het algemeen is gebleken, dat concurrentie bij onbeperkt vermeerderbare goederen de tendens heeft, den prijs dezer goederen te drukken tot het niveau van hun kostprijs. Ditzelfde doet zich thans bij het vervoer weder voor. Wanneer vrije concurrentie bestaat zal een vervoerprijs, die een eenigszins ruime vergoeding der kosten oplevert, de tendens hebben nieuwe vervoergelegenheid te doen ontstaan. Eenmaal ontstaan, drukt dit ruimer aanbod van vervoergelegenheid den prijs, doch niet verder dan tot het punt waar verschillende vervoerbedrijven tengevolge van te geringe kostenvergoeding, exploitatie hunner vervoergelegenheden zullen staken. Is dat punt immers bereikt, dan krimpt het aanbod van vervoergelegenheid vanzelf in, en stijgen de prijzen weer tot het niveau eener normale kostenvergoeding. Zeer bijzonder is nu echter dat het punt waar men met zekerheid kan zeggen dat de exploitatie zal worden gestaakt, bij de vervoerbedrijven niet daar ligt waar niet *alle* kosten worden vergoed, doch, zooals in den breede is uiteengezet, eerst daar waar *een bepaald deel* dier kosten (nl. de speciale kosten) geen vergoeding meer vinden.

Vrije concurrentie is dus in staat de vervoerprijzen te drukken tot in de nabijheid van het punt waar alleen nog de speciale kosten vergoeding vinden (minimum-limiet).

Anders is de toestand wanneer vervoerbedrijven op eenigerlei

wijze een monopoliepositie innemen. In zeer vele gevallen bezitten vaste diensten in schijn zulk een monopolie doordat het aantal dergenen die tusschen bepaalde punten een dienst kunnen onderhouden door den omvang van het vervoer noodzakelijkerwijze beperkt is. Zouden desondanks meerdere bedrijven eenzelfde verkeer willen bedienen, dan zal het bijna steeds blijken in beider belang te zijn, zoo spoedig mogelijk tot onderlinge overeenstemming te geraken. Ook al vormen zij echter een dergelijke „pool”, zij slagen er zonder wettelijken steun nooit in een echte monopoliepositie te veroveren. Steeds zijn kapers op de kust om dadelijk, wanneer de prijzen maar eenigszins toelaten met winst een vervoer te verzorgen, op een deel van de vraag naar vervoergelegenheid beslag te leggen.

Slechts wanneer een vervoerbedrijf een werkelijk monopolie bezit, is het gevrijwaard tegen prijsdrukkenden invloed door actueele of potentieele concurrentie uitgeoefend. Hier vormt de prijs zich dan ook geheel anders. De ondernemer wordt bij het vaststellen van zijn prijzen slechts in toom gehouden door de vrees dat hoge prijzen den omvang van het verkeer zullen inperken. Zijn belang is het van ieder transport den hoogst mogelijken prijs te vragen, zonder nochtans te maken dat van het vervoer zal worden afgezien. Hij moet dus trachten de limiet te benaderen waarboven de verzender er geen belang meer bij zou hebben het vervoer te doen plaats vinden, terwijl hij aan de andere zijde er met groote nauwgezetheid op moet letten dat die grens niet overschreden wordt.

Colson (blz. 31) zegt: „il s'applique à faire payer à chaque transport tout ce qu'il peut payer, sans demander à aucun plus qu'il ne peut payer.”

De hoogste prijs die een echte monopolist-vervoerder kan bedingen, ligt dus ongeveer daar waar hij gelijk is aan de waarde die de vervoerdienst voor den verzender bezit (maximum-limiet).

Resumeerend komen wij dus ten aanzien van de prijsvorming der vervoerbedrijven tot de volgende conclusies:

1. De hoogte van den prijs ligt tusschen twee limieten; een maximum-limiet, welke bepaald wordt door de waarde van den door het vervoer bewezen dienst, en een minimum-limiet, welke gevormd wordt door de kosten.

2. De kosten moet men onderscheiden in algemeene kosten en speciale kosten.
3. Die kosten, welke de minimum-limiet vormen, zijn de speciale. Eerst wanneer deze niet meer vergoed worden, vindt vervoer niet meer plaats. Het vervoer gaat echter zoolang door, als het voor eenig, zij het dan ook nog zoo gering, deel bijdraagt in de algemeene kosten.
4. Deze eigenschap is oorzaak dat vrije concurrentie, die als steeds de tendens heeft prijzen tot het kostenniveau neer te drukken, in het bijzonder bij de verkeersbedrijven ruïneus werkt, daar de kostengrens hier gevormd wordt door de speciale en geenszins door de totale kosten. Vrije concurrentie heeft dus de tendens de algemeene kosten onvergoed te laten.
5. Een monopolie is daarom, indien men er prijs op stelt dat zoo-veel mogelijk ook de algemeene kosten in rekening worden gebracht, voor de verkeersbedrijven aangewezen.

(Het woord monopolie is hier gebruikt om aan te duiden dat op eenigerlei wijze verkeersbedrijven niet aan onbepaalde concurrentie mogen blootstaan, en geenszins om reeds hier vast te stellen hoe zulks precies zou moeten worden ingericht.)

Wanneer men thans een oogenblik terugkeert tot hetgeen wij, voordat wij tot bespreking der prijsvorming overgingen, ten aanzien van den verkeerspoliticus hebben gezegd, dan ziet men dat, terwijl daar aan hem de eisch werd gesteld dat hij steeds bedacht moest zijn op een verlaging der vervoerkosten, de theorie der prijsvorming er ons toe brengt daarnaast een anderen eisch te stellen.

Men zal er ook voor moeten zorgen dat de vervoerprijs niet te laag wordt.

Het is nl. uit het voorgaande gebleken, dat concurrentie op de vervoerprijzen een zoodanigen druk kan uitoefenen, dat met een gedeeltelijke vergoeding der vervoerkosten genoeg wordt genomen; zulks niet omdat de bewezen diensten een algeheele vergoeding niet zouden toelaten, (dat geval doet zich natuurlijk ook wel voor), doch uitsluitend tengevolge van het feit dat geen vervoer wordt stopgezet voordat de prijzen beneden een peil zijn gedaald dat slechts een vergoeding voor een gering deel der kosten biedt.

Wanneer men een dergelijke stelling durft poneeren, ziet men

reeds de geheele handel en industrie, land- en tuinbouw gezamenlijk protesteeren en klagen over kortzichtigheid van hen die, zoo heet het dan, het voor de spoorwegen opnemen. Doch in de eerste plaats slaat deze stelling niet op eenig vervoermiddel in het bijzonder, hetgeen duidelijk zal zijn wanneer men bedenkt dat de prijsvormingstheorie zooals die boven is weergegeven, niet is een theorie die betrekking heeft op de prijsvorming bij de spoorwegen, de binnenvaart, de auto of het luchtverkeer, doch slechts weergeeft de prijsvorming bij de „verkeersbedrijven”. Wanneer men dan aan het slot tot zulk een conclusie komt als bovenbedoelde stelling, moet deze zonder onderscheid voor alle verkeersbedrijven gelden, nu deze alle in dezelfde omstandigheid verkeerden dat zij voor hun exploitatie de beschikking moeten hebben over werken die groote kapitalen vereischen.

In de tweede plaats kan en mag het geen ernstig gemeend argument zijn dat door de hoogere vervoerkosten (d.w.z. niet te lage vervoerkosten) de bedrijvigheid wordt geremd en daardoor aan de maatschappij als geheel schade zou worden toegebracht. Ongetwijfeld is het eerste gedeelte van bovenstaand argument juist te noemen: de hoogere vervoerkosten zullen de bedrijvigheid van sommige bedrijven een rem aanleggen. In plaats dat dit echter voor de maatschappij een ramp zou beteekenen, kan men er niet anders dan een groote weldaad in zien. Zeker zullen sommige bedrijven die grondstoffen en producten moeten vervoeren, minder groote winsten kunnen maken, eventueel zelfs productie moeten staken; men moet echter nooit vergeten dat wanneer zulks het geval mocht zijn, uit dit feit zelf reeds blijkt dat die bedrijven op ongezonde basis zijn opgebouwd. Wanneer producten slechts kunnen worden voortgebracht onder de voorwaarde dat een deel der productiekosten (want dat zijn de vervoerkosten toch eigenlijk) door anderen (de aandeelhouders in de vervoerbedrijven of anders de gemeenschap) moeten worden gedragen, kan men moeilijk van een gezonden toestand spreken. Slechts blijkt er uit dat kapitaal wordt aangewend in een richting waar het geen voldoende rendement geeft. Doordat de verkeersbedrijven beneden hun kosten werken en zoo een deel der productiekosten dragen, wordt de misleidende schijn van rentabiliteit gewekt. Het gevolg is dat het evenwicht in het maatschappelijk productieapparaat erdoor is verstoord, daar het der maatschappij

ter beschikking staande kapitaal niet in die richting wordt aangewend waar het de hoogste belooning erlangt.

Nu is het een feit dat wanneer een bepaalde streek zich eenmaal ontwikkeld heeft op de basis van te lage vervoerkosten, een plotselinge verhooging daarvan, onberekenbare schade kan aanbrengen. Waar het echter vooral om gaat, is de juistheid van de stelling dat ieder vervoerbedrijf in principe op commercieele basis moet worden opgezet en men steeds behoort te streven naar volledige dekking van *alle* kosten door het vervoer als geheel veroorzaakt. Het is echter zeer begrijpelijk dat handel en industrie, land- en tuinbouw gaarne een deel harer productiekosten kwijtgescholden willen zien.

Naast de bovengenoemde economische redenen die op de onafwijsbare noodzakelijkheid van toepassing van het commercieele beginsel licht doen vallen, staat echter ten overvloede een billijkheidsargument. Het is immers niet in den haak, wanneer de vervoerkosten wegens te lage vrachtprijzen, verhaald moeten worden op de aandeelhouders of in vele gevallen op den Staat (d.i. de gemeenschap).

Zooals Prof. de Vries in zijn rede voor het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs („De Ingenieur” 1933 No. 47) dit uitdrukte: „Men staat voor de keus de kosten van het vervoer of om te slaan over de verzenders en reizigers, overeenkomstig de diensten hun bij het vervoer bewezen, óf ze — voor een grooter of kleiner gedeelte — te verdeelen over de geheele burgerij overeenkomstig de beginselen, volgens welke de belastingen worden geheven. Beginselen welke geen enkel verband houden met de mate waarin de voordeelen van bewezen vervoerdiensten door den een of den ander worden genoten.” Er zou dus alleen van zoodanige verdeling der transportkosten sprake mogen zijn, wanneer de voordeelen die uit het vervoer voortkomen over de geheele burgerij, volgens den belastingaanslag, zouden worden verdeeld. Zulks is echter in het algemeen geenszins het geval; slechts in uitzonderingsgevallen (zooals bij den aanleg en het onderhoud van straten in bebouwde kommen en van een aantal wegen waarvan het „community use” hoog is) kan een deel der kosten van het vervoer met recht ten laste der openbare middelen worden gebracht. In het algemeen echter zijn bepaalde personen aan te wijzen die door het vervoer rechtstreeksch worden bevoordeeld. Het zijn immers zij.

die eigenlijk de volle transportkosten hadden moeten dragen (hetzij verzenders, hetzij ontvangers) die door de „overschrijvingspolitiek” ontslagen worden van de verplichting daartoe.

Nog sterker springt de onbillijkheid in het oog wanneer niet het algemeen, doch bepaalde aandeelhouders het kind der rekening worden. Hier is de verhouding door het geringere aantal personen waarover het verlies wordt omgeslagen, persoonlijker en spreekt, naar het ons voorkomt, de onbillijkheid eener politiek die de kosten die de een behoort te dragen omdat hij ook de voordeelen geniet, overschrijft op het debet van een ander die van die voordeelen verstoken blijft, des te sterker.

Wanneer men deze argumenten die tegen de leer der „indirecte productiviteit” zoo stellig pleiten, overziet, kan men zich moeilijk losmaken van de vraag wat hen die op grond dezer „indirecte productiviteit” van opzichzelf onrendabel vervoer, nog steeds een politiek van „te” lage vervoerprijzen voorstaan, ervan weerhoudt te verlangen dat ook andere productiekosten als b.v. de loonen, door de belastingbetalers zullen worden betaald.

Waarin ligt immers in wezen het verschil? Geen steekhoudend antwoord zal daarop kunnen worden gegeven. Bovendien, wanneer men meent het bedrijfsleven te moeten prikkelen, en daartoe een vorm van subsidieering zoekt, kan men daarbij wel een zekerder en deugdelijker weg bewandelen dan die van een vervoer„subsidie”. Met dezen vorm van steunverleening aan de bedrijvigheid kan men immers nooit weten welke bedrijven daarvan den „weldadigen invloed” zullen ondervinden. Men passe dan liever een rechtstreeksch subsidiestelsel toe en neme van die bedrijven die voor het algemeen belang van hooge waarde zijn, een deel der productiekosten op zich. Men weet dan wat men doet.

Men zal dus veilig de stelling mogen handhaven dat de verkeerspoliticus moet zorgen voor lage vervoerkosten, doch tevens het ontstaan van te lage vervoerprijzen moet verhinderen.

Een doelmatige arbeidsverdeeling wordt dus bevorderd door zoo laag mogelijke vrachtprijzen, mits daarbij in acht wordt genomen dat ieder vervoerbedrijf als geheel, althans zal moeten trachten de inkomsten in overeenstemming te doen zijn met de uitgaven (rentabiliteitseisch, commercieel beginsel).

De vraag die zich thans onmiddellijk opdringt is, dunkt ons, deze: „Hoe kan men op de meest effectieve wijze de verschillende desiderata met elkaar in overeenstemming brengen?” Eenerzijds is men er op uit de arbeidsverdeeling te bevorderen door zooveel mogelijk vervoer mogelijk te maken, anderzijds heeft men er voor te zorgen dat de vrachtprijzen de kosten van het vervoer niet ongedekt laten. Voor twee vragen nu zal men een oplossing moeten zoeken: „Hoe kan men inkomsten verkrijgen hoog genoeg om de kosten te vergoeden, zonder aan den omvang van het vervoer schade te doen?” en „Hoe kan men de kosten van het vervoer zelf drukken?”

In de eerste plaats dan de vraag:

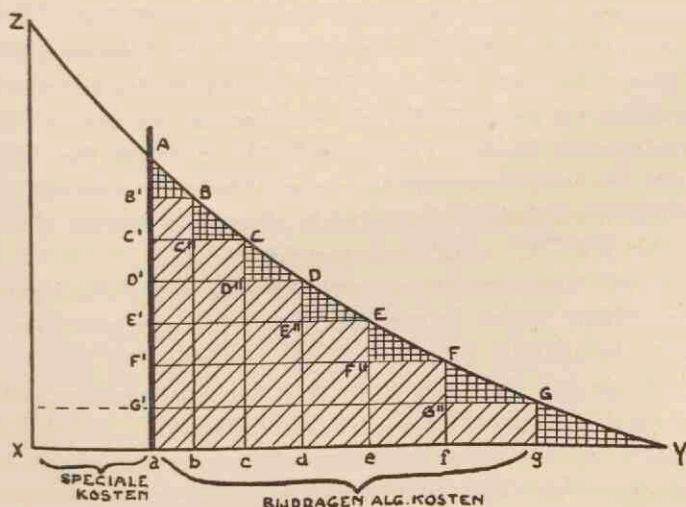
„Hoe kan men zonder aan den omvang van het verkeer schade te doen, inkomsten verkrijgen die de vervoerkosten kunnen dekken?”

Uit de leer der prijsvorming is reeds bekend dat van eenig vervoer niet zal worden afgezien zoolang de door het vervoer bewezen dienst slechts een grootere waarde heeft dan de prijs dien de verzender voor het vervoer zal hebben te betalen. De totale omvang van het vervoer zal dus niet afnemen zoolang men er slechts in slaagt, voor ieder transport een prijs te berekenen, die een lagere waarde heeft dan de dienst dien dat transport bewijst.

Met W. M. Acworth in *The Elements of Railway Economics* (blz. 83) kan men dus zeggen: „To charge what the traffic can bear, is in other words, not to charge what the traffic can not bear”. Nu blijkt in de practijk, en het is reeds aanschouwelijk neergelegd in de graphische voorstelling die de ontwikkeling der vraag naar vervoergelegenheid bij een daling van den vervoerprijs weergeeft, dat geenszins ieder transport denzelfden vrachtprijs kan verdragen. Dit beteekent dus eenerzijds dat niet elk goed een gelijke vervoerwaarde bezit (d.w.z. dat niet steeds een gelijke dienst wordt bewezen); anderzijds dat hij die prijs stelt op behoud van het vervoer, daarvoor een prijs moet berekenen die in staat is „to move the traffic”, m.a.w. laag genoeg is om den verzender een voordeel te geven bij het vervoer; terwijl hij tenslotte om zooveel mogelijk inkomsten aan het vervoerbedrijf te verzekeren, moet trachten den vervoerprijs zoo hoog mogelijk te doen zijn, en er dus naar moet

streven haar daar te stellen waar de verzender er juist nog genoeg voordeel bij heeft tot het vervoer te besluiten.

Zou men een wijze van kostenverdeling toepassen die de algemeene kosten gelijkelijk over alle door een bedrijf verrichte transporten omslaat, men zou in de verste verte met deze eigenaardigheid van het verkeer geen rekening houden. Bij toepassing van een enkel tarief, dat b.v. alleen rekening hield met een bepaalden prijs der kilometerton, zou men eenerzijds een groot deel van het vervoer een lageren prijs berekenen dan dit zou kunnen dragen, anderzijds een aantal transporten die tegen een lageren prijs wel mogelijk zouden zijn geweest, verhinderen. Het grootstmogelijke totale inkomen zal men slechts dan verkrijgen wanneer men, om met Colson (blz. 44) te spreken erin slaagt „à varier ses prix suffisamment pour faire payer à chaque transport à peu près tout ce qu'il peut payer." Dit is het principe van „*What the traffic will bear,*” „*Was der Verkehr tragen wird*”; een beginsel dat algemeene erkenning vindt en leidt tot aanvaarding van het stelsel der differentieele tarieven.



Alvorens hier echter op in te gaan, lijkt het nuttig aan de hand eener graphische voorstelling een en ander te verduidelijken.

Langs de horizontale lijn XY zet men den prijs Xg af. Door het punt g trekt men een lijn evenwijdig aan de verticale lijn XZ en zet op die lijn de hoeveelheid vervoer af die tegen den prijs Xg zal plaats vinden. Verder zet men vanuit X langs de lijn XY een stuk Xa af, dat het aandeel der speciale kosten die in den prijs Xg begrepen zijn, weergeeft. Het overblijvende stuk ag geeft dan de algemeene kosten weer. Beschouwt men nu de figuur nader, dan ziet men dat bij den prijs Xg in de eerste plaats alle speciale kosten vergoed worden, dat in de tweede plaats het deel der algemeene kosten dat bij dien prijs vergoed wordt, wordt voorgesteld door den rechthoek $agGG'$, zijnde het product der hoeveelheid vervoerde goederen en van het aandeel in de algemeene kosten dat ieder vervoerd goed opbrengt.

Wanneer men nu een prijs Xf vaststelt voor goederen die wel den prijs Xf , doch niet den prijs Xg kunnen dragen, dan blijkt de hoeveelheid dezer goederen gelijk te zijn aan hetgeen voorgesteld wordt door de lijn fF , verminderd met een hoeveelheid die gelijk was aan de lijn gG . Dit verschil wordt voorgesteld door de lijn FG'' . Het aandeel dat deze goederen in de algemeene kosten bijdragen, wordt dan voorgesteld door den rechthoek $FF'G'G''$. Gaat men zoo door, en stelt men telkens een iets lageren prijs voor die goederen die geen hooger prijs kunnen verdragen, dan komt men tenslotte tot een prijs Xb , die iets hooger ligt dan de vergoeding der speciale kosten. De hoeveelheid goederen die hierdoor weer aan het verkeer wordt toegevoegd, wordt voorgesteld door de lijn BC'' terwijl de bijdrage in de algemeene kosten door het rechthoekje $BB'C'C''$ wordt voorgesteld.

Zoo wordt tenslotte datgene wat ter vergoeding der algemeene kosten overblijft, nadat de speciale kosten (veroorzaakt door ieder transport afzonderlijk en in de figuur gemakshalve steeds gelijk geacht aan de lijn Xa) hun vergoeding hebben gevonden, voorgesteld door den veelhoek $agGG'' FF'' EE'' DD'' CC'' BB'' A$. Het zal duidelijk zijn dat wanneer de opvolgende prijzen elkaar naderen, het oppervlak van dezen veelhoek toeneemt, doordat telkens de kleine driehoekjes minder oppervlakte gaan beslaan. Het theoretisch maximum waartoe dit oppervlak kan komen is de figuur die gevormd wordt door de curve van de vraag (dus de kromme lijn ZX) en de lijnen aY en aA . Dit oppervlak stelt dus het maximum

voor, dat een ondernemer ter vergoeding der algemeene kosten per jaar op het geheele, door hem mogelijkerwijze te verzorgen vervoer zou kunnen verdienen. Als dat maximum lager is dan het totaal bedrag aan jaarlijksche vaste lasten, dan is het een absolute onmogelijkheid dat de onderneming zijn kosten dekt; omdat dan blijkt dat deze hooger zijn dan de totale waarde van de diensten die het vervoerbedrijf bewijst. Is de oppervlakte dier figuur echter grooter dan dat van een figuur die, op gelijke schaal geteekend, de algemeene kosten van het vervoerbedrijf zou voorstellen, dan wil dat zeggen dat de bewezen diensten de kosten te boven gaan. Het moet in dat geval mogelijk zijn inkomsten te bereiken die de kosten dekken, misschien zelfs ze te boven gaan, door een tarief in te stellen dat voldoende rekening houdt met de vraag, wat ieder individueel vervoer kan dragen, en „fait payer à chaque transport à peu près tout ce qu'il peut payer”.¹⁾

De toepassing van zulk een ver doorgevoerde tarifiering stuit echter op onoverkomelijke hindernissen. Men kan onmogelijk voor ieder transport afzonderlijk vaststellen welke de waarde ervan voor den verzender is, laat staan zelfs dat deze slechts zelden bereid zal zijn daarbij zijn medewerking te verleen; men is bovendien meestal gebonden aan wettelijke voorschriften die niet toestaan onderscheid tusschen bepaalde personen of streken te maken enz. Daarom leidt de erkenning van de juistheid van het stelsel der differentieele tarieven onvermijdelijk slechts tot een onvolledige toepassing ervan. Men past eenzelfde prijs op groote troepen transporten toe. Daaruit volgt dus dat men uit de vervoerbedrijven nooit die vergoeding

¹⁾ Dr. E. Merkert, „Personenkraftwagen enz. in den Vereinigten Staaten von Amerika.” (blz. 94) „Unter dem Einfluss der neueren Wert- und Preistheorien wurde das Prinzip „Was der Verkehr tragen wird” auch wie folgt umschrieben: Die Obergrenze des Beförderungspreises sollen die Leistungsmöglichkeit des Reisenden oder die Tragfähigkeit des zu versendenden Gutes, die Untergrenze die Kosten des Transportes bilden. Güter niederen Wertes sollen weniger belastet werden, hauptsächlich nur die variablen, durch den Transport erwachsenden Kosten tragen. Güter mittleren Wertes sollen die variablen und ein Verhältnismässigen Anteil an den konstanten Kosten und hochwertige Güter die variablen und einen mehr als verhältnismässigen Anteil an den konstanten Kosten tragen. Mit der dem Werte des Gutes angepassten Kostenverteilung soll der gröszt-mögliche Austausch von Gütern innerhalb einer und mit anderen Volkswirtschaften gefördert werden.”

voor bewezen diensten haalt, die men theoretisch zou kunnen verkrijgen.

Het belang dat de vervoerbedrijven hebben bij het instellen van differentieele tarieven, daar deze hen in staat stellen „uit het vervoer te halen wat er in zit”, zal duidelijk zijn gebleken. Doch ook de gemeenschap heeft er belang bij. Een bedrijf immers dat één enkelen prijs voor alle vervoer berekent (men zie de figuur) zal in de eerste plaats aan bepaalde transporten grooter voordeel geven dan noodig is, (voordeel dat bij differentieering der tarieven aan den vervoerder zou zijn gekomen), in de tweede plaats een hoeveelheid transporten onmogelijk maken, daar deze den prijs niet kunnen dragen. Bij de transporten die wel tegen dien prijs worden uitgevoerd, heeft enkel en alleen een verschuiving van het voordeel plaats, daar hetgeen bij differentieele tarieven aan den vervoerder zou toekomen, nu aan den verzender komt; bij de transporten die niet uitgevoerd kunnen worden, heeft men echter te doen met het *geheel verdwijnen* van voordeel dat, bij toepassing van differentieele tarieven, behaald zou kunnen zijn. Slechts wanneer die eenheidsprijs zoo laag lag, dat alle transporten zouden kunnen worden uitgevoerd, zou de gemeenschap dat nadeel niet lijden. Het zal echter duidelijk zijn dat een zoo laag gelegen eenheidsprijs nooit en te nimmer in staat zal zijn het vervoer zoodanig in omvang te doen toenemen dat het mogelijk wordt de kosten van het vervoer in zijn geheel er door te dekken. Steeds zal een redelijke eenheidsprijs daarom een bepaalde hoeveelheid vervoer onmogelijk maken.

Wil men zooveel mogelijk vervoer doen plaats vinden, dan moet onvermijdelijk voor transporten die slechts een geringen vervoerprijs kunnen dragen, een lage vervoerprijs worden vastgesteld. Liet men echter alle vervoer tegen dien prijs plaats vinden, dan zou slechts een gering deel der algemeene kosten worden gedekt; het is dus onvermijdelijk dat transporten die meer dan den minimumprijs kunnen dragen, een deel van het voordeel dat voor hen uit het vervoer voortvloeit, afstaan aan den vervoerder om daarmee de algemeene kosten te dekken. Goederen die een zeer hoge vervoerwaarde hebben zullen naar verhouding meer moeten bijdragen dan die welke vervoerwaarde middelgroot is.

Wat dus voor de gemeenschap vooral van belang is, is dat geen

transporten wegens te hoogen vervoerprijs onuitgevoerd blijven. Voor den vervoerder echter is het van belang dat zijn algemeene kosten geheel gedekt worden. Wie bij de uitgevoerde transporten het meeste voordeel heeft, de vervoerder of de verzender, is voor de gemeenschap, in verband met het feit dat de som van hun voordeel gelijk blijft, slechts in zooverre van beteekenis, dat een rendeerd gelijk blijft, slechts in zooverre van beteekenis, dat een rendeerd vervoerbedrijf zeer in haar belang is. Daarom leidt de combinatie van deze belangen en de mogelijkheden die worden geboden om zooveel mogelijk met die belangen rekening te houden, tot de erkenning dat een stelsel van differentieele tarieven — gebaseerd op de draagkracht der transporten en met het doel het den verkeersbedrijven mogelijk te maken hun kosten te dekken, zonder nochtans het voor de gemeenschap nadeelige gevolg van inperking van het vervoer mede te brengen — groot nut, zoowel voor de vervoerbedrijven zelf als voor de gemeenschap, oplevert.

De gevolgtrekking waartoe ook wij komen, wordt volkomen gedekt door die waartoe Colson (blz. 43) komt, waarom wij meenen niet beter te kunnen doen dan diens conclusies te citeeren:

„La perception de prix supérieurs au prix de revient partiel de chaque transport (autrement dit, de péages s'ajoutant au coût du transport proprement dit) n'influe nullement sur l'utilité totale d'une voie publique et ne fait que modifier la répartition, entre le péager et le public, des bénéfices qu'elle procure, tant que cette perception n'empêche aucun transport.

Elle diminue l'utilité totale de la voie, quand elle rend impossibles certains transports dont la valeur d'usage (autrement dit l'ensemble des avantages procurés aux intéressés) serait supérieure à leur prix de revient partiel.

L'utilité maxima est atteinte, quand aucun transport ayant, pour les intéressés, une valeur d'usage supérieure à son prix de revient partiel n'est empêché.

Le profit total représentant cette utilité maxima, d'une part, la tarification à adopter pour percevoir des péages aussi rémunérateurs que possible sans réduire l'utilité effective de la voie sensiblement audessous de l'utilité maxima, d'autre part, ne dépendent que de la valeur d'usage des transports (courbe de la demande) et de leur prix de revient partiel, mais nullement de la dépense faite pour établir la voie.

La portion du profit total que le détenteur de la voie peut encaisser est d'autant plus grande qu'il a plus de facilité pour différencier les péages, de manière à demander autant que possible à chaque transport tout ce qu'il peut payer, sans demander à aucun plus qu'il ne peut payer."

De gestelde vraag hoe men zonder aan den omvang van het verkeer schade te doen, inkomsten kan verkrijgen die de vervoerkosten kunnen vergoeden, is dus hiermede beantwoord, dat zulks mogelijk is door middel van differentieele tarieven, mits de totale waarde der door het vervoer bewezen diensten de kosten te boven gaat (absoluut vereischte) en het in de practijk mogelijk blijkt de differentieering zoover door te voeren dat inderdaad de algemeene kosten uit de opbrengsten kunnen worden vergoed (relatief vereischte).

De tweede vraag die thans beantwoording eischt is:

„Hoe kan men de kosten van het vervoer zelf drukken?“

Het zal immers zonder meer duidelijk zijn dat lage kosten van het vervoer wel het meest werkzame middel zijn om verkeer te bevorderen. Wanneer men als eisch van iedere verkeerspolitiek stelt: lage vrachtprijzen, en daarnaast den eisch stelt dat in principe ieder vervoerbedrijf zijn eigen kosten moet dekken, komt men zonder verwijl tot de erkenning dat lage kosten voor zulk een bedrijf van het hoogste belang zijn.

De kosten drukken kan men op vele wijzen. Men kan een vervoermiddel in dienst stellen dat minder brandstof verbruikt, men kan lagere loonen aan het personeel betalen enz., enz. Er is echter een middel dat steeds zal kunnen worden aangewend zoolang de capaciteit der vervoermiddelen niet voldoende wordt benut. Naast de vele technische middelen, staat het middel dat men den naam: *verdichting van het verkeer* zou kunnen geven. Vooral in omstandigheden dat er een teveel is aan vervoercapaciteit zal men met dit middel wonderen kunnen bereiken. „Verdichting van het Verkeer" is een term die verband legt tusschen de behoefte aan verkeergelegenheid en de capaciteit der verkeersmiddelen. Dit verband komt hierin tot uiting, dat de verhouding tusschen behoefte en capaciteit in hooge mate van invloed is op de kosten. Lage

kosten per vervoerde eenheid zijn slechts mogelijk wanneer de verhouding tusschen vraag en aanbod van vervoergelegenheid zoodanig is, dat de capaciteit der vervoerbedrijven voldoende wordt benut.

De bijzondere eigenaardigheid der verkeersbedrijven, hun kapitaal-intensiviteit, die vooral bij die bedrijven welke een kunstmatige baan noodig hebben, zich sterk doet gevoelen, legt immers aan ieder transport een deel der vaste lasten op. Die vaste lasten zijn constant en wisselen geenszins met den omvang van het verkeer. Het ligt dus voor de hand dat de omvang van het verkeer van grooten invloed is op de vraag, welk deel der vaste lasten door ieder transport moet worden gedragen. Is het verkeer zeer groot, dan zal dat aandeel klein zijn, neemt de omvang van het verkeer af, dan zal dat aandeel steeds grooter worden, totdat tenslotte een bijna ondragelijke last op een verkeer van slechts zeer geringen omvang rust. Met de variabele kosten is dit natuurlijk geheel anders; deze immers houden met den omvang van het verkeer gelijken tred. Een geringe benutting der bestaande verkeersbedrijven, die hun vaste lasten uit de opbrengst van hun totale vervoer moeten trachten vergoed te krijgen, legt dus een zeer zwaar te dragen aandeel in de constante kosten op ieder individueel transport. Pirath (blz. 191 en 195) verklaart: „Je größer der Anteil der festen Kosten an den Gesamtkosten ist, um so wichtiger ist die Berücksichtigung der Größe des Verkehrs, da der feste Kostenanteil der Verkehrsleistungseinheit mit dem anfallenden Verkehr ganz erheblichen Schwankungen unterworfen ist” en verder: „Aus den Schaubildern für die Kosten der Verkehrsleistungseinheit ist zu erkennen, wie mit zurückgehendem Verkehr die Selbstkosten der Einheit ganz erheblich steigen, vor allem bei den Verkehrsmitteln mit hohem Anteil der festen Kosten. Andererseits ändern sich mit zunehmendem Verkehr die Einheitskosten immer weniger. Der Einflusz der festen Kosten ist also bei schwacher Beschäftigung des Verkehrsunternehmens besonders nachteilig.”

Geringe benutting van een vervoerbedrijf doet de kosten per kilometerton of reizigerskilometer stijgen. Wanneer men dus wenschte vast te houden aan de op goede gronden verdedigde opvatting dat ieder vervoerbedrijf zijn eigen kosten moet goed maken, zal men onvermijdelijk tot de conclusie komen, dat geringe benut-

ting der vervoercapaciteit hooge vrachtprijzen vereischt. Bij vrije concurrentie is van hooge vrachtprijzen geen sprake aangezien, om redenen die ook boven reeds uitvoerig zijn besproken, het vervoerbedrijf niet zal worden gestaakt voordat ook de speciale kosten niet meer worden goedgemaakt. De economische rem, die automatisch het teveel aan vervoercapaciteit binnen grenzen zou moeten houden, ontbreekt hier geheel. Er bestaat bij de verkeersbedrijven daarom groot gevaar, en o.i. is er *periculum in mora*, dat een teveel aan vervoercapaciteit ontstaat, hetwelk weliswaar lage vervoerprijzen zal brengen, doch de werkelijke kosten voor de maatschappij (waar het toch tenslotte op aan komt) zal doen stijgen.

Den vrijen loop den economischen wetten te laten, zou beteekenen toelaten dat een vervoerapparaat ontstaat dat een steeds groeiende (immers niet geremde) uitwas vormt van het maatschappelijk productieapparaat. Een uitwas die het evenwicht geheel zou verstoren. Ook hier doet zich o.i. dringend de eisch gelden dat ingrijpen door den Staat in eenigerlei vorm geboden is, opdat paal en perk worde gesteld aan de kapitaalverspilling die op dit gebied plaats vindt. Hoe zulks moet geschieden, zal nog nader worden behandeld.

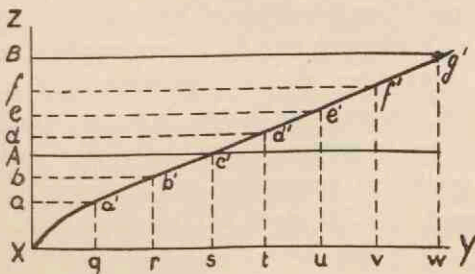
Resumeerend komt men ten aanzien van de taak die op den verkeerspoliticus rust met betrekking tot den prijs tot de volgende conclusies:

1. De vrachtprijzen moeten zoo laag mogelijk zijn met behoud van den rentabiliteitseisch, terwijl een groote omvang van het verkeer zooveel mogelijk moet worden bevorderd.
2. Een middel hiertoe is de instelling van *differentieele tarieven*, waardoor zoo hoog mogelijke inkomsten worden verkregen, zonder dat aan den omvang van het verkeer belangrijke schade wordt toegebracht. Weliswaar worden hierdoor verscheiden vrachtprijzen verhoogd, doch slechts van die transporten welke deze verhooging kunnen verdragen. Bovendien behoeft men, wanneer het voor het dekken der kosten van het vervoerbedrijf niet noodig is, de tarieven niet tot het hoogst mogelijke punt op te schroeven; men kan dan volstaan met het innen van een bedrag dat de kosten goedmaakt.
3. Een tweede middel bestaat in het drukken der kosten zelf. Hierbij kan men op het oog hebben het drukken der kosten

tengevolge van technische of organisatorische verbeteringen. Een der meest effectieve wijzen echter is *verdichting van het verkeer*. Dit geeft een gunstiger verdeling der vaste lasten over de vervoereenheden, en verlaagt dus de werkelijke kosten per kilometer en reizigerskilometer. En op de werkelijke kosten doch niet op den prijs komt het in de eerste instantie in het productieproces aan.

Een andere wijze om de arbeidsverdeling op doelmatige wijze te bevorderen is boven reeds genoemd en bestaat in het *opvoeren der verkeerssnelheid*. Ieder vervoer immers kost tijd, hetgeen bij sommige transporten bijkans geen, bij andere zeer veel invloed heeft. Snelbedervende goederen kunnen in vele gevallen slechts dan over afstanden van eenig belang vervoerd worden wanneer zeer snelle verkeersmiddelen ter beschikking staan. Snelheid echter veroorzaakt kosten die zich in de vrachtprijzen moeten afteekenen; in het algemeen komen dan ook alleen hoogwaardige goederen voor snelvervoer in aanmerking; alleen deze zijn in staat de uit de grotere snelheid voortvloeiende hoogere vervoerkosten in den vrachtprijs te vergoeden. Dit wil echter geenszins zeggen dat voor goederen van middelmatige of lage waarde snelvervoer geen beteekenis zou hebben; de meest ideale arbeidsverdeling immers is eerst bereikt wanneer zonder tijdverlies en zonder kosten de goederen onmiddellijk ter plaatse zijn; dit doel moet steeds voor oogen staan. Alleen stelt de betrekkelijke geringheid der vervoerwaarde van vele goederen een grens aan de toepassing van zeer groote snelheden bij elk vervoer.

Ook hier zal men met behulp van een graphische voorstelling een duidelijker beeld verkrijgen van de verhouding tusschen de drie grootheden: vervoerwaarde, vervoersnelheid en vervoerkosten.



Op de lijn XZ zet men twee punten (A en B) af en trekt door die punten lijnen evenwijdig aan XY. De afstanden XA en XB geven de vervoerwaarde weer die twee goederen, resp. A en B, bezitten. Thans zet men op de lijn XY stukken Xq, Xr, Xs, Xt, Xu, Xv, en Xw af, die de snelheden weergeven waarmee men die goederen zou wenschen te laten vervoeren. Door deze punten trekt men lijnen evenwijdig aan XZ en zet op ieder, vanuit de lijn XY gerekend, de kosten af, die ieder dier snelheden veroorzaken. De toppunten a', b', c', d', e', f', g', verbindt men door een lijn; deze lijn zal steeds door het punt X loopen daar een „snelheid” = 0 „ook” kosten = 0 zal meebrengen. Vervolgens zal die lijn in het algemeen de tendens hebben te stijgen al naarmate de snelheden grooter worden. Bij een snelheid Xq zijn de vervoerkosten qa'; de vervoerwaarde was XA; er blijft dus een verschil Aa over. Het vervoer van goed A kan dus met de snelheid Xq tegen den prijs qa' plaats vinden. Anders is het met een snelheid Xv. De kosten zijn dan vf' hetgeen meer is dan XA; het goed A kan dus niet met die grootere snelheid vervoerd worden, daar de vervoerwaarde niet toelaat de meerdere kosten te vergoeden. Het goed B echter met de snelheid Xx vervoerd, kan de meerdere kosten wel goedmaken.

Hoogwaardige goederen, die in het algemeen immers de hoogste vervoerwaarde hebben, kunnen dus ook hoogere snelheden (immers hoogere vrachtprijzen) verdragen. Stel echter dat men een snelbedervend goed A niet zoo lang kan bewaren dat het vervoer met de snelheid Xs kan plaats vinden, dan zal dat goed onmogelijk over een zoo grooten afstand kunnen worden vervoerd, daar het niet den noodigen tijd laat het met een snelheid te vervoeren die slechts kosten veroorzaakt welke door de vervoerwaarde van het goed kunnen worden gedragen. Iedere hoogere snelheid stuit dus op de onmogelijkheid de kosten vergoed te krijgen — iedere lagere snelheid op de onmogelijkheid het goed zoo lang te conserveren tot de totale afstand met die lagere snelheid is afgelegd.

Het zal zijn opgevallen, dat de vervoersnelheid door twee factoren bepaald is: hoogere snelheden hoogere vrachtprijzen vorderen en sommige transporten om technische redenen meer of minder hooge snelheden vereischen, zonder welke zij niet kunnen worden uitgevoerd. Slechts door het bereiken van betere conserveringsmethoden kan aan dezen laatsten eisch iets van zijn absoluut

karakter worden ontnomen. Door opvoering der vervoersnelheid worden, het is duidelijk na al hetgeen reeds gezegd is, nieuwe mogelijkheden voor arbeidsverdeeling geschapen; of die mogelijkheden echter zullen kunnen worden benut, hangt af van de vraag of er transporten zijn met zoodanige vervoerwaarde en met een zoo groot belang bij het vervoer met die grootere snelheid, dat de meerdere kosten worden goedge maakt.

Ook opvoeren der *verkeersveiligheid* is een middel om de arbeidsverdeeling te bevorderen. Vermindering van het risico heeft gelijke werking als verlaging van den vrachtprijs, hetgeen een nadere beschouwing onnoodig doet zijn.

Met deze wijzen om arbeidsverdeeling te bevorderen, zijn echter geenszins alle mogelijkheden uitgeput. In het voorgaande heeft steeds voorgezeten de gedachte aan goedkoop, veilig en snel vervoer met *bestaande* verbindingen. Het zal een ieder echter duidelijk zijn dat de arbeidsverdeeling in hooge mate kan worden bevorderd door het *scheppen van nieuwe verbindingen*. Onder nieuwe verbindingen kan men verstaan dat twee punten die tevoren nog niet verbonden waren thans zulk een verbinding deelachtig worden, b.v. doordat een spoorlijn wordt aangelegd. Men kan er ook onder verstaan dat twee punten die op gezette tijden reeds verbinding bezaten, thans ook op andere tijden met elkander worden verbonden. En men kan eronder verstaan dat twee punten die op een bepaalde wijze reeds met elkaar waren verbonden thans op een andere wijze met elkander worden verbonden (b.v. wanneer tusschen twee plaatsen reeds een weg bestaat en deze een kanaal naast zich krijgt). In alle drie gevallen zal bijna steeds vervoer worden mogelijk gemaakt dat vroeger om technische redenen niet kon plaats vinden (de arbeidsverdeeling wordt dus bevorderd). Was er in het geheel geen verbinding, dan spreekt zulks vanzelf; het tweede geval kan door een voorbeeld worden verduidelijkt: Bestond b.v. tusschen Amsterdam en Bussum alleen een treinverbinding en liep deze eenmaal per dag b.v. in den morgen, dan zou het onmogelijk zijn, dat iemand die in Bussum woont, zijn werk had in Amsterdam. Werd de dienstregeling echter zoo gewijzigd dat een trein op een geschikt uur in den morgen naar Amsterdam, een andere trein op een geschikt uur in den namiddag naar Bussum reed, dan zou het mogelijk worden

gemaakt dat een Bussummer zijn arbeidskracht te Amsterdam aanwendde, waar deze eventueel een hoogere belooning zou erlangen. Het derde geval doet zich voor wanneer b.v. naast een weg een kanaal wordt aangelegd. Vervoer van zeer zware grondstoffen over den weg was practisch onmogelijk. Thans, nu het nieuwe kanaal er is, wordt deze aanvoer mogelijk gemaakt en wordt men in staat gesteld van ter plaatse bestaande andere zeer voordeelige factoren, bij de productie te profiteren.

Het scheppen van nieuwe verbindingen bevordert dus de arbeidsverdeeling. De vraag die zich echter steeds voordoet, is die naar de doelmatigheid der wijze waarop zulks geschiedt. Volgens economische begrippen zal het scheppen van zulk een verbinding, zeker niet doelmatig zijn wanneer de nieuwe verbinding niet ten minste haar eigen kosten kan vergoeden.

Na deze beschouwingen over prijs, snelheid, veiligheid en nieuwe verbindingen, onderwerpen waaraan iedere verkeerspoliticus zijn volle aandacht moet besteden, wil hij de arbeidsverdeeling bevorderen, dient nogmaals met de meeste klem te worden vastgesteld, dat alle door hem te nemen maatregelen, economisch bezien, slechts dan gerechtvaardigd zijn, wanneer de totale kosten der vervoerbedrijven door het vervoer zelf worden gedekt. Slechts in dat geval voorkomt men dat het productieapparaat uit zijn natuurlijk evenwicht geraakt.

* * *

UITWERKING DER TWEDE RICHTLIJN.

In het voorgaande is er op gewezen dat steeds moet worden gezorgd dat het productieapparaat niet uit zijn natuurlijk evenwicht geraakt. De ontwikkeling der verkeersapparatuur geeft daartoe maar al te zeer aanleiding. De beschouwingen die boven echter aan dit onderwerp waren gewijd, hadden uitsluitend een economisch karakter. Zij waren alle uitvloeisel van de eerste algemeene richtlijn die wij aan iedere verkeerspolitiek meenen te mogen stellen. De tweede richtlijn, (dat men steeds rekening moet houden met het algemeen belang), is geenszins in tegenstelling met hetgeen boven betoogd werd, daar, hetgeen economisch nut afwerpt, ongetwijfeld ook in het algemeen belang is. Doch ook werd reeds eerder uiteengezet dat het algemeen belang meer omvat dan dat wat enkel op economische gronden wenschelijk is; dat allerlei staatkundige en

maatschappelijke eischen zich daarin uiten. De verhouding tusschen den eersten en den tweeden door ons gestelden eisch is daarom die van het algemeene tot het bijzondere. Hetgeen economisch wenschelijk is, zou men het algemeene algemeen belang kunnen noemen; hetgeen om andere redenen wenschelijk wordt geacht het speciale algemeen belang. De verhouding is dezelfde als die tusschen *lex generalis* en *lex specialis*, het speciale belang zet het algemeene terzijde, vervalt het, dan treedt het algemeene in zijn plaats terug.

Talrijk zijn de eischen die met een beroep op het samenvattend begrip algemeen belang, ook aan de verkeerspolitiek worden gesteld. Enkele der belangrijkste te bespreken en te onderzoeken of ook wij deze als eisch zullen moeten stellen, is de naaste taak die thans op ons rust.

Bij een beschouwing der vele eischen zal men in het oog moeten houden dat zich niet steeds een entweder-oder voordoet, doch dat afgezien van een aantal gevallen waarin zeer sterk het op zuiver economische gronden gebaseerde algemeene algemeen belang den eisch stelt, naast een aantal gevallen waarin het speciale algemeen belang bijna uitsluitend naar voren treedt, vele eischen moeten worden gesteld die zoowel het speciale als het algemeene algemeen belang dienen; wij zullen n.l. eischen tegenkomen die men reeds op zuiver economische gronden zou moeten stellen, eischen waaraan echter het speciale algemeen belang des te meer klem bijzet. Het speciale algemeen belang (dat is datgene waarop men in het algemeen een beroep doet wanneer men het over algemeen belang heeft) kan dus in strijd komen met het algemeene algemeen belang (dus met de economische beginselen); het kan echter ook zijn dat het dit slechts aanvult. In het eerste geval geldt de regel: *speciale derogat generali*, in het tweede geval versterken de aan het (speciale) algemeen belang ontleende motieven slechts den eisch die door het algemeene algemeen belang (de economische wenschelijkheid) reeds was gesteld.

Tot de eischen die in het algemeen belang zijn gesteld behooren al diegenen, welke boven reeds als economische eischen werden betiteld; sommige van deze worden echter aangevuld of opzij gezet door die welke het speciale algemeen belang stelt. Het komt ons voor dat het nuttig is slechts die eischen nader te beschouwen

wier wenschelijkheid met een beroep op het speciale algemeen belang (d.i. dus het algemeen belang in den zin van het spraakgebruik) op eenigerlei wijze wordt bepleit.

1. *De verkeersapparatuur moet voldoende verkeersgelegenheid bieden.*

De beteekenis van deze stelling behoeft nauwelijks nader te worden toegelicht. Zij ligt voor een groot deel op economisch terrein; geen vérgaande arbeidsverdeeling is immers mogelijk zonder een voldoende vervoerapparaat. Men bedoelt echter met het stellen van dezen eisch nog iets anders, nl. dat niet uitsluitend die verbindingen mogen worden geëxploiteerd die een zeer druk verkeer hebben en dus veel winst opleveren, doch dat ook, desnoods met verlies, voldoende vervoergelegenheid moet worden gegeven in of met verkeersarme gebieden. Deze gebieden moeten in staat worden gesteld mee te werken in het productieproces; vervoergelegenheid moet hun de mogelijkheid geven ook de in die gebieden aanwezige productieve krachten aan te wenden en deze streken tot ontwikkeling te brengen.

Men heeft de gevolgen van ruime verkeersgelegenheden langs verkeersrijke verbindingen gepaard met onvoldoende verkeersgelegenheid in verkeersarme gebieden, gezien; de rampzalige concentratie der bevolking in steden mag naar het ons voorkomen, voor een belangrijk deel worden toegeschreven aan het feit dat de spoorwegen weliswaar verbindingen tusschen bepaalde punten schiepen, het verkeersarme platteland echter niet konden ontsluiten. De auto heeft hierin verandering gebracht, doordat een vervoermiddel ten dienste van het platteland kwam te staan dat zich eigent voor vervoer van geringeren omvang, en minder aan vaste banen gebonden is.

Tengevolge der nieuwe verkeersmogelijkheden heeft het platteland zich opmerkelijk ontwikkeld; het verkeer is er zeer aanzienlijk toegenomen, en daarmee is de welvaart van het platte land gestegen. Ontwikkeling kan echter alleen dan plaats vinden wanneer er gelegenheid toe is, d.i. in casu dan, wanneer het aanbod van vervoergelegenheid gelijken tred houdt met de groeiende vraag. De beteekenis van voldoende vervoergelegenheid is daarmede aangeduid.

2. *Een geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening moet worden gewaarborgd.*

Ook hier springt het aannemelijke dezer stelling, naar het ons voorkomt, onmiddellijk in het oog. Niet alleen is een geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening aangenaam voor reizigers en varenders, maar ook heeft de stiptheid waarmede het vervoer plaats heeft, invloed op den omvang van het verkeer, daar een der argumenten die bij bijna elk vervoer gewicht in de schaal zal leggen, de vraag is, of men op het vervoermiddel rekenen kan, d.w.z. of men op den vastgestelden tijd ter plaatse zal zijn; is zulks niet het geval, dan zal in vele gevallen van het vervoer worden afgezien. Om bij een vroeger gegeven voorbeeld te blijven, iemand, die in Bussum woont, zal slechts dan zijn werk in A'dam kunnen hebben, wanneer hij er zeker van is, dagelijks op tijd op zijn kantoor te kunnen zijn. Hier kan zich ook de grootte der verkeersapparatuur als storend element doen gelden. Het komt nl. voor, dat de vervoergelegenheid onder normale omstandigheden zeer voldoende, op de spitsuren daarentegen geheel onvoldoende is. Wil men hier een geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening waarborgen, dan zal de verkeersapparatuur niet op normale omstandigheden ingesteld mogen zijn, doch in verhouding moeten staan tot de grootste belasting die zich op de spitsuren voordoet. Werd hier uitsluitend aan commercieele argumenten aandacht besteed, men zou in de meeste gevallen een bedrijf op het normale verkeer inrichten en het teveel op de spitsuren afwijzen; het zal immers duidelijk zijn, dat instelling van een bedrijf op een capaciteit die geenszins geregeld wordt benut, beteekent dat een aanzienlijk deel van het in dat bedrijf aanwezige materiaal gedurende den langsten tijd ongebruikt blijft en dus vrijwel gelijk staat met dood kapitaal; het vormt een vaste last die de kosten van het bedrijf aanzienlijk verhoogt. Toch is het algemeen belang zoozeer bij geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening betrokken, dat men algemeen van meening is, dat dit offer moet worden gebracht.

Dat groote bedrijven gemakkelijker de schokken in de verkeersstroomen opvangen dan kleinere, is een bekend feit, en de verklaring ligt voor de hand, wanneer men bedenkt, dat de grootere over meer materiaal beschikken, en dikwijls in de gelegenheid zijn,

materiaal tijdelijk aan verbindingen met weinig verkeer te onttrekken.

Pirath (blz. 228) schrijft: „Der Verkehrinteressent verlangt von jedem Verkehrsunternehmen eine sichere Bürgschaft für die in zeitlicher... Hinsicht zuverlässige Befriedigung seiner Verkehrsbedürfnisse. Ein Verkehrsunternehmen kann zeitlich um so zuverlässiger den Verkehr bedienen, je mehr es jeglichen Schwankungen des Verkehrsbedürfnisses gewachsen ist. Ein großes Unternehmen kann diesen Schwankungen viel weitgehender gerecht werden als ein kleines Unternehmen, dessen Betriebsapparat auch bei kleinen Schwankungen sehr bald Transporte ablehnen musz.“

Hieruit zou men een argument kunnen putten tegen de kleine verkeersbedrijven; hun kosten immers moeten bij eenigszins onregelmatig verdeeld verkeer, willen zij eenzelfde geregelde, ongestoorde bedrijfsuitoefening, ook op de spitsuren waarborgen, naar verhouding hooger zijn dan die der groote bedrijven.

3. *De vervoerder moet wettelijk aansprakelijk zijn, terwijl er bovendien voor dient te worden gezorgd dat er verhaal op hem is.*

Het is een juridisch volkomen gerechtvaardigde eisch dat degene die, opzettelijk of door schuld, schade aan een ander toebrengt, die schade draagt. In alle landen is het principe der wettelijke aansprakelijkheid dan ook voor alle vervoer aanvaard. Afzonderlijke bepalingen deze aansprakelijkheid regelend, kunnen natuurlijk in verkeerswetten worden gemaakt; noodig echter is dit niet, daar de aansprakelijkheid van vervoerders, zoowel tegenover hen met wie zij in een uit het vervoercontract voortvloeiende contractueele verhouding staan, als tegenover hen, met wie zulk een contractueele verhouding niet bestaat, berust op het algemeene rechtsbeginsel der aansprakelijkheid wegens wanprestatie en onrechtmatige daad.

Waar echter wel voor dient te worden gezorgd is, dat de gedupeerden in feite kunnen verhalen, wat hun in rechte is toegewezen, Daaraan schort het dikwijls al te zeer. Daarom is een dringende eisch, dat erop wordt toegezien dat zij, die zich met het steeds groote risico's meebrengend verkeersbedrijf bezig houden, hun uit contract of onrechtmatige daad voortkomende verplichtingen kunnen nakomen. Speciaal bij de kleinere bedrijven, die, welke met enkele

vrachtauto's rijden, is dit broodnoodig; hun kapitaal is dikwijls zeer gering, zoo het al niet geheel ontbreekt en van verhaal van (dikwijls) groote sommen kan dan ook geen sprake zijn.

Verzekeringsplicht voor schade aan den inhoud van het verkeersmiddel toegebracht, is daarom een vereischte. Daarnaast echter is ook invoering van een derden-verzekeringsplicht een onafwijsbare eisch.

Hun, die geen goederen voor derden vervoeren, zal men slechts dezen laatsten verzekeringsplicht behoeven op te leggen. Bepaalde zeer groote bedrijven zullen van dezen verzekeringsplicht vrijgesteld kunnen worden op den enkelen grond dat hun kapitaal voldoende garantie biedt voor de richtige nakoming hunner verplichtingen.

4. *Ieder vervoer moet op de veiligste wijze worden uitgevoerd.*

Hier is een eisch die boven reeds om zuiver economische redenen werd gesteld. Algemeen belang in engeren en in ruimeren zin gaan hier samen.

Het zijn motieven van maatschappelijken aard, motieven van menscheijkheid, van leven en dood, die den wensch doen opkomen, dat niet meer wordt geriskeerd dan strikt noodzakelijk is. Natuurlijk zijn ook materieele argumenten in het spel; zoo moet de kapitaalsvernietiging die van een ongeval meestal het gevolg is, niet uit het oog worden verloren. Hoofdzaak is echter de wensch, geen menschenlevens in gevaar te brengen. Men heeft hier dus te doen met een eisch die, te meer waar hij ook reeds om zuiver economische motieven te stellen was, met de grootste klem naar voren moet worden gebracht.

5. *Het vervoerapparaat moet de eenheid van het land bevorderen.*

Men zou de vraag kunnen stellen, of deze eisch ook onder de tegenwoordige omstandigheden nog steeds moet worden gesteld, en of hij ook geldt voor middelgroote en kleine Staten? Vanouds hebben heerschers getracht de residentie met de uiterste deelen van hun rijk te verbinden; men treft hiervan voorbeelden aan in het Chineesche, Perzische en Romeinsche Rijk en van veel lateren datum is het streven van Bismarck de spoorwegen te gebruiken als een krachtig instrument bij het tot stand brengen der Duitsche eenheid. Het doel waarmede b.v. de Romeinen hun bijna 100.000

kilometer lang wegenet aanlegden, was in eerste instantie militair. Zij zagen in dat voor het in stand houden van hun zoo uitgestrekt Rijk snelle troepenverplaatsing mogelijk moest zijn. Toch ziet men ook hier reeds dat andere doeleinden niet werden verwaarloosd; het was, zooals de Royal Commission on Transport het in haar Final Report (bl. 6) zegt: „...the system as a whole was planned and constructed with a view to the national interest in conformity with the far seeing policy adopted by the Romans in all the countries which they added to the Empire, and commercial considerations were far from being forgotten.” In den tegenwoordigen tijd en in kleinere Staten mogen de interne militaire doeleinden op den achtergrond staan, nog steeds geldt het als waarheid dat voor het besturen van een Staat en daarmee voor zijn bestaan, een vervoerapparaat dat overal doordringt, onmisbaar is. Bovendien geldt wat Pirath schrijft (blz. 16): „Die Verkehrswege übernehmen politische Funktionen im höheren Sinn, indem sie kulturarme Gebiete erschliessen mit dem Zweck ihren kulturellen und politischen Wert zu heben.”

Een verkeersapparaat heeft dus niet alleen territoriale beteekenis, doordat het voor een Regeering de mogelijkheid schept de gebiedsdeelen bij elkaar te houden, doch ook kan het de saamhoorigheid der tot een volk behorende individuen bevorderen.

Wij gelooven goed te doen hier nogmaals Pirath (blz. 15/16) te citeeren die naar Duitschen aard, maar op duidelijke wijze, een omschrijving geeft van de beteekenis van den door ons gestelden eisch: „Die Ursachen der Verkehrsbedürfnisse politischer Art entspringen dem staatlichen Organismus einer Volksgemeinschaft, deren wirtschaftlichen Organismus wir als die Volkswirtschaft eines Landes kennen gelernt haben. Ihre Stärke ist dann am grössten, wenn sie einer politisch mächtigen Nation zugehört. Der geistige Zusammenhang im Staat liegt in der ererbten Gewohnheit des Zusammenlebens, in der gemeinsamen Arbeit und in dem Bedürfnis des Schutzes nach auszen.” Aüßerlich gliedert und gestaltet sich der Staat immer neu in zahlreichen Ansiedlungen, die das gemeinsame der Nationalität und der Wirtschaft verbindet.

Je gröszer aber die Unterschiede seines Bodens und der räumlichen Verteilung seiner Bevölkerung sind, um so mehr wird ein Ausgleich der Kräfteverteilung und die Pflege der Zusammen-

gehörigkeit nötig. Im Verkehr hat der Staat das wichtigste Mittel, diesen Ausgleich zu schaffen und die Einheit der Nation nach innen und Auszen zu gestalten. So konnte der Begriff eines nationalen Transportsystems entstehen, das politischen und wirtschaftlichen Aufgaben der Volkswirtschaft zu dienen hat."

6. *Het vervoerapparaat moet de nationale verdediging dienen.*

Het betreft hier een soortgelijken eisch als den vorigen. De mogelijkheid, snel troepen naar bedreigde punten te verplaatsen, is in iederen oorlog van belang. Slechts moet men niet vergeten, dat verkeerswegen voor de teruggedrongen partij een tweesnijdend zwaard vormen, daar in vele gevallen ook de vijand gebruik ervan kan maken. Een der meest sprekende voorbeelden van invloed door nationale verdedigingsdoeleinden op het verkeersapparaat uitgeoefend, vindt men in Rusland; om binnendringen van vreemde legers over de eigen spoorlijnen tegen te gaan, heeft Rusland een grootere spoorbreedte dan zijn buurlanden. Dit maakt het den vijand onmogelijk met eigen materiaal de Russische spoorwegen te berijden. Overigens spreekt deze eisch voor ieder, die het belang van onafhankelijkheid van zijn eigen land inziet, vanzelf. (Zie Tibo; „Spoor- en Tramwegen" 1935, Nos. 2 en 3).

7. *Alle verzenders en reizigers moeten op gelijke wijze worden behandeld.*

Deze eisch is er een die men telkens tegenkomt. Zoo vindt men haar gesteld in de conclusies der Amerikaansche „National Transportation Committee" (1932). In conclusie 1 komt voor: „It (d.i. Regulation) should concentrate on protecting the public against discrimination....." Moulton and Associates in het werk „The American Transportation Problem" (blz. 20) stellen in hun inleiding als tweede der „basic principles of transportation":

„Transportation rates should be..... non-discriminatory in character as between persons, places and commodities". De toelichting daarbij vermeldt:

„In as much as transportation is in the nature of a public enterprise it has been established both in common and statute law that in the making of any particular rate a transportation company shall treat every person, community, or type of traffic fairly and

without any undue preference in connection with essentially like services.

De Engelsche wetgeving bevat reeds in de Railway and Canal Traffic Act van 1845 een verbod aan de spoorwegen „to give any undue or unreasonable preference or advantage”. Wat „undue preference” inhield, werd door het Parlement niet nader gedefinieerd, doch overgelaten aan de jurisdictie der Railway and Canal Commissioners. De Railway and Canal Act van 1888 gaf aan deze bepaling ruimere strekking en legde op de maatschappijen den bewijslast. Bewezen moest worden „that a difference in treatment in similar circumstances either as regards charges or otherwise, does not amount to undue preference”. De mogelijkheid van verschil in behandeling werd dus erkend, echter met die restrictie, dat zij slechts mocht worden toegelaten wanneer het in het algemeen belang was dat het vervoer, waarvoor de speciale behandeling werd toegepast, niet verloren ging. Als regel vindt men dus ook hier dat alle verzenders en reizigers op gelijke wijze moeten worden behandeld. (Final Report Royal Commission on Transport 1931, blz. 20).

Ook in Zwitserland wordt het principe der gelijke behandeling gehuldigd, en is het in de wetgeving vastgelegd. Doch ook daar blijkt voor interpretatie eenige ruimte te bestaan. Toen nl. in 1926 de Sesa in opdracht der spoorwegen bepaalde tarieven verlaagde, is daartegen geprotesteerd. (De Sesa is de Zwitsersche A.T.O. — een wegtransportbedrijf waarin de Spoorwegen overwegenden invloed bezitten. Wij komen op de Sesa uitvoeriger terug).

In antwoord op een schrijven van het Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer heeft de Bundesrat in laatste instantie op 28 Oct. 1932 beslist „dass die getroffenen Konkurrenzmassnahmen im Rahmen der bestehenden Gesetzgebung zulässig sind.” (Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen „Eisenbahn und Automobil” 1933, blz. 9). Ook daar geldt dus als grondregel de gelijkheid; immers werd in dit bepaalde geval beslist dat van schending der gelijkheid geen sprake was.

(Ook Pirath (blz. 212) stelt aan het verkeersapparaat den eisch dat ieder individu en iedere bedrijfstak denzelfden prijs voor gelijken vervoerdienst moet betalen, „dass also keine Unterschiede in der Behandlung der Verkehrsinteressenten gemacht werden”. Geen

onderscheid dus naar „bahntreuen Kunden" en „Gelegenheits-Verfrachtern."

In het volgende willen wij trachten uiteen te zetten hoe de verhouding is tusschen dit beginsel en dat der differentieele tarieven.

De regel waarvan men bij de prijsbepaling moet uitgaan, is deze, dat een vervoerbedrijf ieder transport kan laten betalen „ce qu'il peut payer". Volgt men deze gedragslijn, dan moet iedere vervoerprijs met mathematische zekerheid te berekenen en volkomen billijk zijn; immers iedere verzender of reiziger zou betalen wat de vervoerdienst hem waard is.

Zooals boven echter reeds is aangetoond, stuit het op deze wijze vaststellen der prijzen op onoverkomelijke moeilijkheden, daar men voor iederen reiziger en voor ieder goed een eigen vervoerprijs zou moeten berekenen. De vervoerprijs zou dus ten nauwste afhangen van de schattingen en den handelsgeest der partijen. Zou men dit misschien nog kunnen toelaten wanneer de verzender of reiziger de mogelijkheid heeft den teveel vorderenden vervoerder zijn eischen te doen matigen door hem er op te wijzen dat men het vervoer ook aan een concurrent kan gunnen, absoluut ontoelaatbaar is deze praktijk, wanneer men is overgeleverd aan een vervoerder, die een wettelijk monopolie bezit. De transportprijzen oefenen immers een enormen invloed uit zowel op de consumenten als op de producenten. Voor deze laatste kunnen zij voorspoed of faillissement meebrengen, al naar gelang zij beter of slechter behandeld worden dan hun concurrenten. Afgezien van de gevaren van omkooprij die hierdoor zouden ontstaan, kan men een dergelijk systeem van willekeur onmogelijk toelaten. Men moet daarom de prijzen aan regels onderwerpen; deze moeten echter zoo soepel zijn dat zij zich kunnen aanpassen aan hetgeen economisch noodig is. Hierbij vindt men twee grondregels door Colson (blz. 250) als volgt gesteld: „...deux conséquences principales: 1o. que la taxe doit être la même quand les circonstances constatables sont identiques; 2o. que, quand des circonstances différentes justifient des taxes différentes, l'écart doit être rationnel et explicable".

In het Fransche recht is deze regel neergelegd door een algeheel verbod aan de spoorwegen van wat Colson noemt: „traité particulier". Weer citeeren wij hem wanneer hij betoogt dat men in de

prijsbepaling niet den persoon doch slechts de zaak mag betrekken. Hij zegt dan (blz. 250): „Quelques avantages financiers qu'il puisse y avoir à taxer chaque transport d'après ses conditions propres, le caractère arbitraire d'une telle taxation implique tant d'incertitudes et prête à de tels abus, qu'on est amené à la condamner, par les mêmes raisons qui portent à donner à l'impôt, autant que possible, un caractère *réel* et non personnel, bien que ce caractère se prête moins bien à la taxation de chaque contribuable exactement suivant ses facultés. Du moment où deux transports sont identiques, c'est-à-dire où ils présentent tous les mêmes caractères au point de vue de la nature des marchandises, du parcours effectué, des conditions de tonnage, d'emballage, de vitesse, de destination, d'époque, etc. la taxe doit être la même, sans qu'il soit permis de tenir compte de l'inégalité des bénéfices que les intéressés retireront de l'opération”.

Het eenige wat men ons inziens dan ook mag doen, is de prijzen differentieeren in verband met den *aard* der transporten. Het persoonlijk element moet geheel ter zijde worden gesteld. Voor bepaalde soorten goederen, voor bepaalde groepen personen, kan men buitengewone prijzen vaststellen; zoodra zij echter het karakter van bevoordeeling of benadeeling van bepaalde personen verkrijgen, behooren zij te worden uitgesloten.

Twee voorwaarden zijn aan de toepassing van dezen regel verbonden:

1. *Openbaarheid der tarieven, en vervoervoorwaarden*, opdat ieder kan weten wat zijn concurrent betaalt, en gelijke behandeling kan vorderen; vanzelf vloeit daaruit voort het verbod van deze tarieven en voorwaarden af te wijken.
2. *Vervoerplicht*. Het zal duidelijk zijn dat deze plicht een noodzakelijke aanvulling is. De gelijkheid in behandeling die ieder moet worden gewaarborgd zou illusoir worden, wanneer het van den vervoerder afhing of hij een bepaald vervoer wenscht uit te voeren. Deze zou dan immers het vervoer dat hem het grootste voordeel oplevert den voorrang geven boven ander vervoer. Te meer klemt de vervoerplicht, wanneer de vervoerder een monopoliepositie inneemt. Ware hij in staat bepaalde transporten niet uit te voeren, andere eerder te doen plaats vinden, en soortge-

lijke daden van willekeur, dan zou gelijkheid in behandeling een uitdrukking zonder inhoud zijn.

Gelijkheid van tarieven is het principe dat met betrekking tot de verzenders en reizigers moet worden gesteld. Op het economisch beginsel der differentieele tarieven wordt hierdoor dus inbreuk gemaakt. Doch slechts ten deele, daar alleen de persoonlijke factor bij de vaststelling der vervoerprijzen wordt uitgeschakeld. Het blijft echter mogelijk de prijzen te differentieëren, rekening houdend met den aard der uit te voeren transporten; dus met het gewicht, den toestand, waarin goederen zich bevinden, de verpakking, punt van vertrek, punt van aankomst, enz. Men blijft dus in zooverre in de gelegenheid het principe der differentieele tarieven tot zijn recht te doen komen, dat men het totale vervoer in bepaalde groepen kan verdeelen, groepen die uitsluitend hun karakter ontleenen aan den aard der transporten, (dat is dus het geheele complex van eigenschappen die deze transporten bezitten). Voor iedere groep kan men dan een bepaalden prijs vaststellen die zal gelden voor alle transporten die aan de in het tarief opgenoemde voorwaarden voldoen. Wil men ook hier iedere willekeur uitsluiten, dan is een onvermijdelijke eisch dat de verscheidenheid in de tarieven gebaseerd zij op in feite tusschen de transporten bestaande verschillen, die de prijsverschillen afdoende motiveeren.

Colson (blz. 252) geeft dit helder weer wanneer hij zegt: „En faisant ainsi reposer les différences de taxation sur des *signes extérieurs*, on évite l'iniquité qu'impliquerait l'application de taxes différentes à des transports identiques, motivée uniquement par des considérations personnelles aux intéressés; mais, on n'évite vraiment l'arbitraire que si les différences de situation révélées par les caractères auxquels est liée une différence de tarif *justifient* l'écart des prix.”

Gaat men na, hetgeen wij over het onderwerp der tariefgelijkheid voor verzenders en reizigers tot nu toe hebben gezegd, dan vertrouwen wij, dat daaruit voldoende de wenschelijkheid van het stellen van dezen eisch is gebleken. De wenschelijkheid berust ons inziens, in zijn diepsten grond op het juridisch begrip dat aan alle staatsburgers, zonder onderscheid, gelijke behandeling moet worden gewaarborgd, en elke willekeur ontoelaatbaar is.

Een recht op gelijke behandeling wordt, blijkens het Introductory

Report of the Committee of Independent Experts to the International Chamber of Commerce, in de meeste landen, wanneer het de spoorwegen betreft, toegekend. Men leest daar (blz. 6): „In general railways have always been subject to the obligation to accord equal treatment to all users and to publish all the rates granted by them, and the users mostly have a right of appeal in cases where it is claimed that these conditions have not been fulfilled.”

8. *Alle vervoerprijzen moeten in principe gelijk zijn voor verkeersrijke en verkeersarme gebieden.*

Was de vorige door ons gestelde eisch er een, die geen uitzondering gedooft, deze eisch heeft een minder volstrekt karakter. In principe geldt hier dezelfde argumentatie; het gebod dat allen aanspraak maken op gelijke behandeling. Er is echter dit verschil, dat bevoorrechtiging van bepaalde personen een veel individueeler karakter draagt dan dat van bepaalde gebiedsdeelen. Als regel echter zal men ook voor groepen personen gelijke behandeling en uitschakeling van willekeur moeten waarborgen. Naast dit juridisch argument staat echter een argumentatie die op geheel andere basis berust, nl. hierop, dat er voor gezorgd dient te worden, dat aan de armere deelen van een land ontwikkelingskansen geboden worden. Reeds is naar aanleiding van den eerst gestelden eisch op de beteekenis van transportgelegenheid voor deze gebieden gewezen; het zal duidelijk zijn, dat, ook al is transportgelegenheid voldoende aanwezig, hooge vervoerprijzen de ontwikkeling dezer streken ten zeerste kunnen belemmeren. Wanneer geen verkeerspolitiek wordt gevoerd, die erop gericht is aan de verkeersarme streken goedkope vervoergelegenheid te verschaffen, doch aan de economische wetten vrij spel wordt gelaten, zal tengevolge van de hoogere kosten, die een natuurlijk gevolg zijn van de geringe dichtheid van het verkeer, slechts dan in die gebieden verkeersgelegenheid worden gegeven, wanneer ook de prijzen hoog zijn. Eensdeels zal de verkeersgelegenheid dus gering zijn, anderdeels duur.

In het algemeen belang dient er echter rekening mede gehouden te worden, dat deze streken in zekere mate gelijke behandeling verdienen als de rest van het land, en bovendien veelvuldige en goedkope vervoergelegenheid in die streken productieve krachten kan ontwikkelen.

Men vergete nooit de stelling dat (binnen zekere grenzen) verkeersgelegenheid vervoer schept.

Pirath noemt dit beginsel „Das Prinzip der Gleichheit der Transportpreise im Raum“ (blz. 210). Hij motiveert het op de volgende wijze (blz. 211): „In dem Gebiet einer Volkswirtschaft liegt der Sinn einer wirtschaftlichen Verbundenheit in der Richtung, dasz jeder Gebietsteil unter den gleichen Bedingungen Teil hat an den Mitteln, die dem Wohl und dem Gedeihen der Volkswirtschaft dienen, und das sind in erster Linie die Verkehrsmittel.

Sollen die Verkehrsmittel ihrem Zweck als Hilfsmittel der Volkswirtschaft zur Schaffung einer gesunden Arbeitsteilung innerhalb dieser dienen, so werden die wirtschaftlich schwachen Gebiete nicht stärker mit Transportkosten für die gleiche Verkehrsleistung belastet werden dürfen als die wirtschaftlich starken. Nach dem Selbstkostengesetz der Verkehrsmittel würden aber gerade erstere höhere Selbstkosten für die Verkehrsleistungseinheit verursachen als letztere, da der geringe Verkehr eine schlechte Ausnutzung der Verkehrsanlagen und damit höhere Selbstkosten für die Verkehrsleistungseinheit mit sich bringt. Es liegt im Interesse einer jeden Volkswirtschaft, diese Mehrbelastung wirtschaftlich schwacher Gebiete dadurch zu verhindern, dasz die guten Verkehrseinnahmen aus wirtschaftlich starken Gebieten dazu verwendet werden, um im ganzen Gebiet der Volkswirtschaft für das gleiche Verkehrsmittel gleiche Preise für die Ortsveränderung des Verkehrsgegenstands festzusetzen“.

Een derde argument dat den door ons gestelden eisch kracht bijzet, kan men aan de bevolkingspolitiek ontleenen. Geringe vervoergelegenheid en hooge vervoerprijzen drijven de bewoners der verkeersarme deelen naar die plaatsen, waar deze bezwaren niet bestaan. De concentratie in de steden, de ontvolking van het platteland, zijn er gevolgen van. Wil men een bevolkingspolitiek voeren, die er op is gericht te groote samenscholingen in de steden te voorkomen, dan zal een der eerste vereischten zijn het platteland ruime verkeersgelegenheid tegen gelijke prijzen als de steden te verschaffen.

Op goede gronden mag dus de eisch worden gesteld, dat in principe alle vervoerprijzen in verkeersrijke en verkeersarme deelen van eenzelfde land gelijk moeten zijn. In de practijk wordt dit ver-

eischte in de spoorwegpolitiek dan ook meestal erkend. In het „Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen“ getiteld „Eisenbahn und Automobil“ komt in een pleidooi, gevoerd tegen hen die wenschen dat de spoorwegen bij het bepalen hunner prijzen dezelfde vrijheid zouden genieten als thans nog het wegverkeer geniet, de volgende passus voor (blz. 6): „Müsste die Eisenbahn Ihre Gütertarife dem Tarifsystern der Lastwagen anpassen, dann wäre es aus mit der tarifarischen Gleichbehandlung der verkehrsreichen und verkehrsarmen Gegenden. So gut wie der Lastwagen wegen der Möglichkeit der Rückfrachten in verkehrsreichen Gegenden billigere Tarife anbieten kann, müsste der Eisenbahn sich diesem Konkurrenzgebot anpassen, und dafür in verkehrsarmen Gebieten, d.h. namentlich in landwirtschaftlichen Gegenden, gleich wie der Lastwagen höhere Tarife zur Anwendung bringen, weil die Fahrzeuge in diesen Gebieten weniger gut ausgenützt werden können, die Selbstkosten deshalb höher sind. Zu einer verschärften Preisdifferenzierung nach bahntreuen Kunden und Gelegenheitsverfrachtern, käme die Preisdifferenzierung nach Strecken. Dass ein solches Tarifsystern nicht im Interesse unserer Volkswirtschaft läge, muss jedem einsichtigen und für die Gesamtwirtschaft besorgten Wirtschaftsführer einleuchten.“

In tegenstelling tot hetgeen bij de behandeling van den vorigen eisch naar voren is gebracht, hebben wij met opzet bij dezen laatsten eisch steeds de term „in principe“ gebruikt. Tevens hebben wij er reeds op gewezen, dat o.i. weliswaar hetzelfde juridische argument ook hier geldt, dat echter de ongelijke behandeling van gebiedsdeelen een minder individueel karakter draagt dan wanneer de ongelijkheid bepaalde personen betreft.

In dit minder individuele karakter meenen wij dan ook de rechtvaardiging te vinden voor de stelling dat, terwijl personen steeds gelijke behandeling moeten ondervinden, groepen van personen, die in eenzelfde gebied wonen, bij wijze van uitzondering ongelijk mogen worden behandeld.

9. *Het moet (dus) mogelijk zijn voor bepaalde gebiedsdeelen uitzonderingstarieven toe te staan.*

Het zal duidelijk zijn, dat het voor de vestiging en ontwikkeling van bepaalde industrieën of cultures in een bepaald deel van het

land zeer bevorderlijk kan zijn dat grondstoffen die voor daar gevestigde bedrijven noodig zijn, of producten die door die bedrijven worden voortgebracht, tegen een lager tarief worden vervoerd. Het valt niet te ontkennen, dat de lagere vervoerprijzen dan als een indirecte subsidie moeten worden beschouwd, en dat rechtstreeksche subsidieering in zulke gevallen meestal voorkeur verdient. Toch kan het voorkomen dat deze vorm van subsidie voordeelen biedt. Heeft men nl. te doen met vervoerbedrijven, wier financieel risico niet geheel door den Staat wordt gedragen, dan wordt het particulier initiatief op deze wijze in staat gesteld zelf te ondernemen hetgeen de Staat misschien om verschillende redenen niet aandurft. Stel het geval, dat een bepaald gebied mogelijkheden biedt voor vestiging eener industrie, mits in den aanvang gesteund. De Staat wil om bepaalde redenen van subsidieverleening niet weten. De spoorwegen echter, die in de ontwikkeling dezer industrie een toekomstige bron van groote inkomsten vermoeden, kunnen nu met behulp van uitzonderingstarieven de vestiging en ontwikkeling der industrie in die streek bevorderen. Zij ontwikkelen op deze wijze zelf hun verkeer. Een typisch voorbeeld van bevordering van bepaalde bedrijfstakken in een bepaalde streek door middel van speciale tarieven, vindt men bij de Fransche spoorwegen. Het is bekend, dat Parijs een enorme markt vormt voor wijnen, die uit de Midi afkomstig zijn. In den tijd echter waarin de phylloxera de wijnen in de Midi had aangetast en de productie enorm was teruggelopen, werd Parijs voornamelijk van Spaansche en Italiaansche wijnen voorzien. Deze wijnen kwamen over zee naar Rouen en werden vandaar langs de Seine naar Parijs vervoerd. Toen nu de ziekte in de Midi was overwonnen, moest men aan de Fransche wijnen dezelfde vervoerprijzen toestaan als de Spaansche en Italiaansche voor den weg over zee betaalden. Slechts hierdoor kon de Parijsche markt worden terugveroverd. Daarom berekenden de spoorwegen voor wijnen, afkomstig uit Midi, en bestemd voor Parijs, bepaalde uitzonderingstarieven. Had men deze tarieven voor alle wijnen van welk station naar welk ander station dan ook, moeten vaststellen, het verlies dat de spoorwegen op dit vervoer zouden geleden hebben, zou veel te groot zijn geworden. Immers, ook de wijn die naar het Oosten des lands vervoerd werd, b.v. naar Straatsburg, zou van die lage tarieven hebben geprofiteerd, terwijl daar geen concurrentie met de Spaan-

sche en Italiaansche wijnen bestond; de afstand van Rouen naar Straatsburg veroorzaakte voor deze wijnen namelijk kosten, die concurrentie uitsloten.

In dit geval zou rechtstreeksche subsidie aan den wijnbouw in de Midi minder zeker op haar doel zijn afgestaan. Doel was immers: terugwinnen der Parijsche markt; was deze eenmaal terugveroverd, dan zouden de uitzonderingstarieven moeten verdwijnen. Men kon daarbij speculeeren op het feit, dat de Parijzenaar een voorliefde voor den eigen wijn bezat, doch slechts door het tijdelijk gemis daarvan, aan het gebruik ervan was onttrokken. Ging men echter den wijnbouw in de Midi rechtstreeks steunen, en gaf men niet de richting aan waarin het herstel van den vroegeren afzet moest worden gezocht, dan zou men het gevaar hebben geloopt, dat niet de Parijsche markt zou zijn terugveroverd, doch dat de afzet, gesteund door de *overall* lage prijzen, zich elders heen (b.v. naar Noord-Italië) had gericht. In dat geval liep men groot gevaar dat de subsidie permanent zou moeten blijven; bij eenige stijging der prijzen immers zouden de Noord-Italianen, die vroeger nooit den Franschen wijn hadden gedronken, zich van dezen wijn afkeeren en de afzet zou weer verloren zijn geweest. Een subsidie die den wijnafzet dus in een bepaalde richting drong, was hier aangewezen; zulk een subsidie nu kon men, naar het ons voorkomt, dan ook het beste door uitzonderingstarieven verleen.

Er zijn dus redenen waarom wij meenen dat uitzonderingstarieven mogelijk behooren te zijn. Waarom wij meenen dat deze slechts een gewestelijk karakter mogen hebben en nooit aan bepaalde bedrijven of personen mogen worden toegestaan, hebben wij boven uiteengezet; verleent men een uitzonderingstarief aan een bepaalde streek, dan wordt de daaruit voortvloeiende bevoordeeling en benadeeling minder persoonlijk gevoeld. Toch mag men nooit vergeten dat ook hier de elementen van willekeur en de gevaren van omkooprij aanwezig zijn, zij het dan ook dat het onpersoonlijk karakter der bewezen gunst of ongunst, temperend optreedt. Het is daarom van het hoogste belang, dat slechts die autoriteit in laatste instantie over de uitzonderingstarieven zeggingskracht heeft, die het algemeen belang vertegenwoordigt.

Ons inziens is het daarom noodzakelijk, dat de verkeersbedrijven bij het verleen der uitzonderingstarieven de goedkeuring van de

Regeering behoeven. Zooveel waarde meenen wij aan deze goedkeuring te moeten hechten, dat wij eerder den eisch der uitzonderingstarieven zouden laten vallen, dan af te zien van het oppertoezicht, dat de vertegenwoordiger van het algemeen belang op deze tarieven, ter voorkoming van willekeur, moet bezitten.

Bij al hetgeen over tariefgelijkheid en toe te laten uitzonderingen gezegd is, hebben wij steeds het oog gehad op binnenlandsche verhoudingen. Tegenover het buitenland moet het arsenaal der handelspolitieke maatregelen echter zoo goed mogelijk gevuld zijn, en kunnen niet steeds dezelfde argumenten gelden. Daarom zijn wij van meening, dat uitzonderingstarieven in den strijd der buitenland-sche concurrentie steeds toegestaan moeten zijn. Zij behooren echter een wapen der Regeering te zijn, en alleen op initiatief of onder goedkeuring van deze te worden toegepast.

10. *Het algemeen tariefpeil moet zoodanig zijn dat de vervoer-bedrijven geen onredelijke winst maken.*

Wij willen deze stelling, die eigenlijk van zuiver economische strekking is, en dus reeds eerder behandeld had kunnen zijn, hier onderbrengen, daar, wanneer zij gesteld wordt, in het algemeen een beroep zal worden gedaan op het algemeen belang. Men heeft hier echter een geval, waar het algemeen belang zijn fundament vindt in de economie. Dit fundament ligt echter vrij diep. Wij willen trachten het aan het licht te brengen.

Is men eenmaal tot de gevolgtrekking gekomen, dat eenerzijds het vervoer zoo goedkoop mogelijk moet zijn, anderzijds de kosten ervan moeten worden goedge maakt door de inkomsten, dan is de stap tot het stellen van den eisch, dat het algemeen tariefpeil zoodanig moet zijn, dat de vervoerbedrijven geen onredelijke winsten maken, niet groot meer.

Rechtstreeks immers is deze stelling ontleend aan het doel dat den verkeersbedrijven is gesteld: het bevorderen der arbeidsver-deeling. Behoudens in enkele te verwaarloozen uitzonderingsgeval-len, zijn de verkeersbedrijven steeds *Mittel zum Zweck*, steeds is hun plaats die van het hulpbedrijf. Met twee factoren heeft zulk een bedrijf rekening te houden. Bewezen moet worden dat zijn bestaan nut afwerpt, terwijl er daarnaast voor moet worden gezorgd dat

het nut, dat aan de hoofdbedrijven toevalt, zoo groot mogelijk zij. Economisch nut wordt door de vervoerbedrijven afgeworpen, wanneer het mogelijk is de uitgaven door de inkomsten te dekken. Dit wil echter geenszins zeggen dat daarvoor noodig is dat de uitgaven ook inderdaad door de inkomsten gedekt worden. Hieraan zou men een motief kunnen ontleenen om de leer der indirecte rentabiliteit te verdedigen; men zou aan de tweede gestelde factor alle beteekenis kunnen toekennen en de meening zijn toegedaan, dat het hulpbedrijf geheel en al om niet zou behooren te werken en alle voordeel aan de hoofdbedrijven zou moeten doen toekomen.

Wij hebben echter de leer der indirecte rentabiliteit als een dwaalleer ontmaskerd, en vastgesteld, dat om der wille van het evenwicht in het productie-apparaat en op gronden van billijkheid, de inkomsten de uitgaven van de vervoerbedrijven moeten dekken. Het ging er immers om, dat anderen dan degenen die uit het vervoer het voordeel trokken, de kosten van het vervoer zouden moeten betalen, hetzij dat dit de gemeenschap, hetzij dat het de aandeelhouders in de vervoermaatschappijen waren.

Men zou van meening kunnen zijn, dat men derhalve in het geheel niet in de commercieele gesties van een vervoerbedrijf zou mogen ingrijpen, en ook de winstvorming zijn natuurlijken loop zou moeten laten. Althans dat men door anders te handelen, in strijd zou komen met economische beginselen. Wij zijn echter van meening dat zulks geenszins het geval is. Zij, die dit beweren, vergeten, dat men onderscheid moet maken tusschen de winstvorming bij vrije concurrentie en die bij monopoliepositie. Reeds hebben wij boven uiteengezet welke de tendens der vrije concurrentie ten aanzien der vervoerbedrijven is. Van groote winsten zal daar op den duur slechts zelden of nooit sprake zijn, daar de prijzen tot het niveau der speciale kosten worden neergedrukt. In den, wat men zou kunnen noemen „natuurlijken toestand” der vrije concurrentie zal van abnormale winsten dus nauwelijks sprake zijn. Bij een monopolie is de toestand echter geheel anders; daar worden de vervoerbedrijven door het middel der differentieele tarieven (een stelsel, dat, zooals later zal worden aangetoond, bij onbeperkte concurrentie onbestaanbaar is) in staat gesteld, vrijwel alle voordeel aan verzenders en reizigers (de hoofdbedrijven dus) te ontnemen. De winstbeperking is dan het correctief op de prijsverhoogende werking der monopolies. Daarom

is ons inziens de winstbeperking niet een ingrijpen dat op andere dan economische motieven zou zijn gebaseerd; zij is een zuiver uitvloeisel van de erkenning dat een monopolie (in welken vorm dan ook) voor de verkeersbedrijven aangewezen is.

Is dus de winstbeperking gebonden aan de monopoliepositie, men zou daarnaast de vraag kunnen stellen, of steeds tot winstbeperking mag worden overgegaan, m.a.w. of men de mogelijkheid tot winstbeperking als voorwaarde moet stellen wanneer de aandelen worden uitgegeven, of dat men ook zonder dat dit is geschied, zulk een beperking mag invoeren. Men moet hier onderscheiden of van den aanvang af de monopoliepositie was gegarandeerd, of dat deze eerst later is verstrekt. In het eerste geval mag men veronderstellen dat de aandeelhouders, die kapitaal ter beschikking stelden, daarbij rekening hebben gehouden met de bepaling, dat het vervoerbedrijf, waarin zij hun kapitaal belegden, een monopoliepositie zou innemen. Was de voorwaarde der mogelijkheid van winstbeperking niet gesteld, dan hebben zij rekening gehouden met de mogelijkheid van groote, uit de monopoliepositie voortvloeiende winsten. Latere beperkingen zijn dan als benadeeling te beschouwen. Daarom verdient het aanbeveling er bij emissies op te wijzen, dat de Staat het in zijn macht heeft de tarieven te allen tijde te wijzigen.

Is het monopolie eerst later verleend, dan is de toestand anders. Men stelle het geval van een aan concurrentie blootgesteld verkeersbedrijf. In den aanvang heeft dit bedrijf, misschien steunend op een feitelijk monopolie, groote winsten gemaakt. Thans echter heeft moordende concurrentie zijn vernietigend werk gedaan en dreigt het bedrijf ten onder te gaan. De Staat echter grijpt in en verleent het bedrijf om verkeerseeconomische redenen een wettelijk monopolie. Het ingrijpen door den Staat was zuiver op economische motieven gebaseerd; nl. er voor te zorgen dat de kosten door de inkomsten zouden worden gedekt. Het is echter eveneens op economische gronden, nl. de zorg voor zoo laag mogelijke vervoerprijzen, dat aan den prijsverhoogenden invloed, die van de monopolieverleening uitgaat, de rem wordt aangelegd die bovenmatige winsten uitsluit. Wordt door dezen laatsten maatregel nu onrecht gedaan aan aandeelhouders? Dit te beweren zou hetzelfde zijn als hem die een ander een zeer grooten dienst bewijst en daarvoor een kleine vergoeding vraagt, te verwijten, dat hij den ander benadeelt. Waarschijnlijk zullen de

aandeelhouders in zulke vervoerbedrijven dan ook maar al te gaarne de voorwaarde der winstbeperking aanvaarden.

Men zou dit alles als volgt kunnen samenvatten:

1. Bestaat vrije concurrentie, dan is winstbeperking een ingrijpen dat onnoodig is, en dus slechts schaadt. Te groote winsten leiden immers vanzelf tot sterkere concurrentie.
2. Bestaat een monopolie, dan moet men onderscheiden:
 - a. Het bestaat van den aanvang af. Alsdan is het aanbevelenswaard bij de emissie der aandelen erop te wijzen dat geen extra hooge winsten zullen worden behaald.
Gaat dit gepaard met garantie door den Staat eener minimum winstuitkeering, dan zal men bij de emissie waarschijnlijk weinig moeite ondervinden. Is de voorwaarde niet uitdrukkelijk of stilzwijgend gesteld, dan is op grond van billijkheidsoverwegingen niet toegelaten dat later de beperking wordt ingevoerd (tenzij men bepaaldelijk met misbruiken te doen heeft).
 - b. Wordt het monopolie eerst later ingevoerd, ter bescherming tegen moordende concurrentie, dan moet de Staat, die op kunstmatige wijze ingrijpt, zorg dragen, dat zoo min mogelijk nadeel uit dat ingrijpen ontstaat en voorkomen, dat abnormaal groote winsten worden gemaakt, die op kunstmatige wijze zijn verkregen.

De rechtvaardiging voor de winstbeperking ligt dus ons inziens hierin, dat door haar verhinderd wordt, dat ten nadeele der algemeene bedrijvigheid en in strijd met het karakter van hulpbedrijf dat de verkeersbedrijven kenmerkt, abnormale winsten worden gemaakt, die hun oorsprong vinden in de kunstmatige verhoudingen welke de monopolieverleening heeft geschapen.

Hoewel het denkbaar is dat winstbeperking rechtstreeks zou plaats vinden, nl. door een verbod meer dan een bepaald dividend aan aandeelhouders uit te keeren, waardoor deze hun belang bij hooge tarieven zouden verliezen, zou het in hooge mate de vraag blijven of op deze wijze het eigenlijke doel zou worden bereikt. Het belang der aandeelhouders bij verbeteringen in het bedrijf zou o.a. sterk aan banden worden gelegd. Waar de aandacht op gericht moet zijn, zijn de tarieven. De hoogte der tarieven is het, die de algemeene bedrijvigheid ten zeerste beïnvloedt. Verlaagt men

deze, of houdt men ze lager dan bij zuiver commercieele bedrijfsvoering mogelijk zou zijn, men past winstbeperking toe. Hetgeen boven over winstbeperking is gezegd, heeft daarom deze beteekenis, dat het een licht werpt op datgene, wat in wezen geschiedt, en daarvan een rechtvaardiging geeft.

Men komt nu op grond der verschillende overwegingen tot de conclusie dat inderdaad het algemeen tariefpeil zoodanig moet zijn, dat de vervoerbedrijven geen onredelijke winst maken. Van henzelf te verlangen dat zij zich zouden inperken zonder dat daarop druk werd uitgeoefend, zou getuigen van absoluut gemis aan menschenkennis. Een ander zal het dus moeten zijn, die toezicht op de naleving houdt. Verbonden als deze regel is aan de monopolieverleening, ligt het voor de hand dat hij die het monopolie verleent, daarbij de zeggingskracht over de tarieven aan zich trekt. Dit is de Staat (althans een publiekrechtelijk lichaam dat daarmee in dit opzicht gelijk staat; waarom wij korthedshalve van den Staat spreken).

Al heel eenvoudig is het geval wanneer de Staat zelf eigenaar of groot aandeelhouder van het vervoerbedrijf is. Reeds zonder wettelijk ingrijpen is hij dan in staat de tarieven te bepalen. De verleiding echter die van groote winstmogelijkheden uitgaat, zal dikwijls te machtig blijken; het is moeilijk zichzelf beperkingen op te leggen, óók voor een Staat. Zijn taak is en blijft echter om, ondanks de monopolie-verleening, zorg te dragen, dat de tarieven zoo worden gesteld, dat slechts de kosten der vervoerbedrijven worden goedge maakt. Delegatie van deze taak aan een neutraal lichaam, in den geest van een scheidsgerecht tusschen Staat-vervoerder en vrachters, zou meer waarborgen bieden.

Heeft de Staat geen eigen belangen in de verkeersbedrijven, dan zal hij zijn taak door middel van wetgeving moeten uitoefenen. Een voorbeeld hiervan vindt men in de Amerikaansche „Transportation Act 1920”. Men leest daar, dat: „The Commission (Interstate Commerce...) shall so adjust or fix rates as to enable the carriers under honest and sufficient management, to earn, as nearly as possible, a fair return on their aggregate property devoted to the service of transportation.”

In beginsel worden de tarieven in Amerika gevormd door economische factoren. Daarnaast echter hebben de Federale Regeering en de Staten regelende macht: „The authorities of the Federal and

State governments modify, adjust and correct rates and fares; they protect the public against possible unreasonable charges and practices", en verder: „...regulation is more largely a corrective than a structive force in the making of railroad rates and fares." (Johnson, Huebner and Wilson „Principles of Transportation" blz. 207). De regelende macht wordt dus gebruikt om de tarieven te houden binnen de grenzen van hetgeen redelijk is. Betreft het tarieven van „interstate carriers", dan behoort de beoordeeling der redelijkheid aan de Interstate Commerce Commission.

Behoudens door het boven geciteerde artikel in the Transportation Act, is de Interstate Commerce Commission geheel vrij gelaten in de beoordeeling van „the standards of reasonableness". Zij is dus slechts hieraan gebonden, dat zij de redelijkheid der tarieven in haar geheel moet afmeten aan de kosten van het geheele spoorwegbedrijf, of zooals Johnson etc. (blz. 208) het uitdrukken: „Thus the cost of the services as a whole is made the test of the fairness or reasonableness of rates and fares in general."

Deze regeling geldt nog steeds voor de spoorwegen, doch reeds vinden wij in het Report by Leo J. Flynn to the Interstate Commerce Commission getiteld „Coordination of Motor Transportation" onder de conclusies vermeld: „25. The law should require that the interstate fares and charges of common carriers by motor vehicles be *just, reasonable*, and not unjustly discriminatory, or unduly preferential or unduly prejudicial. Requirement should be made that tariffs be filed and posted."

In het (Amerikaansche) Report of the National Transportation Committee komt een zinsnede voor die eveneens betrekking heeft op de beperking die de monopolie-verleenende Staat aan de tarieven der verkeersbedrijven moet opleggen. Hier wordt evenals door ons, die regel voor het geheele verkeersapparaat gesteld. Het heet daar: „Regulation..... should concentrate on protecting the public against discrimination and *extortion and other abuses of monopoly* and on *insuring the most efficient service at the lowest competitive cost.*" (zie Moulton etc. blz. XVIII).

In Engeland bevatte de Railway Act 1921 de volgende bepaling t.a.v. de redelijkheid der tarieven: „...the charges to be fixed in the first instance for each amalgamated company shall be such as will, together with the other sources of revenue, in the opinion of

the Rates Tribunal so far as practible yield, with efficient and economical working and management, an annual net revenue equivalent to the aggregate net revenues in the year nineteen hundred and thirteen of the constituent companies and the subsidiary companies absorbed by the amalgamated company....." Ook daar dus de regel dat het inkomen slechts zoo groot zal mogen zijn dat een normale winst (die hier dan op een bepaalde wijze worden gefixeerd) wordt gemaakt.

Schijnbaar anders staat Colson hier tegenover. Hij stelt zich de vraag (blz. 49): „Est-il équitable de percevoir des péages *excédant les charges* causées par les voies de communication? L'exploitation de ces voies peut-elle devenir une source légitime de *profits* pour les États ou les municipalités?" Zijn antwoord daarop luidt: „La négative a été souvent présentée comme une sorte d'axiome. Quand la puissance publique organise un service dans l'intérêt général, dit-on, elle n'a pas le droit de détourner cette organisation de son but, pour en faire une source de revenus. Nous nous rallions sans hésiter à cette opinion, si l'obligation de se procurer des revenus, pour pourvoir à toutes sortes de dépenses, n'était pas une des premières qui incombent à la puissance publique. Parmi les moyens de rassembler les ressources dont elle a besoin, celui qui consiste à tirer profit des services publics susceptibles d'une exploitation industrielle lucrative nous paraît, non seulement admissible, mais même préférable à la plupart des autres. Avant de venir réclamer de l'argent aux contribuables à propos d'une foule de transactions ou de consommations qui ne regardent en rien l'Administration, de taxer leur recettes et leur dépenses de toute nature, il est naturel que l'État ou les Villes fassent payer à chaque particulier à qui ils rendent un service, les avantages directs qu'ils lui procurent. Si la recette ainsi obtenue dépasse les dépenses correspondantes, l'excédent constitue, dit-on, un véritable impôt. Nous l'admettons; mais en quoi cet impôt sur les transports est-il moins légitime qu'une taxe sur les loyers, un droit d'octroi sur la viande ou un prélèvement sur les successions? Il l'est davantage, à notre avis, puisqu'il n'est que le paiement d'un service déterminé, rendu par l'État ou la Ville à des citoyens qui trouvent encore avantage à le réclamer à ce prix.”

Uit het bovenstaande blijkt echter duidelijk, dat niet vervoers-

economische, doch zuiver fiscale motieven hem tot zijn conclusie leiden. Hij ontkent het „hulp“-karakter der verkeersbedrijven niet, daar het geenszins zijn bedoeling blijkt te zijn te beweren, dat de vervoerbedrijven *als zoodanig* moeten worden vrijgelaten in het maken der grootst mogelijke winsten, doch slechts in zooverre als zij in zulk een verhouding staan tot den Staat, dat gewaarborgd wordt dat het surplus in de schatkist wordt gestort. In den grond vinden wij dus zelfs steun bij Colson, wanneer wij de stelling poneeren, dat de vervoerbedrijven als hulpbedrijven, behoudens een kleine marge, om de activiteit der ondernemers te prikkelen, slechts inkomsten mogen maken, die de uitgaven dekken.

Daarnaast wordt een geheel andere vraag gesteld, nl. of het een aanbëvelenswaardige wijze van belastingheffing is. Om deze vraag te beantwoorden, moet men nagaan, door wie het surplus wordt opgebracht. Terwijl het namelijk ten bate komt aan de Schatkist, d.i. de gemeenschap, is het surplus samengesteld uit een groot aantal winsten, die bij de afzonderlijke transporten zijn behaald, en naar uit de theorie der prijsvorming en der differentieele tarieven duidelijk geworden zal zijn, *in hoofdzaak afkomstig van een deel der transporten*, nl. de hoogwaardige. Hebben wij reeds bij de bespreking der indirecte rentabiliteitsleer gewezen op het oneconomische en onbillijke van het feit dat men de kosten van een dienst aan bepaaldelijk aanwijsbare personen (verzenders en reizigers) bewezen, door de gemeenschap zou doen dragen, hetzelfde is ons inziens in nog sterker mate het geval wanneer men ten bate der gemeenschap een nog beperkter kring van personen (nl. vooral verzenders en reizigers bij hoogwaardige transporten) belaste. Dat andere even onbillijke belastingen bestaan, mag niet als argument gelden, zoolang er mogelijkheden voor billijke belastingen zijn. Het ligt overigens buiten het terrein dezer verhandeling de meerdere en mindere billijkheid van fiscale maatregelen te gaan beoordeelen, slechts lijkt ons een vervoerbelasting (en wel eene die niet ten doel heeft door den Staat voor het verkeer gedane uitgaven te vergoeden, doch zuiver bedoeld is als vulling voor de schatkist) voor het geheele economische leven van een land van veel ingrijpender en riskanter aard, dan de door Colson genoemde vleeschaccijns en successiebelasting. Op hoevele moeilijkheden stuit immers reeds een behoorlijke toepassing van het stelsel der differentieele tarieven;

hoe dikwijls reeds worden transporten onmogelijk gemaakt doordat een transport in een hogere klasse is ingedeeld dan waarin het eigenlijk zou thuis behooren; hoezeer wordt reeds daardoor niet de arbeidsverdeling belemmerd en economisch nadeel veroorzaakt.

Men mag in het belang der volkswelvaart verheugd zijn wanneer zooveel mogelijk deze fouten vermeden kunnen worden, doordat men in de gelegenheid is in vele gevallen een eenigszins ruime marge tusschen den prijs dien men *kan* en dien welke men *moet* berekenen, open te laten. Die marge te verkleinen, zij het dan ook om fiscale redenen, staat gelijk met het vergrooten van het aantal gevallen, waarin een tarief prohibitief werkt. Daarom kunnen wij, hoewel inziende dat hier een belastingsobject aanwezig is, ons niet van de meening losmaken, dat het heffen van zulk een belasting de nuttige werking van een vitaal onderdeel in het voortbrengingsproces, ten zeerste zou schaden.

Een ander groot bezwaar dat wij tegen een dergelijke belastingheffing hebben, vindt zijn oorsprong in het feit, dat zij slechts op een deel van het vervoer zal kunnen worden toegepast. Zij zal immers slechts kunnen gelden voor dat vervoer dat voor derden plaats vindt. Zij, die voor zichzelf vervoeren, moeten, daar hier geen rechtstreeks in geld uitgedrukte prijs wordt betaald, noodzakelijkerwijze daarbuiten vallen. Bij hen zijn het slechts de kosten die bepalen of tot het vervoer zal worden overgegaan. Welk een verschil in concurrentie-voorwaarden zou een belastingheffing als Colson voorstaat, dan niet scheppen! De eenige wijze om hieraan tegemoet te komen zou zijn het vervoer voor eigen rekening even zwaar te belasten. Daar aard, omvang en waarde van het vervoer, als zijnde van internen aard, hier echter verborgen blijven, zou een andere maatstaf moeten worden aangelegd, meer op uiterlijke aanwijzingen van het plaats hebbend vervoer gebaseerd. Men zou de grootte der voertuigen, hun speciale inrichting voor vervoer van hoogwaardige goederen en andere uiterlijke kenteekenen in aanmerking kunnen nemen bij het vaststellen van een som, welke als belasting zou moeten worden opgebracht. Het zal echter duidelijk zijn, dat hiermee in de verste verte niet hetzelfde resultaat zal worden bereikt als met de vervoerbelasting zooals Colson die voorstelt. Ongelijkheid in concurrentie-voorwaarden tusschen vervoer voor eigen bedrijf en voor derden zal dus het gevolg zijn.

Wij handhaven dan ook de stelling dat steeds het algemeen tariefpeil zoodanig moet zijn, dat de vervoerbedrijven geen onredelijke winst maken.

11. *De arbeidsbelooning voor hen die in de vervoerbedrijven werkzaam zijn, moet behoorlijk zijn, doch in principe gelijk aan de belooning die in andere bedrijfstakken voor arbeid van gelijke soort wordt betaald. Hetzelfde is het geval met de werktijden.*

Het mag naar het ons voorkomt, als een algemeene eisch worden gesteld, dat loonen en werktijden voldoen aan de voorwaarde dat zij binnen de grenzen van het economisch mogelijke, een behoorlijk bestaan verschaffen aan hen, die hun arbeid in dienst stellen van een bepaalden bedrijfstak.

Toen wij boven, in het belang der algemeene bedrijvigheid, den eisch stelden, dat aandeelhouders in de vervoerbedrijven geen onredelijke winsten mochten maken, hebben wij daarmee tegelijkertijd het fundament gelegd voor de stelling, dat ook aan het personeel geen onredelijke winsten mogen worden toegekend. Er zijn immers steeds drie groepen, wier belangen in zeker opzicht met elkaar strijden: de verzenders, de aandeelhouders, en het personeel.

Arbeid en kapitaal moeten samen het voordeel deelen dat het vervoerbedrijf door het vervoer behaalt; het eenige verschil is, dat hetgeen aan het kapitaal toevalt, als winst wordt aangeduid, terwijl het aan den arbeid toevallende deel onder het begrip kosten wordt gevat. Wanneer men nu in het belang der algemeene bedrijvigheid bepleit, dat aan het kapitaal geen onredelijke belooning mag toevallen, en daarbij uitgaat van het begrip dat wel steeds de kosten moeten worden vergoed, zou men onvolledig zijn, wanneer men geen rekening hield met de onder het begrip kosten vervatte belooning voor den arbeid.

Eenerzijds zou men willen verhinderen dat het kapitaal van de „kunstmatige monopolie-positie” extra voordeel trekt, anderzijds zou men zulks aan den arbeid toelaten. Uitsluitend met dit gevolg dat de verhouding tusschen het voordeel dat aan het kapitaal en dat hetwelk aan den arbeid toevalt, ten gunste van laatstgenoemde wordt gewijzigd. De bedoeling echter is een geheel andere, nl. den verzen-

ders in zooverre te „bevoordeelen” dat deze zoo min mogelijk na-deelen van de monopolie-verleening ondervinden; een *bescherming* dus voor de algemeene bedrijvigheid. Dan heeft echter evenmin als het kapitaal, de arbeid recht om uit de kunstmatige monopolie-positie extra voordeel te trekken. Wanneer men dus bij de vervoer-bedrijven stelt, dat de loonen binnen de grenzen van het economisch mogelijke moeten blijven, zal dit in sommige gevallen kunnen beteekenen, dat zij vrij ver moeten blijven binnen hetgeen in die bedrijven met volledige uitbuiting der monopolie-positie mogelijk zou zijn. De eenige maatstaf dien men kan aanleggen is daarom dat men rekening houdt met het normale loonpeil in bedrijfstakken, waar vrije concurrentie heerscht. Uitbuiting der monopoliepositie om hooge loonen of hooge dividenden, gaat rechtstreeks ten nadeele van kapitaal en arbeid in andere bedrijfstakken en is dus naast het economisch na-deel dat het brengt, ook hoogst onbillijk.

Ten nauwste samenhangend met de arbeidsvergoeding is de arbeidsduur. Verkorting van den arbeidsduur heeft op de kosten van een bedrijf slechts dan geringen invloed, wanneer het loon naar evenredigheid daalt. Is dit niet het geval, dan staat het gelijk met verhooging der productiekosten; en hier geldt hetzelfde als boven ten aanzien van hooge loonen is gezegd, nl. dat op deze wijze niet de algemeene bedrijvigheid mag worden belemmerd. Geen misbruik mag worden gemaakt van de monopoliepositie om de totale personeelkosten van het bedrijf op te voeren boven die welke in aan vrije concurrentie blootgestelde bedrijfstakken gebruikelijk is. Een normale arbeidsduur, in den geest van gelijken arbeidsduur voor arbeid van gelijke soort, moet dus, ondanks het feit, dat de monopoliepositie de mogelijkheid schept tot korter werktijd, worden geëischt. Hiermede wordt in geen enkel opzicht tekort gedaan aan hen, die arbeid verrichten die zeer vermoeiend is, veel risico en verantwoording meebrengt, enz. Met al deze factoren moet rekening worden gehouden, en zulks zal onder normale omstandigheden reeds noodzakelijkerwijze geschieden om de eenvoudige reden dat anders niemand bereid zou zijn dien zwaarderen arbeid tegen het lagere loon op zich te nemen. Slechts is daarmee gezegd dat personen die in dienst der door een monopolie bevoorrechte verkeers-bedrijven arbeid verrichten die geheel en al gelijk is aan die welke verricht wordt door personen in bedrijven die blootgesteld zijn aan

vrije concurrentie, geen bevoorrechting boven de in het vrije bedrijf werkzamen, mogen genieten.

Hiermede zijn 11 der belangrijkste vereischten die door het algemeen belang aan de verkeersapparatuur worden gesteld, besproken; geenszins willen wij daarmede echter zeggen dat thans alle denkbare gevallen zijn uitgeput. Wij kunnen ons, om enkele voorbeelden te noemen, denken den eisch van geriefelijkheid, van gemak. Ook den eisch van vlotte bediening en tegemoetkomendheid aan de verlangens van het publiek. Het zijn eischen die men aan een vervoerapparaat, dat bestaat om het algemeen belang te dienen, ongetwijfeld zal mogen stellen. Wij hebben echter boven reeds betoond, dat de inhoud van hetgeen van algemeen belang is, naar tijd en plaats kan wisselen; als onze taak hebben wij het dan ook beschouwd te constateeren, welke de belangrijkste principes zijn die met een beroep op den term algemeen belang in de verkeerspolitiek van verschillende landen in het huidig tijdsgewricht zich doen gelden, en na te gaan of ook wij voor ons land en voor onzen tijd van de wenschelijkheid dezer principes overtuigd kunnen zijn.

Er schuilt zonder twijfel een gevaar in het ruime en voor misbruik zoo vatbare begrip „algemeen belang”. Men is steeds eenigszins bevreesd het paard van Troje binnen te halen. Het zal daarom goed zijn, wanneer men richtlijnen voor een bepaalde verkeerspolitiek vastlegt, de punten die als algemeen belang zullen mogen gelden, eenigszins scherp te stellen, en b.v. te bepalen dat men slechts om motieven die betrekking hebben op „Erziehung”, hygiëne, veiligheid, landsverdediging, bevolkingspolitiek en eventueele andere onderwerpen, van een zuiver commercieele bedrijfsvoering mag afwijken. Voor de theorie is het algemeen belang echter een naar tijd en plaats wisselend, en daardoor niet in concrete punten te ontleden begrip.

HOOFDSTUK II.

DE BESTAANDE TOESTAND OP HET GEBIED DER VERKEERSPOLITIEK EN WAAROM EEN WIJZIGING DIER POLITIEK NOODZAKELIJK IS.

„Technisch stehen heute im gleichem Verkehrsraum einer Volkswirtschaft fünf anstatt zwei Verkehrsmittel in früheren Zeiten zur Verfügung. Betrieblich suchen verschiedene Verkehrsunternehmen auf den eingerichteten Verkehrslinien aus den gleichen Quellen und Richtungen grössten Verkehrsbedürfnisses ein möglichst groszes Verkehrsvolumen an sich zu ziehen.

Organisatorisch ist neben die Groszorganisationen und verhältnismäszig wenige kleine Unternehmungen der alten Verkehrsmittel eine Unzahl selbstständiger Unternehmungen meist kleinen Umfangs der neuen Verkehrsmittel getreten. Verkehrswirtschaftlich ist ein Teil der Verkehrsmittel gebunden an volkswirtschaftliche und soziale Rücksichten bei ihrer Beförderungsarbeit, Preisbildung und der Verwendung ihres Verkehrspersonals, während die übrigen Verkehrsmittel gröszte Freiheit in ihrer Betätigung nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten genieszen.“ (Pirath „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ 1934, blz. 235).

In den loop dezer uiteenzetting zijn eischen gesteld waaraan het verkeersapparaat in zijn geheel behoort te voldoen. Gaan wij echter na hoe de toestand in het verkeerswezen in feite is, dan komen wij tot de conclusie dat van het voeren eener verkeerspolitiek-die-een-eenheid-vormt, geen sprake is. Geen sprake is er van algemeene gelding van het commercieel principe; geen sprake ook van het aanvaarden van het algemeen belang als richtsnoer voor een alle verkeersbedrijven omvattende verkeerspolitiek. Het tegendeel is het

geval; voor elken vorm van verkeer wordt een eigen politiek gevoerd. Aan de spoorwegen wordt de eisch van commercialiteit gesteld en tegelijkertijd wordt alleen bij hen het algemeen belang als richtsnoer aanvaard. Aan het watervervoer daarentegen wordt veelal geen van beide eischen gesteld, terwijl het wegvervoer in het algemeen slechts gebonden is door de verplichting een bepaald deel zijner kosten te dragen. Over het luchtverkeer valt hier voorloopig nog weinig te zeggen, daar het in de kinderschoenen staat en de verleende subsidies het karakter van opvoedingskosten dragen.

Historisch is deze ongelijkheid zeer goed verklaarbaar. Zoolang het verkeer gebonden was aan de kracht van mensch, dier, of wind, bleef de omvang ervan betrekkelijk gering. Had het Romeinsche Rijk een, zij het ook beperkt, wegstelsel gehad, de Middeleeuwen deden veel daarvan verloren gaan. Weliswaar werden locale wegen aangelegd, zulks geschiedde echter veelal zonder systeem. Daarnaast bestonden de natuurlijke waterwegen, waarvan een levendig gebruik werd gemaakt, daar alleen langs hen vervoer van zware grondstoffen plaats kon vinden.

In de tweede helft der achttiende eeuw ontstaat echter door verschillende omstandigheden een groeiende verkeersbehoefte, die aanleiding wordt tot uitbreiding van het wegennet, en in Engeland b.v. leidt tot de oprichting van de zoogenaamde Turnpike Trusts. Deze trusts kregen van het Parlement het recht wegen aan te leggen onder de verplichting van onderhoud, waartegenover dan het recht van tolheffing stond. Tusschen 1760 en 1809 werden meer dan 1500 Turnpike Acts door het Parlement aangenomen. In andere landen vond een soortgelijke ontwikkeling plaats. Tolheffing was het, waardoor in dekking der kosten werd voorzien. Ook begon in dezen tijd de ontwikkeling van het kanalenstelsel. De alom toenemende bedrijvigheid had groote behoefte aan vervoergelegenheid, meer dan kon worden geboden.

De Fransche revolutie en het daarop volgende Napoleontisch imperium, deden ook staatkundige belangen bij een goed verkeersstelsel ontstaan. Aanleg van verkeerswegen werd dan ook sterk bevorderd. Ondertusschen had het toenemend verkeer de tolverheffingen van karakter doen veranderen. Zij waren geworden tot een gemakkelijke bron van inkomsten, daar zij de uitgaven voor de wegen verre overtroffen. Het baart dan ook geen verwondering

wanneer Keizer Napoleon bij Decreet van 21 Oct. 1811 alle tollē, die aan den Staat behooren, afschaft, en bepaalt, dat geen nieuwe tol op een weg mag worden gevestigd zonder een speciaal daarvoor uitgevaardigd Keizerlijk Decreet.

Toch was het principe dat de Grondwet voor het Koninkrijk der Nederlanden van 1815 ten aanzien van de weggelden huldigde, in de meeste gevallen juist. Art. 225 luidde: „de opbrengst van weg-, brug- en sluisgelden is uitsluitend bestemd tot het onderhoud en de verbetering van die wegen, bruggen, vaarten, en bevaarbare rivieren, waarop dezelve betaald worden; hetgeen boven dit onderhoud mogt overschieten, wordt tot de uitgave van denzelfden aard besteed...”. Mr. E. van Lennep deelt in „De tolheffing op de openbare wegen in Nederland 1884” mede, dat de motiveering voor deze bepaling te vinden is in het Journaal van Raepsaet: „On désire que les dispositions à insérer soient plus étendues, relativement aux péages, barrières etc. — l'on dit que le produit des barrières ne sert pas aujourd'hui à sa véritable destination, qui est l'entretien des chaussées, mais que ce produit est tellement exorbitant, qu'il forme une branche principale des finances.”

Tolheffing wordt dus weer toegelaten, echter met dien verstande, dat deze slechts mag dienen tot onderhoud en verbetering van het wegennet. (Proefschrift C. J. H. Schepel, „Wegenrecht in Nederland”, Groningen 1895, blz. 174).

Men kan dus niet zeggen dat het principe, dat het verkeer zijn eigen kosten en dus ook die van den weg moet dragen, den wetgevers vreemd is geweest. Wel echter heeft de toepassing van het beginsel te wenschen overgelaten. Iedere weg immers beantwoordt meer of minder aan de dubbele opgave, én het doorgaand verkeer én de onderlinge verbinding, van alle personen die tot een bepaalde gemeenschap behooren, te dienen. Dient een weg bij uitsluiting doorgaand verkeer, zooals zulks met straatwegen, die een verbinding vormen tusschen twee plaatsen en door een eenzame streek voeren, dikwijls het geval is, dan is die categorie van personen, die van den weg gebruik maakt en uit den aard der zaak betrekkelijk beperkt is, aangewezen om de kosten van den weg te dragen. Dient een weg daarentegen hoofdzakelijk plaatselijk verkeer, zooals een dorpsstraat waar iedere dorpsbewoner geregeld gebruik van maakt, dan moet de gemeenschap der geregelde gebruikers op grond

van het „community use”, de kosten dragen. Van een principieele tegenstelling is hier geen sprake.

Het geheele onderscheid wordt hierom gemaakt dat men, ondanks de moeilijkheden die tolheffing stelt, zooveel mogelijk hen de kosten wil doen betalen, die den weg het meest benutten. In beginsel zou ieder, die van een weg gebruik maakte, zelfs wanneer hij als voetganger zijn huisdeur uitstapte, tol behooren te betalen. Daar dit echter vooral in bebouwde kommen onmogelijk is, is men wel genoodzaakt een soort abonnementen-systeem in te voeren. Ieder lid van een gemeenschap wordt daarom belast met een deel der kosten van den weg en krijgt het recht zich daarover zoo dikwijls te bewegen als hij wenscht. Dit geldt echter slechts voor die wegen waar om technische redenen geen oog is te houden op het voordeel dat ieder van het gebruik van den weg ondervindt.

Op wegen waar zulks wel het geval is, waar de categorie van weggebruikers beperkt is, en er aanwijsbare personen zijn die van het bestaan van den weg het voordeel trekken, bestaat de mogelijkheid tot doorvoering van het principe wel. Alle wegen echter dienen min of meer beide soorten van verkeer, zoodat geen scherpe scheidingslijn valt te trekken. De toepassing van het beginsel, dat de kosten van den weg door het verkeer zelf moeten worden vergoed, heeft echter in vele gevallen dit te wenschen overgelaten, dat er eenerzijds vele wegen waren, die voor tolheffing waren aangevozen, doch waarvan de kosten door de gemeenschap werden opgebracht om de eenvoudige reden, dat er geen tol werd geheven, en dat anderzijds dikwijls op wegen waar tolheffing wel plaats vond, alle kosten op een bepaald soort weggebruikers werden verhaald, terwijl met het „community use” van zulk een weg geen rekening werd gehouden.

Daarom kan men alleen dit zeggen, dat de kosten van de wegen in het algemeen werden opgebracht door de gemeenschap en een categorie personen waarop het stempel weggebruiker was gedrukt. De kosten van den weg werden dus voor een deel door het verkeer zelf gedragen. De toeneming van het verkeer in lateren tijd deed de inkomsten der tollën stijgen; de vele particuliere, plaatselijke en provinciale tollën werden tot zoovele bronnen van inkomsten voor hen, die het recht op tolheffing bezaten. De last, die het toenemend verkeer hiervan ondervond, het ongemotiveerde van het feit dat men

zoogenaamd betaalde voor onderhoud van een weg waaraan nauwelijks kosten werden besteed, het vele oponthoud dat door de barrières werd veroorzaakt, deden een stemming ontstaan die zich scherp tegen de tollën kante. Vooral de ontwikkeling van het auto-snelverkeer heeft er veel toe bijgedragen de tollën te doen verdwijnen.

Daarmede vervielen ook de inkomsten. Reeds eerder was men er echter toe overgegaan op andere wijze het wegvervoer te doen bijdragen in de kosten die de Staat en zijn organen voor het wegverkeer maakte; belasting werd in verschillenden vorm geheven. Men kon daarbij zonder al te groote onrechtvaardigheid, uitgaan van de gedachte, dat van bepaalde wegen slechts door gebruikers van bepaalde verkeersmiddelen een overwegend gebruik werd gemaakt. De opheffing der tollën waardoor vele inkomsten kwamen te vervallen, de enorme uitgaven die noodig waren en nog zijn, om het nieuwe verkeersmiddel, de auto, den weg te geven dien het behoeft, stelden zoodanige eischen aan de schatkist, dat zwaardere belasting van het motorvervoer langs den weg niet kon uitblijven.

Nog steeds geldt dat het „community use” van een deel der wegen groot is, en dat daarom niet alle weggkosten op rekening van het motorverkeer mogen worden geschreven. Zeker is ook, dat door de grootere beweeglijkheid die den menschen eigen is geworden, het community use van een groot aantal wegen is gestegen. Toch heeft de verwarring die van den aanvang af op het gebied der kostenvergoeding bij de wegen heeft geheerscht, nog steeds niet opgehouden te bestaan. Het blijkt uit verschillende gegevens, dat in vele landen, het aandeel dat de categorie der weggebruikers bijdraagt in de kosten van den weg, nog steeds niet geheel de juiste hoogte heeft bereikt.

De ontwikkeling van de kanalen valt vooral in den tijd, juist voorafgaande aan de ontwikkeling der spoorwegen. Zij is echter steeds een betrekkelijk beperkte gebleven. Groote kosten, ongeschiktheid van het terrein, hebben in dien geest gewerkt.

Ook heeft de opkomst der spoorwegen een verdere ontwikkeling geremd. Handel en industrie hebben echter met voorliefde op den aanleg van kanalen aangedrongen. Eenerzijds was dit te danken aan het feit dat het watervervoer zich bij uitstek leent voor het vervoer van zware grondstoffen, anderzijds levert aanvoer per schip

voor havenplaatsen het groote voordeel op, dat van het eene schip rechtstreeks in het andere kan worden overgeladen en geen opslag en al wat daarbij behoort, noodig is.

Bovendien zei men steeds dat het vervoer te water goedkoop was. Deze stelling nu is er een die gebaseerd is op ongelijke verhoudingen; wij roepen in dit geval de herinnering op aan het door ons in de inleiding gegeven voorbeeld van den timmerman die zeide, dat hij zijn karwei beter met een schroevendraaier dan met een beitel kon verrichten. De voorwaarden waaronder de concurrentie plaats vindt, zijn niet gelijk; de kosten van aanleg worden nl. in zeer vele gevallen door den Staat betaald. In vrijwel alle continentale landen is het zoo, dat de scheepvaart of in het geheel niet, of slechts voor een miniem deel bijdraagt in de kosten en desondanks waarlijk geen groote winsten maakt.

Ondanks dit feit, is men (o.a. in Nederland) steeds doorgegaan met te beweren, dat watervervoer goedkoop is. Jarenlang heeft het als een axioma gegolden, en nog steeds ziet men dat het zijn invloed niet geheel heeft verloren. De aanleg van het Twente-Rijn-kanaal en het Juliana-kanaal zijn er sprekende bewijzen van. Op een zeer belangrijk onderscheid moet men echter acht geven. Niet alle kanalen zijn aangelegd met het uitsluitend doel de scheepvaart te dienen. Speciaal geldt dit voor de lage deelen van ons vaderland. Zoo kan een kanaal zijn gegraven met het doel de afwatering van een streek te bevorderen. Een deel der kosten moet dan worden gesteld op rekening van hen, wier belangen daardoor worden gediend. Hierdoor wordt echter niet weggenomen het feit dat in tal van gevallen watervervoer plaats heeft, dat alleen mogelijk wordt gemaakt doordat de gemeenschap ten onrechte de kosten van den waterweg voor zijn rekening heeft genomen. De kosten zijn er dan echter niet minder om; de voorwaarden waaronder concurrentie plaats vindt met hen, die wel de kosten van den weg moeten vergoeden, zijn dan als die bij een handicap-race, en de benutting van het technisch en economisch meest geschikte vervoermiddel wordt er door belemmerd.

De techniek der water- en wegverkeersmiddelen bracht mede, dat de Staat slechts zelden in rechtstreeksch contact kwam met de latere gebruikers. Rivieren en wegen zijn er steeds geweest; steeds hebben daarop particuliere verkeersmiddelen zich bewogen. Door uitbrei-

ding van het water- en landwegennet heeft de Staat niet anders gedaan dan de mogelijkheid geschapen, dat dit particuliere verkeer zich, in het belang van de volkswelvaart, kon uitbreiden. Hier is een geleidelijke ontwikkelingsgang geweest.

Anders was het echter toen de spoorwegen hun intrede deden. Hoewel men ook hier in den aanvang wel gedacht had aan het openstellen der banen voor particuliere vervoermiddelen, bleken hiertegenover onoverkomelijke technische bezwaren te bestaan. De gebondenheid aan de lijn, die het bij enkel spoor onmogelijk maakte uit te wijken voor een tegenkomend voertuig, en ook bij dubbel spoor verhinderde dat men elkaar inhalend kon passeeren, maakte dat de veiligheid niet gedoogde wat men in navolging van andere, reeds oudere typen verkeerswegen zich had voorgesteld; de exploitatie moest dus in één hand berusten. Hetzij dat de Staat de wegen bouwde en ze aan een spoorwegmaatschappij in exploitatie gaf, hetzij dat zulk een maatschappij zelf den bouw der wegen ondernam, steeds was de Staat zich nu van zijn groote macht bewust, daar de spoorwegmaatschappijen Staatshulp niet konden ontberen. Bouwden zij zelf hun weg, dan hadden zij reeds bij ont-eigeningen hulp van den Staat noodig. Exploiteerden zij lijnen van den Staat, dan was hun positie vanzelf afhankelijk. De Staat maakte hiervan dan ook gebruik door aan de maatschappijen voorwaarden te stellen; voorwaarden in het algemeen belang, doch ook ten aanzien van de huur, welke exploitanten van Staatslijnen moesten betalen. Het ligt voor de hand, dat de Staat dan vergoeding vroeg voor de kosten die de aanleg van de spoorlijn hadden veroorzaakt. Vooral in een tijd waarin men in principe zeer gekant was tegen monopolies en het „laisser faire laisser aller” hoogtij begon te vieren, ging men gemakkelijk over tot het vorderen van vele waarborgen, opdat de monopoliepositie der spoorwegen niet misbruikt zou worden. Ook in die gevallen waarin de Staat zelf de Spoorwegen exploiteerde, wenschte de wetgevende macht daarom soortgelijke waarborgen.

Zoo is dus in korte trekken verklaard hoe het historisch is gegroeid dat door den Staat in het algemeen aan wegverkeer, behoudens enkele weinig beteekende uitzonderingen, als b.v. die, welke op de veiligheid betrekking hebben, geen andere eisch is gesteld, dan een gedeeltelijk dragen der kosten, die de Staat zich voor dat

wegverkeer heeft getroost. Hoe het komt dat het waterverkeer nog steeds zeer vrij is, en veelal niet behoeft bij te dragen in de kosten der kanalen en andere werken. Ten slotte hoe het komt dat aan het spoorwegverkeer deze verplichtingen in vollen omvang zijn opgelegd.

Dat iets historisch gegroeid is, is echter op zichzelf geen rechtvaardiging, en uit hetgeen wij reeds meermalen over den beitel en schroevendraaier gezegd hebben, zal duidelijk zijn geworden, dat de bestaande verkeerspolitiek van verkeersmiddelenpolitiek, de bevorrechting van enkele verkeersmiddelen ten nadeele van andere, onhoudbaar is geworden. Er is immers geen enkele waarborg, dat bij het vervoer die verkeersmiddelen worden gebruikt die dit op de technisch en economisch nuttigste wijze kunnen verrichten. Integendeel, de verdeling der transporten tusschen de verkeersmiddelen berust niet op economische beginselen, doch op willekeur.

Gelijkmaking der concurrentie-voorwaarden is daarom het eerste doel, waarop de thans te volgen verkeerspolitiek gericht moet zijn.

Het komt ons voor, dat wij deze stelling reeds voldoende gemotiveerd hebben, om onmiddellijk over te kunnen gaan tot een bespreking van de wijze waarop zulks kan geschieden. Ons inziens komen in hoofdzaak drie bases, waarop de gelijkheid tot stand kan komen, in aanmerking, en wel:

- A. het voeren van een passieve verkeerspolitiek, hetgeen zou inhouden een volledig herstel der vrije concurrentie, een volledig terugtrekken van *elke* Staatsbemoeïing;
- B. het voeren van actieve verkeerspolitiek met als doel alle verkeersbedrijven dezelfde voorwaarden op te leggen als thans de spoorwégen *zijn* opgelegd;
- C. het voeren van een actieve verkeerspolitiek met als doel alle verkeersbedrijven te binden aan al die voorwaarden welke aan de verkeers-apparatuur *behooren* te worden opgelegd (zie Hoofdstuk I).

Is van herstel der vrije concurrentie heil te verwachten?

¶ Het zal niet moeilijk zijn hierop het juiste antwoord te geven. Uit de geheele beschouwing die wij aan het verkeerswezen hebben gewijd, is immers reeds gebleken, dat het tegendeel het geval is.

In de eerste plaats bleek dat het algemeen belang een dergelijk terugtreden van de Overheid uit het terrein der verkeersbedrijven niet gedooft; in de tweede plaats wezen wij er op dat de technische eigenaardigheden der verkeersbedrijven een belemmering vormen voor een automatisch herstel van evenwicht. Het kapitaal-intensief karakter dezer bedrijven heeft immers tengevolge, dat dalende vervoerprijzen eerst dan met zekerheid hun invloed op het aanbod van verkeersgelegenheid doen gevoelen, wanneer de speciale kosten niet meer door de prijzen worden goedgemaakt. Hier kan de concurrentie dus slechts ruïneus werken. Wij hebben boven bij de theorie der prijsvorming reeds op dit verschijnsel gewezen, doch willen hier in navolging van Prof de Vries, *Halm* citeeren, die in „Die Konkurrenz“ 1929, blz. 141, de volgende passus wijdt aan dezen vorm van concurrentie dien hij in de geheele grootindustrie aantreft, dus overal waar men te doen heeft met zeer kapitaal-intensieve bedrijven.

Wij citeeren dus: „Die ruinösen Konkurrenzkämpfe in der Grossindustrie gehen also auf gewisse *technische* Eigenheiten des Wirtschaftslebens zurück. Technische Tatbestände verhindern dass im normalen wirtschaftlichen Konkurrenzkampf sich ein wirklicher *Ausgleich* herbeiführen lässt. Erwerbstreben und Konkurrenz führen im Wechselspiel die ausgleichende Bewegung des Wirtschaftslebens herbei. Aber diese Bewegung wird gestört durch technische Eigenheiten des Produktionsprozesses, die jede rückläufige Bewegung, d.h. die Bewegung der Konkurrenzzerleichterung, verhindern. Normalerweise muss einer übermässig starken Konkurrenz durch Produktionseinschränkung (Ausfall der Grenzbetriebe) abgeholfen werden. Die Abhilfe wird auf die Dauer dadurch erreicht, dass die Erwerbswirtschaften durch Verluste abgeschreckt oder ruiniert, sich so weit als möglich anderen Produktionen zuwenden. Wird aus technischen Gründen diese rückläufige Bewegung unmöglich gemacht, so muss die bekannte Erscheinung der ruinösen Konkurrenz sich zeigen: *eine Konkurrenz ohne Sinn und Zweck, die keinen Ausgleich zustande bringen kann, die ohne Ausweg immer weiter toben muss, eine Konkurrenz die nichts weniger ist als ein Ordnungsprinzip, eine Karikatur ihrer selbst, die mit der normalen Konkurrenz nichts gemein hat, weil sie ihre volkswirtschaftliche Funktionen nicht erfüllt*“.

Het is dezelfde ruïneuze, corrigeerende werking missende, concurrentie die zich bij de verkeersbedrijven voordoet. Het is dus een concurrentie zonder einde, zonder doel: een concurrentie die reeds daarom alleen veroordeeld zou zijn. De bijzondere beteekenis der verkeersbedrijven zoowel van economischen als van staatkundigen en maatschappelijken aard, doen de gevolgen dezer concurrentie nog des te nadeeliger zijn. Telkens immers zal het uitvallen van geruïneerde verkeersbedrijven hiaten in het verkeersapparaat doen ontstaan. Te veel belangen zijn bij een geregelde en ongestoorde bedrijfsuitoefening gediend, dan dat deze hiaten kunnen worden getolereerd. Van herstel der vrije concurrentie is dus geen heil te verwachten.

Wat kan gelijkmaking der concurrentievoorwaarden bereiken?

Heeft men eenmaal het onwenschelijke van Staatsonthouding op het gebied van het verkeerswezen onderkend, dan doet zich de vraag voor, welke actieve verkeerspolitiek de Staat zal voeren. Reeds hebben wij vastgesteld dat deze politiek een eenheid behoort te vormen. Daarnaast komt nu echter de vraag, of elke politiek die gelijke behandeling der onderscheiden verkeersmiddelen waarborgt, de juiste is. Het ligt voor de hand dat de praktijk gaarne aansluiting zoekt bij bestaande verhoudingen, en dat men de oplossing der gelijkmaking gaarne zoekt, hetzij in het opleggen aan alle verkeersmiddelen van die verplichtingen welke het meest gebonden verkeersmiddel reeds heeft, hetzij in het ontslaan der zwaar gebonden verkeersmiddelen van drukkende verplichtingen. Zelden echter blijken die verplichtingen onmisbaar en kan van verlichting der positie sprake zijn. Vrijwel steeds komt de praktijk dan ook tot de erkenning dat aansluiting der verkeerspolitiek bij die welke ten aanzien van de zwaarst gebondenen (d.z. in het algemeen de spoorwegen) wordt gevoerd, onvermijdbaar is.

Ieder, die hiervoor echter een lans breekt, vindt bepaalde groepen belanghebbenden tegenover zich. Daarover behoeft hij zich niet te verwonderen; hij zal slechts moeten trachten door kracht van argumenten zijn standpunt ingang te doen vinden. Ook zijn er, die onbevooroordeeld de zaak beschouwend, tot de conclusie zijn gekomen, dat de „voortgang belemmerd wordt.” „De voort-

gang", het is het tooverwoord, welks inhoud niemand kent, doch dat in onze eeuw voor een goed deel uitdrukking heeft gevonden in toenemend comfortabel en snel vervoer. Men zegt dan dat de vrije concurrentie den vooruitgang heeft bevorderd, en vergeet, dat vrije concurrentie tusschen verkeersmiddelen, waarvan het eene wel, het andere niet, de kosten van den weg betaalt, geen vrije concurrentie, geen concurrentie in economischen zin is. Men zegt, dat het opleggen van zwaardere verplichtingen aan weg- en waterverkeer spoorwegpolitiek is, en erop gericht, het oude tegen het nieuwe te beschermen, en vergeet, dat slechts op deze wijze echte concurrentie, d.i. zonder handicap en zuiver gebaseerd op economische principes, kan ontstaan. Men zegt dat de vooruitgang kunstmatig geremd wordt, en vergeet dat voor alles vooruitgang zelf niet kunstmatig mag zijn, hetgeen toch zeer zeker het geval is wanneer op kunstmatige, d.i. niet economische wijze, het nieuwe verkeersmiddel boven het oudere, bevorderd wordt. Op die wijze wordt immers door lage prijzen een stimulans gegeven aan vervoer met verkeersmiddelen, die geenszins onder alle omstandigheden de laagste in kosten zijn. De goedkoopte der transportgelegenheid mag niet slechts schijn zijn, zij moet berusten op geringe werkelijke kosten.

Terecht zegt Prof. de Vries in het artikel in de Economist (blz. 304): „Het doel mag uiteraard nooit zijn het verouderde tegen het nieuwe te beschermen of om ter beveiliging van gevestigde belangen het eene vervoermiddel te bevoordeelen boven het andere. Het algemeen belang is ermede gebaat, als het vervoer in handen komt van die transportmiddelen, die het op de meest doelmatige en economische wijze kunnen bewerkstelligen. Maar zal het eene vervoermiddel in de plaats van het andere kunnen treden, dan moet een tweeledige voorwaarde zijn vervuld. Ten eerste zal het vervoer ook inderdaad minder moeten kosten en mag de goedkoopte niet slechts schijnbaar zijn, omdat het een deel der kosten eenvoudig niet in rekening wordt gebracht. In de tweede plaats zal het in staat moeten zijn de geheele taak over te nemen.”

Wil men de concurrentie-voorwaarden geheel gelijk maken, dan moet men aan alle verkeersmiddelen dezelfde eischen stellen als aan het hoofdverkeersmiddel; zou b.v. het wegverkeer het spoorwegverkeer moeten overnemen, dan zou het een onafwendbare eisch

zijn, dat het wegverkeer aan vervoer- en exploitatieplicht zou worden gebonden. Ook zouden stationskosten het wegverkeer gaan belasten, enz.; het vervangend verkeersmiddel moet dus in staat zijn de *geheele* taak van het oudere verkeersmiddel over te nemen. Dit omvat ook den eisch dat alle aan het oudere verkeersmiddel in het algemeen belang opgelegde verplichtingen nagekomen moeten worden. Concurrentie tusschen verkeersmiddelen, die noch voldoen aan de voorwaarde, dat hun vervoerprijzen gebaseerd zijn op het dragen van het totaal of een evenredig deel der kosten van dat verkeersmiddel, noch aan de voorwaarde, dat ongeveer gelijke verplichtingen ontleend aan het algemeen belang hun zijn opgelegd, is dus een handicap-race en geen normale mededinging. Met vele anderen acht Prof. de Vries (*Economist* 1933, blz. 304) dezen vorm van mededinging „zeer bedenkelijk”. „Te bedenkelijker wordt deze, wanneer zij zich richt op de transportbedrijven, die in het algemeen belang belet worden, zich terug te trekken” (exploitatieplicht) „wanneer zij bovendien van ongeregelden aard is en het twijfelachtig moet worden geacht, of men haar op den duur tegen de thans gevraagde vrachtprijzen wel vol zal kunnen houden. Indien men daarbij slechts op de voordeeligste momenten deelen van het vervoer aan anderen tracht te onttrekken, en hun overigens het terrein laat” (gemis aan vervoerplicht), „kan een dergelijke mededinging zelfs een parasitair karakter aannemen.” Het ligt immers in de technische eigenaardigheden der beide verkeersmiddelen, dat de auto het vervoer der hoogwaardige en een deel der transporten van middelhooge waarde tot zich trekt; het geringwaardige vervoer blijft echter voor de spoorwegen, want is eenerzijds in omvang te groot voor het wegvervoer, en kan anderzijds de betrekkelijke hooge kosten van dit vervoer niet dragen.

Uit de leer der differentieele tarieven was duidelijk geworden, dat lage tarieven voor massagoederen mogelijk worden gemaakt door de hoogwaardige transporten een grooter aandeel in de kosten te doen bijdragen. Wanneer nu echter het autoverkeer een groot deel der hoogwaardige transporten aan de spoorwegen onttrekt, blijft dezen slechts een onevenredig groot aandeel in het vervoer der geringwaardige massagoederen. Tot vervoer dezer goederen is de auto niet, zijn de spoorwegen wel verplicht. Het wegverkeer doet dus, wat men in Amerika noemt „To take the cream of the traffic”;

het parasiteert op de spoorwegen, doordat het het onrendabele vervoer van zich af kan schuiven.

Gelijke concurrentievoorwaarden als de spoorwegen is dus de eisch dien men mag stellen. Hiertoe is dus noodig dat in de eerste plaats de kosten van den weg ten laste worden gebracht van het verkeersmiddel dat van dien weg gebruikt maakt. In de tweede plaats moeten alle verkeersmiddelen in principe dezelfde verplichtingen aan het algemeen belang ontleend, worden opgelegd, dus t.a.v. de veiligheid, vervoerplicht, sociale maatregelen, aansprakelijkheid, gelijkheid van behandeling, enz.

Hoewel hierdoor het element van willekeur, dat in hooge mate de tegenwoordige verkeerspolitiek beheerscht, grootendeels zou zijn uitgeschakeld, is hiermee echter ons inziens nog geenszins de basis gelegd voor de ontwikkeling en handhaving van een krachtig en gezond verkeersapparaat dat met de minst mogelijke kosten de grootste diensten aan het bedrijfsleven bewijst.

Wil men zulk een basis leggen, dan zal men verder moeten gaan, en den grondslag voor de te voeren verkeerspolitiek niet moeten zoeken in aansluiting bij eene, welke reeds t.a.v. een bepaald verkeersmiddel wordt gevoerd, doch in de theorie. Men zal rekening moeten houden met datgene, wat de verkeerseconomie als den juisten weg aanwijst; eerst dan heeft men een waarborg dat rekening wordt gehouden met de bijzondere economische eigenschappen der verkeersbedrijven. Slechts dan, wanneer men de speciale verhoudingen in een bepaalden bedrijfstak kent, kan men de algemeene economische theorie daaraan toetsen.

Dat de algemeene theoretische economie, die veelal het stelsel der vrije concurrentie als heilzaam voor het bedrijfsleven uitwijst, in het verkeerswezen tot een andere conclusie leidt, is een gevolg van het overwegend kapitaalintensief karakter der vervoerbedrijven, en de gevolgen die daaruit ten aanzien van de prijsvorming voortvloeien, waardoor iedere concurrentie hier steeds de kiem van algeheele ruïne in zich draagt. De heilzame corrigeerende werking, waardoor weliswaar bepaalde bedrijven telkens aan ondergang worden blootgesteld, doch overproductie wordt voorkomen, mist zij ten eenenmale. Met den gewonen vorm van concurrentie heeft zij dan ook slechts den naam gemeen. Wij waren daarom bij de bespreking der prijsvorming tot de conclusie gekomen,

dat een monopolie (in eenigerlei vorm) voor de verkeersbedrijven aangewezen was. Thans willen wij nogmaals iets nader ingaan op de ruïneuze werking van de vrije concurrentie, bestaande in het niet verhinderen van overproductie van verkeersgelegenheid, het onmogelijk maken van aanwending van het stelsel der differentieele tarieven, het verhinderen van elke poging om te komen tot verdichting van het verkeer, en door dat alles in het bevorderen van kapitaalverspilling, in het verhinderen van daling der werkelijke vervoerkosten en daardoor tenslotte in het belemmeren der zoozeer productieve arbeidsverdeeling.

De toestand in het verkeerswezen der meeste Westersche en Amerikaansche landen is door de toenemende concurrentie der nieuwe verkeersmiddelen, zorgwekkend geworden. Daar, waar de concurrentie eenigszins scherpe vormen heeft aangenomen, zijn staatscommissies benoemd om rapport uit te brengen. In verschillende landen zijn reeds wetten in werking getreden, in andere nog in voorbereiding, die een regeling der verhouding tusschen de verschillende verkeersmiddelen beoogen. Door vrijwel alle regeeringen wordt de grootste waarde aan de oplossing van het vraagstuk der verkeerscoördinatie gehecht. Dit op zichzelf bewijst reeds, welk een bijzondere plaats het verkeer in het bedrijfsleven van een land inneemt. Scherpe concurrentie in andere bedrijfstakken heeft zelden of nooit die algemeene belangstelling vermogen op te wekken als thans het geval is bij die in de verkeersbedrijven. Een ieder acht zijn eigen belang rechtstreeks bij een oplossing betrokken.

Wat zijn uiterlijk de moeilijkheden waaronder de verkeersbedrijven gebukt gaan; wat is de reden waarom van alle kanten, in vrijwel alle landen, zoo dringend om regeling wordt gevraagd?

Het is de onrustbarende vermindering der transporten die door de spoorwegen worden verricht, het is de afnemende bedrijvigheid, die bij de binnenscheepvaart te constateeren valt. Het zijn de groote verliezen die daaruit voor aandeelhouders, in vele gevallen de Staat zelf, voortvloeien.

Het zijn de noodsprongen die deze bedreigde verkeersbedrijven uit moeten voeren, willen zij hun bestaan nog eenigszins rekken, de pogingen der spoorwegen om andere verkeersmiddelen zooveel mogelijk afbreuk te doen, de pogingen om bevrijd te worden van in

het algemeen belang opgelegde verplichtingen, de pogingen om vergunning te verkrijgen tot het staken van onrendabele diensten, de pogingen om zelf een deel van het verkeer met andere verkeersmiddelen te bedienen. Het is aan den anderen kant de steeds toenemende omvang van het wegverkeer, de te verwachten groei van het verkeer door de lucht. Het zijn de concurrentie-maatregelen tusschen oude en nieuwe verkeersmiddelen en nieuwe verkeersmiddelen onderling. Het is de toeneming van de onveiligheid die het wegverkeer meebracht, het zijn vooral ook de enorme kosten die de Staten zich voor het wegverkeer moeten getroosten, en dit niet uitsluitend om nieuw verkeer mogelijk te maken, doch voor een belangrijk deel om een verschuiving van vervoer van de oude op de nieuwe verkeersmiddelen te begunstigen. Het zijn de in doorsnede lage vrachtprijzen en de zware lasten die aan het bedrijfsleven op indirecte wijze door de tekorten der oude verkeersmiddelen worden opgelegd. Het is kortom, het op gemeenschapskosten handhaven van een verkeersapparaat dat niet in evenredigheid staat tot de verkeersbehoefte, terwijl de hooge kosten per vervoerde eenheid die daarvan het gevolg zijn, verhinderen dat de verkeersbedrijven dat nut afwerpen dat men van hen zou mogen verwachten.

De rentabiliteit der verkeersbedrijven als geheel gezien, is, dit mag als een vaststaand feit worden aanvaard, gering; tegenover den slechten toestand der oude verkeersbedrijven staat geen voldoende compensatie bij de nieuwe. Naar het ons voorkomt, mag dit worden toegeschreven aan het feit, dat een relatief te groot deel van het tot productie ter beschikking staande kapitaal wordt aangewend tot uitbreiding der verkeersapparatuur. Naar algemeen economische begrippen immers wijst de geringe rentabiliteit der verkeersbedrijven op het feit, dat het nut per aangewende eenheid kapitaal gering is.

Zulks kan zijn oorsprong vinden in drie oorzaken waarvan een een tijdelijke, de beide andere een meer permanent karakter dragen. De eerste is de invloed der economische crisis, die hier evenzeer als in andere bedrijven, zich doet gelden; reeds voordat deze intrad, was echter van een verkeersvraagstuk sprake. Als oorzaken der geringere rentabiliteit der verkeersbedrijven met meer permanent karakter, komen slechts twee mogelijkheden in aanmerking, òf bij den kant van de vraag òf bij dien van het aanbod moet

men zoeken. Dat de vraag naar vervoergelegenheid geringer zou zijn geworden, is, afgezien van de crisisverschijnselen en de vervoerbeperkende werking van tariefmuren, op zijn minst genomen, onwaarschijnlijk. Nieuw verkeer immers is, juist tengevolge van de mogelijkheden die de nieuwe verkeersmiddelen schiepen, ontstaan, en de feiten zijn er om te bewijzen, dat van een eenigszins belangrijke vermindering van vervoer geen sprake is. Hetgeen dan als mogelijke oorzaak overblijft is dat teveel vervoergelegenheid wordt geboden. De verhouding tusschen vraag en aanbod is verstoord, echter niet doordat de vraag zoozeer is teruggelopen, doch doordat het aanbod onevenredig snel is toegenomen.

De geringe rentabiliteit van het vervoerapparaat is, naar het zich dus laat aanzien, een gewone vorm van overproductie, overproductie in relatieven zin; te veel vervoergelegenheid wordt geproduceerd — te veel kapitaal wordt in dit productieproces vastgelegd — te weinig kapitaal blijft voor andere, nuttiger doeleinden beschikbaar. Het evenwicht in het productieproces is dus verstoord.

Om verschillende redenen trad echter de economische wet, dat niet-rendeerende bedrijven vanzelf verdwijnen, niet in werking. In de eerste plaats was losmaken van het kapitaal uit de eens gegeven bestemming en aanwending ervan in andere, meer profijjt brengende richting, een onmogelijkheid; in de tweede plaats zijn de spoorwegen gebonden aan een in het algemeen belang opgelegden exploitatieplicht. Ondanks de ontwikkeling van het wegverkeer, gingen zij dus voort op den weg dien zij steeds waren gegaan, zelfs werden hier en daar nog spoorlijnen en kanalen aan het oude stelsel toegevoegd.

Groote voordeelen bood echter het wegverkeer. Het bracht een algeheelen ommekeer in vervoermethoden en mogelijkheden. Het was in staat in vele gevallen goedkooper te vervoeren en bood tot nu toe ongekende voordeelen. Het drong door tot plaatsen voor spoor- en watervervoer onbereikbaar, schiep zoo zijn eigen vervoer, en werkte in hooge mate mee aan de ontsluiting van het platteland. Moest het met oude verkeersmiddelen concurreeren, dan bleek het, vrijgesteld als het was van elken vervoerplicht, in staat dat vervoer tot zich te trekken waaraan het meeste voordeel te behalen viel. Het kon dan zijn prijzen meestal iets lager stellen dan die vervoerbedrijven die ook het weinig voordeel brengend vervoer van geringwaardige transporten op zich moesten nemen. Ook werden de kosten van

den weg aanvankelijk door de gemeenschap gedragen. Geen exploitatieplicht, geen vervoerplicht, drukte den weggebruiker. Zoo kon het motorvervoer èn door zijn technische voordeelen, èn door zijn wettelijke bevoorrechting, een groot deel van het vervoer aan de oudere verkeersmiddelen onttrekken.

Het wegverkeer had zijn eigen ontwikkeling te danken aan het feit, dat, dank zij zijn eigen gunstige eigenschappen, mede dank zij de bevoorrechte positie waarin het tusschen de andere verkeersmiddelen verkeerde, groote winsten werden behaald. De rentabiliteitscheen zoo hoog, dat meer kapitaal zijn weg in deze richting vond. Kunstmatig werd deze ontwikkeling soms nog geprikkeld door afbetalingssystemen, waardoor autofabrikanten hun afzet vergrootten. Steeds grooter werd het wagenpark der gezamenlijke weggebruikers.

De hoeveelheden te vervoeren goederen en personen namen tegelijkertijd weliswaar niet onbelangrijk toe, hielden echter bij verre na geen gelijken tred met de uitbreiding van het totale vervoerapparaat. Slechts een gelijktijdige inkrimping der oude vervoerbedrijven zou het evenwicht hebben kunnen bewaren. Volgens de algemeene theoretische economie zou men dan ook een dergelijken ontwikkelingsgang verwacht hebben; mits vrije concurrentie bestaat, zoekt het kapitaal immers steeds naar hoogst mogelijke rentabiliteit. In dezen gedachtengang is het verschijnsel, dat het verkeersapparaat, bij ongeveer gelijkblijvende vraag naar vervoergelegenheid, aan de eene zijde steeds meer wordt uitgebreid, slechts verklaarbaar, wanneer daar aan de andere zijde een inkrimping tegenover stond, die vraag en aanbod zoodanig in evenwicht hield, dat de vervoerprijzen op zulk een peil werden gehouden, dat het kapitaalsrendement voldoende bleef om nieuw kapitaal haar weg naar de verkeersbedrijven te doen vinden. In feite was de toestand echter anders: tegenover een naar verhouding min of meer gelijkblijvende vraag naar vervoergelegenheid en een eveneens vrijwel gelijkblijvend aanbod van de zijde der oude verkeersbedrijven, kwam de onevenredig groote groei van het wegverkeer te staan. De algemeene theoretische economie kan hier haar stelling, dat het kapitaal steeds haar hoogst mogelijke rentabiliteit zoekt, in zooverre handhaven, als sprake is van dat kapitaal, dat telkens aan het verkeersapparaat wordt toegevoegd.

Dat deze rentabiliteit echter overeen zou stemmen met het nut

dat de kapitaals-aanwending zou opleveren, meenen wij ten sterkste te moeten ontkennen. Zulks zou wel het geval zijn, wanneer men in feite kon spreken van „een verkeersapparaat”. Deze term heeft echter slechts academische beteekenis en is onder de bestaande omstandigheden slechts de samenvatting van een groot aantal kleine bedrijven, die weliswaar eigenlijk door de gelijkheid van dienst, dien zij bewijzen, nl. verplaatsing van personen en goederen in de ruimte, een eenheid vormen, nochtans hun diensten verrichten onder geheel verschillende omstandigheden en op eigen wijze. Van eenheid is in feite geen sprake. Hierdoor wordt het mogelijk gemaakt, dat steeds nieuw kapitaal in deze nieuwe verkeersmiddelen wordt gestoken, die eenerzijds door ongelijke concurrentievoorwaarden, anderzijds door bepaalde natuurlijke voordeelen boven andere verkeersmiddelen een winst weten te behalen, terwijl het in de oude verkeersbedrijven gestoken kapitaal waardeloos wordt gemaakt. Daar dit kapitaal echter voor niets anders meer bruikbaar is, wordt het verkeersapparaat eerst dan ingekrompen, wanneer de vrachtprijzen tot dat peil zijn gedaald, dat zelfs de speciale kosten niet meer worden goedgemaakt. De toevoeging van nieuw kapitaal zal zich voortzetten totdat ook voor de nieuwe verkeersmiddelen geen normaal rendement meer te behalen is. Uit deze praemissen blijkt, dat eerst dan van uitbreiding der verkeersapparatuur geen sprake meer zal zijn, wanneer alle in het verkeersapparaat gestoken kapitaal in meerdere of mindere mate zijn rendement heeft verloren, wanneer de oude verkeersmiddelen vrijwel geheel aan den grond zitten, en ook voor de nieuwere verkeersbedrijven geen dienst meer te behalen valt. Dit vormt toch wel bij uitstek het bewijs voor het feit, dat kapitaalverspilling op zeer groote schaal plaats heeft, daar blijkbaar alle in die vervoerbedrijven gestoken kapitaal dan geringer nut zal opleveren dan zulks bij een andere bestemming het geval zou zijn geweest.

Het is dus de verdeeldheid van belangen, de absolute afwezigheid eener belangengemeenschap, gepaard met de aan het kapitaal-intensief karakter verbonden eigenaardigheden der verkeersbedrijven, die deze kapitaalverspilling mogelijk maken. Door vorming van kartels en pools kan hieraan ten deele worden tegemoet gekomen. De coördinatie tusschen spoorwegen onderling is dan ook in de

meeste landen reeds voor een goed deel tot stand gekomen. Zelfs in de landen waar het particulier initiatief, ook op verkeersgebied steeds is geëerbiedigd, is het proces der coördinatie op gang; zoo heeft de Railways Act 1921 in Engeland het aantal spoorwegmaatschappijen tot 4 gereduceerd, en is in Amerika het aantal maatschappijen aanzienlijk beperkt. Voor het verkeer te water zou de vorming van kartels en pools misschien in aanmerking komen, doch voor het wegverkeer zijn de voorwaarden daartoe nog geenszins aanwezig. De bewegingsvrijheid der verkeersmiddelen, het groote aantal potentieele concurrenten en de geringe aanvangskosten zijn daar een belemmering om tot het vormen eener eenheid te komen. Daarom zal, ons inziens, zulk een unificatie slechts van boven af, slechts door den Staat, kunnen worden tot stand gebracht. Onthoudt de Staat zich van die inmenging, dan zal de kapitaalverspilling zoolang doorgaan als er kapitalisten gevonden worden, die er voordeel in zien nieuw kapitaal in een der vele vervoerbedrijven te steken. Dat zij daarmede tegelijkertijd ander kapitaal (dat reeds in vervoerbedrijven belegd is en daaruit niet meer kan worden losgemaakt) vrijwel waardeloos maken, laat hen bij de belegging begrijpelijkerwijze onverschillig, daar er geen rechtstreeksche samenhang tusschen de belangen bestaat. Bestonden er slechts aandeelelen in het „verkeersapparaat-als-een-geheel” en zou dit verkeersapparaat steeds worden uitgebreid op de wijze als thans geschiedt, dan zou de kapitalist snel genoeg bemerken dat het rendement van zijn kapitaal daalde; nu hij echter aandeelelen heeft in deelen van het verkeersapparaat, ziet hij eenerzijds met ongerustheid de waarde van zijn spoorwegaandeelelen zinken, en is hij anderzijds bereid kapitaal in het wegverkeer te beleggen, daar dit een behoorlijke rente oplevert. Dat er samenhang is tusschen het een en het ander, ziet hij over het hoofd, of zoo hij het al inziet, is hij begrijpelijkerwijze door de tegenstelling van belangen niet genegen ten bate van de spoorwegaandeelelhouders af te zien van het steken van kapitaal in het renteopbrengend wegverkeer. Slechts door het geheele verkeersapparaat tot een belangengemeenschap te maken, kan aan dezen toestand een einde worden gemaakt. Reeds hebben wij gezegd dat wij van meening zijn, dat zulk een eenheid door de veelvuldigheid der belangentegenstellingen slechts met zeer veel moeite door belanghebbenden zelf tot stand zou zijn te brengen. Doch zelfs wanneer zulk een belangen-

gemeenschap wel vanzelf zou ontstaan, zou daarbij het ingrijpen van den Staat noodig zijn, al ware het slechts om de belangen der verzenders en reizigers te waarborgen. Bovendien zouden de verkeersbedrijven van hun kant waarschijnlijk zeer gesteld zijn op een publiekrechtelijke bescherming hunner belangen. Op eenigerlei wijze zal de Staat dus het heft in handen moeten nemen, hetzij om de eenheid tot stand te brengen, hetzij om haar, wanneer zij eenmaal ontstaan is, met voldoende waarborgen te omringen.

Is dus de kapitaal-verspilling reeds voldoende motief om den Staat gerechtigd te achten in te grijpen in de verdeeldheid en een belangengemeenschap te vormen, nog duidelijker wordt dit, wanneer wij bedenken dat onbepaalde concurrentie tusschen verkeersbedrijven den ondergang van elk stelsel van differentieele tarieven beteekent. Op het groote economische nut dat zulk een stelsel meebrengt, daar het de vervoerbedrijven in principe in staat stelt „de faire payer à chaque transport tout ce qu'il peut payer”, en daardoor de mogelijkheid schept tot een veel omvangrijker vervoer in de klasse der geringwaardige massagoederen, dan anders het geval zou zijn geweest, hebben wij reeds gewezen. Wij meenen daarom te kunnen volstaan met een verklaring van het feit, dat het economisch zoo nuttige stelsel der differentieele tarieven door onbepaalde concurrentie volkomen te gronde wordt gericht. Het is Colson die in hetzelfde werk dat wij reeds meerdere malen citeerden op blz 335 zegt:

.....„le défaut d'entente serait absolument désastreux pour eux, car la lutte ferait bien vite tomber le péage presque à zéro”. Immers vervolgt hij: „Le détenteur de chaque voie a toujours avantage à baisser son tarif, plutôt que de laisser échapper le trafic, tant que la recette fournie par chaque unité dépasse la dépense qu'elle cause: il ira donc d'abaissement en abaissement jusqu'à la limite extrêmement basse constituée par le prix de revient partiel, si ses concurrents l'y poussent.”

Het is geheel in overeenstemming met hetgeen wij reeds omtrent de prijsvorming gezegd hebben, wanneer wij met Colson constateeren dat vrije concurrentie, in het bijzonder wanneer deze plaats vindt onder omstandigheden als deze door het verschijnsel der speciale en algemeene kosten worden in het leven geroepen, de ten-

dens heeft alle vrachtprijzen op het laagste peil, d.i. op dat der speciale kosten te nivelleeren. Het feit dat transporten een bepaalden prijs kunnen dragen, maakt immers nog niet dat deze prijs ook werkelijk betaald wordt. Hiertoe is immers noodig dat de verzender of reiziger geen vervoerder vindt die tegen een lagere prijs bereid is dit vervoer te verrichten. Het is ons inziens, zooals Prof. de Vries (blz. 298) het formuleert: „Immers al bleek een goed, de tot dusver betaalde vracht, gemakkelijk te *kunnen* dragen, de verzender zal tot betaling hiervan niet meer bereid zijn, zoodra een concurrerend vervoerder aanbiedt het transport goedkooper op zich te nemen.” Nu zou men de vraag kunnen stellen of inderdaad een vervoerder gevonden zal worden die het vervoer goedkooper op zich neemt, en of, wanneer zulks het geval blijkt te zijn, de oude vervoerder dan niet te duur heeft vervoerd. Dit is juist waarop Colson wijst wanneer hij zegt dat de vervoerder er steeds meer belang bij heeft een vervoer te behouden dan star vast te houden aan het tarief dat hij eigenlijk bedrijfstechnisch zou moeten berekenen. Immers ieder transport dat een prijs opbrengt die de speciale kosten van dat transport slechts een fractie, hoe gering dan ook, te boven gaat, draagt bij in de algemeene kosten, en iedere vervoerder heeft er belang bij dat transport voor zich te behouden. In vele gevallen zal hij daartoe met geringe kosten in staat zijn, daar in de meeste gevallen additioneel vervoer slechts zeer geringe kosten meebrengt. Het onderscheid tusschen de speciale en de algemeene kosten en de daaruit voortvloeiende omstandigheid dat alleen de speciale kosten per vervoerde eenheid kunnen worden berekend, de algemeene daarentegen over 't totaal-vervoer moeten worden omgeslagen, heeft tengevolge dat in 't algemeen elk additioneel vervoer met geringe kosten kan geschieden. De vervoerder komt dus steeds in de verleiding additioneel vervoer tegen een te lage prijs aan te nemen, een prijs die zijn eenige begrenzing vindt in de speciale kosten die dat transport veroorzaakt. Alles wat hij daarboven berekent, draagt bij in de dekking der algemeene kosten en levert eventueel winst.

Ieder vervoerder gaat bij zijn berekening in eerste instantie uit van de vraag: hoeveel moet ik voor dit transport rekenen, wil ik mijn kosten, dat zijn dus de speciale en daarboven een behoorlijk aandeel in de algemeene, dekken. Op het moment dat hij dit transport zal uitvoeren, bedenkt hij dat het voertuig dat hij te dien einde zal

laten loopen, nog niet geheel gevuld is en hij met zeer weinig extra kosten additioneel vervoer zou kunnen aannemen. Vrijwel alles wat hij voor dit additioneel vervoer berekent, is winst. Daarom is hij in staat een lageren prijs dan een ander vervoerder, voor wien het transport hoofdtransport was, te berekenen. Hij onttrekt dus zoo transporten aan andere vervoerders. Deze van hun kant overwegen dat ze altijd nog beter het transport tegen een prijs die tenminste iets in de algemeene kosten bijdraagt, kunnen behouden, dan er geheel van af te zien. Het is, zooals Prof. de Vries (blz. 299) het duidelijk zegt: „Ten aanzien van een afzonderlijk vervoer kan ieder der partijen steeds met hetzelfde recht dezelfde redeneering houden: gegeven de capaciteit van mijn transportmiddelen, is het voor mij voordeliger een bestaand vervoer te behouden, of een bijkomend vervoer tot mij te trekken, zoolang het nog maar iets boven de speciale kosten opbrengt. Maar zoodra de concurrentie zich op een breed gebied voordoet, en deze gevallen talrijk worden, slaat dit op zichzelf juiste betoog voor allen in zijn tegendeel om, en het resultaat kan slechts zijn, dat het voordeel voor een ieder in verlies verkeert. daar het uitloopt op een nivellatie van alle vrachtprijzen naar beneden. Zoodoende komt men ook hier weer voor de keus te staan: óf blijvende verliezen te aanvaarden, óf over te gaan tot uitschakeling, hetzij regeling der concurrentie. Het doordringen van dit inzicht is bij de spoorwegen mede een der drijfveeren geweest, die daar tot concentratie van het geheele bedrijf of tot uitschakeling der mededinging hebben geleid. Dezelfde nadeelige gevolgen als daar zullen zich ook thans weer voordoen, wanneer de concurrentie van andere vervoermiddelen, die dezelfde diensten kunnen bewijzen, een eenigszins belangrijken vorm gaat aannemen. Vooral wanneer deze optreedt, terwijl er een surplus aan vervoercapaciteit bestaat en als de mededingende partijen niet alle op denzelfden grondslag werken, en niet aan dezelfde eischen hebben te voldoen.”

Een ander motief dat, naar het ons voorkomt, kracht bijzet aan den eisch dat op eenigerlei wijze de Staat een belangengemeenschap moet doen ontstaan en aan de onbepaalde onderlinge concurrentie der verkeersbedrijven paal en perk moet stellen, is dat der onmogelijkheid onder een stelsel van ongebondenheid in eenigerlei vorm verdichting van het verkeer door te voeren. Wij wezen er op dat

dit een der meest effectieve middelen is om de vervoerkosten zelf belangrijk te drukken, iets wat natuurlijk van het hoogste belang is voor de bevordering der arbeidsverdeling.

De eisch tot verdichting van het verkeer berust, op wat Colson noemt „la supériorité de la production en grand”. Het voordeel der massaproductie doet zich bij de verkeersbedrijven tengevolge van het groote aandeel dat de algemeene kosten in het totaal der kosten hebben, zeer krachtig gevoelen. Colson zegt (blz. 335): „La prépondérance des charges permanentes sur les charges proportionnelles à la quantité produite de marchandises (ici, le service du transport), qui engendre la supériorité de la production en grand, y est énorme”. Hoe meer vervoerdiensten een bepaald verkeersmiddel verricht, hoe minder de productiekosten per vervoereenheid bedragen; zulks zal duidelijk zijn wanneer men bedenkt dat de algemeene kosten vrijwel volkomen onafhankelijk zijn van den omvang der verrichte vervoerdiensten. Het spreekt dus vanzelf dat een verkeersmiddel dat per dag tweemaal zooveel vervoerdiensten verricht als een ander, zijn algemeene kosten van dien dag over tweemaal zooveel vervoerdiensten kan verdeelen en dat dit op de te berekenen vervoerprijzen van grooten invloed kan zijn. Bij slechte benutting der bestaande verkeersmiddelen kan het dus niet anders of de vervoerkosten blijven hoog. Derhalve moet men er naar streven alle vervoer zooveel mogelijk te concentreeren, zooals wederom Prof. de Vries dit uitdrukt: „voorzover dit met het oog op de meest gewenschte en gepaste wijze van transport doelmatig kan geschieden.”

Hierdoor bereikt men dat de intensiteit van het gebruik der verkeersmiddelen zoo sterk mogelijk wordt opgevoerd, terwijl men met inachtneming der bovenbedoelde restricties, steeds het oog gericht moet houden op een zoo dicht mogelijk benaderen der volledige benutting der bestaande vervoercapaciteit. Hierom is het in het leven roepen van concurrerende verkeersmiddelen die vrijwel denzelfden dienst bewijzen, economisch onverantwoord; ieder van beide verkeersmiddelen zal immers met verminderde intensiteit moeten werken, hetgeen gelijk staat met stijging der kosten per eenheid.

Er zijn slechts twee redenen waarom het scheppen van zulk een concurrerend verkeersmiddel economisch verantwoord zou kunnen

zijn, namelijk wanneer de verkeersbehoefte zoo groot is dat één verkeersmiddel niet in de bevrediging daarvan zou kunnen voorzien, of wanneer het nieuwe verkeersmiddel op een andere of betere wijze zou werken, waardoor nieuw verkeer zou ontstaan.

Wij willen er in dit verband op wijzen, dat ondanks de zoo duidelijk waarneembare verschijnselen die op overproductie aan verkeerscapaciteit wijzen, nog steeds door velen de stelling verdedigd wordt, dat iedere verkeersgelegenheid zijn eigen verkeer schept. Zij, die hiervan uitgaan, zullen in het scheppen van concurrerende verkeersgelegenheden geen euvel zien, evenmin als de voorstanders van het stelsel der vrije concurrentie. Deze laatsten immers redeneeren aldus: „Laat de twee verkeersmiddelen tegen elkaar strijden and the fittest will survive.”

Zij vergeten daarbij onder vele andere redenen, die voor ons oorzaak waren de vrije concurrentie voor de verkeersbedrijven te verwerpen, dat, om te overleven, een van beide partijen dood moet zijn (afgezien van den dikwijls onaangename toestand waarin de overlevende zich na den strijd bevindt). Zou de uitslag zijn, dat spoor- en watervervoer het onderspit delfden, dan zou door het verdwijnen dezer verkeersmiddelen het vervoer van zware grondstoffen zeer worden bemoeilijkt. Zij immers leenen zich tot dit vervoer bij uitstek. Hen geheel te doen verdwijnen zou reeds daarom alleen aan de maatschappij groote schade doen; goedkoope grondstoffen zijn voor de industrie een eerste vereischte. Werden de oude verkeersmiddelen echter slechts in stand gehouden voor het vervoer dezer grondstoffen, dan zouden de vervoerkosten te hoog worden, evenals zulks het geval zou zijn wanneer andere transportmiddelen dit vervoer geheel zouden overnemen. De grondstofprijzen zouden moeten stijgen en veel thans loonende productie zou onmogelijk worden gemaakt. De oude verkeersmiddelen kunnen dus niet worden gemist en elke politiek die daar geen rekening mee houdt, is nadeelig voor het economisch leven van een land.

Evenals de voorstanders van „vrije concurrentie onder alle omstandigheden” behooren ook degenen die de onbeperkte gelding van den regel: „Elke verkeersgelegenheid schept zijn eigen verkeer” voorstaan, tot de gedachtensfeer der 19e eeuw, die den stelregel „laissez faire, laissez aller” in zijn geheelen omvang had aanvaard.

De twintigste eeuw erkent weliswaar de kern van waarheid die in dezen schuilt, doch vervalt niet in de fout eener onbepaalde interpretatie. Zoo erkent zij wel de tendens die van het scheppen eener verkeersgelegenheid uitgaat, zij weet dat dikwijls verkeer op deze wijze wordt geschapen, zij weet echter ook, dat men niet met een wet te doen heeft; dat de omvang waarin op deze wijze verkeer geschapen wordt een beperkte is; dat de krachten die dat verkeer zullen opwekken, aanwezig moeten zijn, en dat dus de beteekenis der stelling: verkeersgelegenheid scheidt verkeer, een zeer betrekkelijke is. Reeds is er door velen op gewezen dat het typisch verschijnsel dezer eeuw: de rationalisatie, de strekking heeft den omvang van het vervoer te beperken.

Is het waar dat de verkeersbehoefte in de komende decennien niet meer in die mate zal toenemen als zulks in het tijdperk dat achter ons ligt het geval was, dan is er des te meer reden om, juist ook met het oog op hetgeen wij zoo juist ten aanzien van de verdichting van het verkeer en de hooge kosten die uit een weinig intensief gebruik der verkeersmiddelen voortvloeien, gezegd hebben, te waken tegen het verder voortschrijden van een proces dat ons nu reeds de gevolgen voor overproductie aan verkeerscapaciteit zoo hevig doet gevoelen. Daarom dus is het des te meer noodzakelijk, dat het geheele verkeersapparaat van boven af wordt gezien, dat er een eenheid ontsta om het bij de verkeersbedrijven ontbrekend correctief der vrije concurrentie te vervangen en kapitaalverspilling te voorkomen; om te voorkomen dat een vitaal deel van het productieapparaat voortdurend door onzekerheid, voortvloeiend uit débâcles enz. wordt gestoord; om te zorgen dat slechts die verkeersmiddelen een transport uitvoeren die door hun technische kwaliteiten en de daarmee samenhangende kosten, zich het meest tot dat transport eigenen.

Het is thans, naar het ons voorkomt, afdoende duidelijk geworden dat het voor de ontwikkeling van het economisch leven in het algemeen, van het hoogste belang is, dat niet langer de verkeersbedrijven als myriaden naast en door elkaar krioelen, doch dat een belangengemeenschap gevormd wordt tusschen al diegenen, die zich bezig houden met het verplaatsen van personen en goederen in de ruimte, en dat deze gemeenschap in een bepaalde verhouding van ondergeschiktheid tot den Staat zal moeten staan. (Wenschelijkheid van verkeerscoördinatie).

Is men eenmaal tot de gevolgtrekking gekomen dat de verkeerspolitiek zich moet richten op het vormen eener belangengemeenschap, waarin ieder verkeersmiddel die plaats moet innemen welke het krachtens zijn technische kwaliteiten toekomt, dan doet men er goed aan enkele gevaren die bij het tot stand brengen van zulk een eenheid steeds voor oogen moeten staan, daar zij zooveel doenlijk dienen te worden vermeden, in het licht te stellen.

Daar wij ons geenszins tot taak hebben gesteld reeds in dit algemeen deel de verschillende vormen waarin zulk een belangengemeenschap zou kunnen worden tot stand gebracht, en dus evenmin de voor- en nadeelen dier vormen, te behandelen, hebben wij bij het volgende, slechts het oog op enkele zeer algemeen zich voordoende gevaren, welke het vormen van een eenheid en monopolieposities in het algemeen plegen te scheppen.

Deze gevaren ontspruiten aan de uitschakeling der vrije concurrentie, en het is hierop dat zich voornamelijk de critiek van hen concentreert, die om welke redenen dan ook, het scheppen van een zekere eenheid vreezen.

Het zijn in hoofdzaak drie gevolgen welke men vreest:

- 1) Opdrijven der vrachtprijzen ten nadeele van andere bedrijfstakken.
- 2) Stabiliseering van het bedrijf door het ontbreken van een voldoende prikkel tot aanwending van nieuwe technische mogelijkheden.
- 3) Aaneensluiting van het personeel tot een te groote macht in den Staat.

Hoewel wij geenszins het bestaan van deze gevaren ontkennen, en van meening zijn, dat bij het zoeken naar een oplossing van het verkeersvraagstuk, de meest mogelijke aandacht aan uitschakeling dezer gevaren moet worden besteed, meenen wij toch dat, zelfs wanneer zulks geheel onmogelijk mocht blijken (hetgeen wij geenszins van meening zijn) de uitschakeling der vrije concurrentie nog het kleinere euvel zou blijken te zijn. Wij zijn het geheel eens met Pirath wanneer deze op blz. 247 van „Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft“ zegt: „Die Grösze und Bedeutung eines Wettbewerbs im Verkehrsleben findet aber dort eine Grenze wo im Kampf der verschiedenen Verkehrsmittel um genügendes Verkehrsvolumen die Auslastung des Betriebsapparats so sehr zurück-

geht, dasz die Allgemeinheit damit verbundene höhere Selbstkosten tragen musz und der Nutzen des Wettbewerbs in einer algemeinen Mehrbelastung der Wirtschaft versinkt". Een onbeperkte mededinging, met onafwijsbare noodzakelijkheid leidende naar overproductie aan vervoergelegenheid, door de sterk extensieve benutting der verkeersmiddelen leidende tot hooge vervoerkosten, zal ons inziens uiteindelijk veel grooter schade aan de volkswelvaart toebrengen dan de bovengenoemde, aan de uitschakeling der concurrentie verbonden bezwaren. Ten overvloede zijn wij echter van meening dat eenerzijds ook thans deze gevaren min of meer bestaan, en dat anderzijds ook bij een verkeerseenheid deze gevaren min of meer kunnen worden tegengegaan.

Het gevaar der aaneensluiting van het personeel tot een te groote macht in den Staat is ook onder de bestaande omstandigheden een factor die geenszins gering moet worden geacht. Weliswaar wordt de aaneensluiting door het ontstaan eener verkeerseenheid bevorderd, zij is er geenszins van afhankelijk. Bovendien is het niet noodzakelijk onder verkeerseenheid het vormen van een enkel bedrijf te verstaan, zoodat steeds alle maatregelen die ten aanzien van het personeel zouden worden genomen, voor het geheele personeel van alle verkeersmiddelen zouden moeten gelden.

Het opdrijven der prijzen is een eigenschap welke aan monopolïde posities is verbonden. Men bedenke echter steeds, dat ook daar grenzen zijn gesteld en dat de Staat door het voeren eener verkeerspolitiek in den zin dien wij boven hebben voorgestaan, in hooge mate regelend in de prijsvorming kan optreden. Het zal echter zaak zijn dat het toezicht op de tarieven bij een volkomen onpartijdige instantie berust.

Moelijker zal het zijn het „bevriezen" van het verkeersapparaat te voorkomen. Maar al te zeer is men geneigd een bedrijf dat niet aan concurrentie is blootgesteld, te standaardiseeren. Weliswaar komt het ook dikwijls voor dat groote bedrijven nieuwe technische middelen toepassen, de prikkel bij uitnemendheid hiertoe is echter zonder twijfel verdwenen. Ook hier kan een doelmatige Overheidspolitiek veel bereiken; het meeste heil zal ons inziens te verwachten zijn van het geven van een zekeren invloed aan de kringen van vervoerders; hierop moet o.i. het oog worden gehouden.

Tenslotte kan, zoowel bij de prijsvorming als bij het toepassen

van nieuwe technische mogelijkheden, groote invloed uitgaan van het zoogenaamde werkverkeer; de beteekenis hiervan moet men vooral niet onderschatten. Tot slot van dit algemeen deel zullen wij daarom een korte verhandeling wijden aan de noodzakelijkheid het werkverkeer vrij, d.w.z. buiten een eenheidscheppende regeling te laten.

HOOFDSTUK III.

HET WERKVERKEER.

Onder werkverkeer (een term, die wij bij gebreke van een goed Nederlandsch woord overnemen) dient te worden verstaan alle vervoer dat plaats heeft met eigen verkeersmiddelen en eigen personeel van hem, aan wien de vervoerdienst wordt bewezen.

Het Introductory Report, uitgebracht door the Committee of Independent Experts aan the International Chamber of Commerce, onderscheid makend tusschen personen en goederenverkeer, geeft de volgende twee definities (blz. 7): „Journeys in private vehicles without payment” en „Carriage by private lorries of goods belonging to the owners of the lorries (ancillary services-Werkverkehr).” In het meer genoemde Bericht der Zwitsersche Spoorwegen (blz. 11) wordt het werkverkeer gedefinieerd als „Transporte für das eigene Geschäft.” Zoowel in het Report als in het Bericht wordt dus de term werkverkeer speciaal op goederenvervoer betrokken. Wij zijn echter van meening, dat geen enkele reden bestaat om dit onderscheid te maken, en geven daarom boven een definitie die voor beide soorten vervoer geldt.

Wij willen hier uit het Report (blz. 7) citeeren: „It is necessary to distinguish clearly between two forms of government intervention in regulation of motor transport. The first consists of regulations applicable to all forms of motor transport in the general interest, such as regulations affecting public safety, insurance, conditions of labour and damage to roads.

The second category of regulations, called hereafter „control”, implies a restriction in the free use of motor transport and involves to a greater or lesser extent an element of monopoly. This form of government intervention implies a special concession or an executive decision in each case.

Motor transport enterprises working for hire or reward are usually subjected to special restrictions coming under both the above categories." Daarentegen blijkt uit hetgeen dan volgt, dat het werkverkeer weliswaar meestal aan de eerste „category of regulations” onderworpen is, doch dat zulks ten aanzien van de tweede categorie niet steeds vaststaat: . . . „may or may not include private goods vehicles used by their owners for their own purposes.”

Hier ziet men duidelijk het vraagstuk van het werkverkeer voor oogen gesteld. Eenerzijds moet alle verkeer aan bepaalde algemeene eischen voldoen, anderzijds doet zich de vraag voor, of men bij het tot stand brengen eener verkeerseenheid voor het werkverkeer een uitzondering kan maken, waardoor dit buiten zulk een gemeenschap zou kunnen blijven.

Het eerste wat men in zulk een geval gaat onderzoeken is, of er tusschen de twee soorten verkeer zoodanige verschillen bestaan, dat daaruit het verschil in behandeling zou *behooren* voort te vloeien. Door wien het vervoer verricht wordt, is echter èn economisch èn juridisch in principe irrelevant; tegen gelijkstelling bestaat dus in principe *geen bezwaar*. Geenszins sluit dit echter ook de *wenschelijkheid* van een gelijke behandeling in. Zelfs zijn er verschillende gronden waarom wij met de meeste klem de vrijheid van het werkverkeer willen verdedigen:

a) Hoewel wij niet gelooven dat op zuiver juridische gronden een bezwaar tegen opneming van het werkverkeer in de te vormen verkeerseenheid kan worden ingebracht, zijn wij toch van meening dat de sterk persoonlijke verhouding die bij dit soort verkeer den vervoerster met het verkeersmiddel verbindt, een vorm aanneemt die een ernstige vermaning aan de Overheid om niet te treden op het terrein van het individu, rechtvaardigt. Het bedrijfsleven is een terrein waarop de Overheid een taak, zij het dan ook met groote voorzichtigheid, te vervullen heeft. Diep in te grijpen in de sterk individueele sfeer die het werkverkeer kenmerkt, zou echter naar onze meening in strijd komen met veler rechtsgevoel.

Sterker zijn echter de doelmatigheidsargumenten die wij kunnen doen gelden. Deze zijn:

b) Is het werkverkeer vrij, dan kan dit het uit de uitschakeling

der vrije concurrentie voortvloeiende gevaar van prijsopdriving tegengaan; het kan optreden als prijsregulator. Zouden immers de vrachtprijzen van de transportbedrijven te hoog worden, dan zou een toeneming van den omvang van het werkverkeer verwacht mogen worden. Deze zou een prikkel voor de transportbedrijven vormen om hun vrachtprijzen te verlagen.

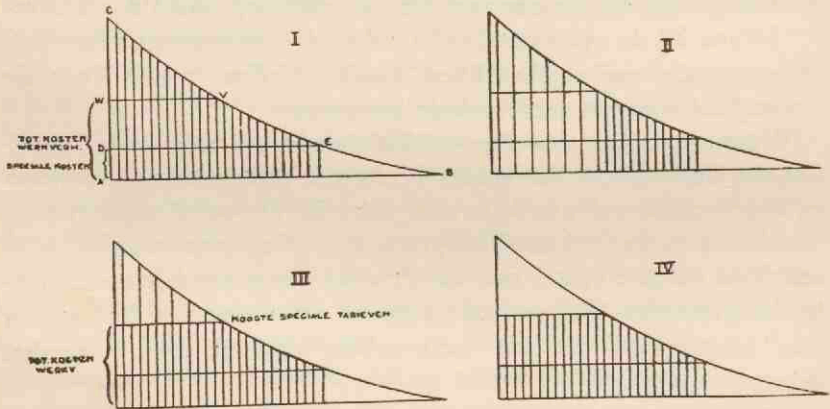
- c) Is het werkverkeer vrij, dan kan dit in zekere mate bevorderen, dat de transportbedrijven niet „bevrozen”. Nieuwe technische middelen, verkeersmiddelen met lagere kostprijzen, zal het kunnen invoeren, en een daling der kosten zal, evenals boven, de transportbedrijven tot nieuwe activiteit prikkelen.
- d) Het gevaar dat de omvang der vervoergelegenheid zou achterblijven bij de vervoerbehoefte, die de belangengemeenschap vormende verkeersbedrijven zouden bieden, wordt door de vrijheid van het werkverkeer bezworen.

Wij meenen hierom dat er voldoende redenen zijn om te bepleiten dat het vervoer dat plaats heeft met eigen verkeersmiddelen en eigen personeel van hem aan wien de vervoerdienst bewezen wordt, buiten de verkeersbelangengemeenschap moet worden gelaten. Men vergeet echter niet dat de door ons genoemde doelmatigheidsargumenten elke waarde kunnen verliezen door het nemen van maatregelen die het werkverkeer ongelijk zwaar zouden belasten.

Men zou verkeerd doen te meenen dat de prijsreguleerende invloed van het werkverkeer zich gelijkmatig over de geheele linie der transporten, zal doen gevoelen. Dit zal duidelijk zijn wanneer men zich de curve voor oogen stelt welke de draagkracht der verschillende transporten weergeeft. Men zal dan tot de conclusie komen, dat de werking van het werkverkeer in de eerste plaats is, de vrachtprijzen der hoogwaardige transporten te drukken, en dat het zijn invloed op de geringwaardige transporten eerst zal doen gevoelen, wanneer deze reeds een betrekkelijke hoogte hebben bereikt. Men zal echter ook moeten toegeven dat, al werkt een dergelijke regulator niet overal even sterk, haar bestaan toch van gewicht kan worden beschouwd, daar zij in ieder geval, zij het dan ook bij een ietwat hooger of lager niveau, prijsopdrivingen tegen-

gaat — wat vooral bij monopolioïde posities als wij voor de verkeersbedrijven noodig achten — van beteekenis is. Welke de werking van een vrij werkverkeer op de prijsvorming der verkeersbedrijven is, geven wij hierbij weer.

Een vervoerbedrijf dat door werkverkeer beconcurrereerd wordt, zal zijn grootst mogelijke inkomen kunnen behalen door invoering van een zeer vérgaande differentieering van zijn tarieven, gepaard met het verleenen van speciale tarieven in de hoogere tariefklassen aan die vervoerders welke voor werkverkeer in aanmerking komen.



De verticale lijnen geven elk een transport aan dat tegen een prijs welke door de lengte van zulk een lijn wordt weergegeven, plaats vindt.

Men stelle zich deze werking van het werkverkeer als volgt voor: Stel in fig. I: de lijn BC is de limiet waartoe de differentieering kan naderen. AD geeft de gemiddelde hoogte der variabele kosten weer (de lijn DE is in de practijk geen rechte lijn, daar de variabele kosten wisselen). AW geeft de gemiddelde totale kosten van het werkverkeer weer (ook de lijn WV hebben wij gemakshalve recht gehouden, hoewel ook de hoogte dezer kosten natuurlijk wisselt). Figuur II geeft weer welke de invloed der concurrentie van het werkverkeer is, wanneer de differentieele tarieven volledig gehandhaafd blijven: een vermindering van het vervoer

in de hoogste tariefklassen. Figuur III geeft weer wat men door speciale tarieven kan bereiken. De vraag doet zich voor, of men met het oog op de ongewenschtheid van discriminatie, gerechtigd is speciale vrachtprijzen toe te staan om het werkverkeer terug te dringen. Wij zijn van oordeel dat dit geoorloofd zal zijn sinds en in zoover als het werkverkeer dat vervoer zonder dergelijke tarieven goedkooper zelf kan vervoeren. Men mag dit o.i. niet beschouwen als een „bevoorrechtig”. Aanvaardt men de vrijheid van het werkverkeer, dan is deze „bevoorrechtig” vanzelf reeds voor bepaalde categorieën van bedrijven en personen geschapen. Deze kunnen dan immers zelf op dien goedkooperen grondslag reeds vervoeren. Het zou uitsluitend in het nadeel der vervoerbedrijven en geenszins in het voordeel der vervoerbedrijven, die op die verkeersbedrijven zijn aangewezen, zijn, wanneer men hier louter uit gelijkheids-wensen die bedrijven verbod te trachten die transporten voor zich te behouden of terug te winnen (zie fig. III).

Aanvaardt men dit standpunt echter niet, en wenscht men voor alle vervoerders gelijke prijzen, dan heeft men te kiezen tusschen volledige differentieering met dun vervoer in de hooge tariefklassen of normaal vervoer in alle tariefklassen met nivelleering der differentiatie in de hoogste klassen (vgl. II en IV); welke van de twee oplossingen men dan verkiest, zal afhangen van de vraag bij welk stelsel men een grooter totaal inkomen verwacht; hetgeen weer voor een groot deel zal afhangen van de mate waarin die transporten, welke krachtens hun vervoerwaarde *theoretisch* voor werkverkeer in aanmerking zouden komen, daarvoor ook *feitelijk* in aanmerking komen (lang niet ieder heeft immers steeds voldoende te vervoeren om er eigen materiaal op na te houden). De conclusie die wij hieruit trekken is, dat vrijheid van het werkverkeer op zichzelf geenszins vernietiging van het stelsel der differentieele tarieven beteekent, doch dat deze vrijheid wel gekocht wordt ten nadeele van de vervoerbedrijven, die een deel van hun vervoer in de hoogste tariefklassen verliezen.

Afgezien van het principieele bezwaar dat wij tegen ontneming van de vrijheid aan het werkverkeer hebben (ongeoorloofd ingrijpen in de bedrijfsvoering), achten wij echter ook met het oog uitsluitend op de doelmatigheid van die vrijheid gericht (prijnsreguleering, niet-bevriezen en waarborg voor het steeds aanwezig blij-

ven van voldoende verkeersgelegenheid) de tegen dien prijs gekochte voordeelen, niet te duur betaald.

Het is niet zoozeer het *bestaan* van een omvangrijk werkverkeer, als wel de preventieve werking die van de *mogelijkheid tot ontstaan ervan*, uitgaat, waarop prijs moet worden gesteld. Het zal het streven der verkeersbelangengemeenschap moeten zijn, in den loop van den tijd het werkverkeer, dat thans een zeer groote plaats inneemt, terug te dringen door goede en goedkope bediening van de vrachtersbelangen. Het wil ons voorkomen dat wij in dit verband goed doen tot slot dezer beschouwing nog de overweging te citeeren die de Schweizerische Bundesbahnen ertoe heeft gebracht de vrijheid van het werkverkeer tenslotte te aanvaarden: „Die Eisenbahnen verzichten auf die Forderung der Unterstellung des Werkfernverkehrs unter Konzessionspflicht, *in der Erwartung dasz nach der allgemeinen Einrichtung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus der Werkverkehr erheblich abnehmen wird*“. (Art. 4 der Übereinkunft 1933).

Het lijdt ons inziens geen twijfel, of regelmatige brengen en afhaaldiensten door het geheele land uitgevoerd, scheppen de mogelijkheid, ook zonder het opleggen van een concessieplicht aan het werkverkeer, een belangrijk deel der transporten, die thans door dit verkeer worden verricht, aan de transportbedrijven te doen toevallen. Blijkt deze stelling waarheid te bevatten, en in Zwitserland is men op weg uitvoerige ondervinding hieromtrent op te doen, dan is ook aan het groote bezwaar dat men tegen deze ongelijke behandeling van het werkverkeer zou kunnen doen gelden, zijn kracht ontnomen.

Het is hiermede, dat wij dit algemeen deel willen sluiten, om thans in het bijzonder deel over te gaan tot een bespreking van den stand van het coördinatie-vraagstuk in eenige Europeesche en Amerikaansche landen.

BIJZONDER DEEL.

INLEIDING.

In het algemeene deel waren wij tot verscheidene conclusies ten aanzien van het verkeerswezen gekomen. Samengevat hebben wij deze echter in ééne allesomvattende gevolgtrekking, welke wij „de wenschelijkheid van verkeerscoördinatie” genoemd hebben. Thans, nu wij ons in de eerste plaats ten doel stellen in eenige landen een onderzoek in te stellen naar de vraag of, en zoo ja, in hoeverre en op welke wijze, door middel van wetgeving „verkeerscoördinatie” aldaar zich ontwikkelt, meenen wij met het oog op noodzakelijke vergelijking tusschen dat wat is en dat wat wenschelijk is, den inhoud van het zoo omvangrijke begrip der coördinatie, scherp te moeten omlijnen.

Inhoud van coördinatiepolitiek.

Welke is in concreto de inhoud van verkeerscoördinatiepolitiek?

In de Memorie van Antwoord op het Wetsontwerp tot Instelling van een Verkeersfonds heeft onze Regeering te kennen gegeven onder coördinatie te verstaan: „Het brengen van verband tusschen de verschillende verkeersmiddelen, noodig om de verdeeling van het vervoer over die verkeersmiddelen zoodanig te doen plaats vinden, dat het meest economische vervoer is gewaarborgd.”

Deze definitie, hoewel geenszins onjuist, heeft dit nadeel, dat zij zoo vaag is en daardoor zooveel mogelijkheden tot interpretatie biedt, dat een politiek, welke op haar compas zou willen varen, het gevaar loopt, reeds op toepassing der eerste grondbeginselen te stranden. Weliswaar voegt de Regeering aan haar definitie toe, dat daarbij drie beginselen moeten worden gevolgd, nl.: 1) dat het verkeerswezen van een land als een geheel moet worden gezien en behandeld; 2) dat bij de inrichting en regeling van het vervoer het algemeen belang voor oogen moet worden gehouden, en 3) dat

de verkeersmiddelen volgens commercieele beginselen moeten worden geleid, doch ook hiermede is geen afdoende afbakening van den te volgen weg gegeven. Geen rekening wordt bijvoorbeeld gehouden met de (door de Regeering zelf ook ongetwijfeld als zeer gewichtig aangemerkte) bestaande verkeersmiddelen.

Zooveel waarde hecht de Regeering zelfs aan het bestaande, dat zij op blz. 4 van diezelfde Memorie v. Antwoord verklaart, „dat het voordeel, door de verbetering van den weg of den aanleg van een nieuwen weg, door eenig verkeersmiddel verkregen, moet opheffen het nadeel, door die verbetering aan andere verkeersmiddelen toegebracht.” Hiermee gaat de Regeering dus verder dan de Commissie-Patijn, die in haar verslag van 1924 vaststelde, dat tot aanleg van nieuwe vervoerwegen alleen moet worden overgegaan „indien inderdaad de vervoerkosten langs den nieuwen weg een economische besparing beteekenen, d.w.z. indien de vervoerkosten op dien weg, met inbegrip van rente en afschrijving der aanlegkosten en kosten van onderhoud en bediening, beneden de kosten van vervoer per bestaanden vervoerweg, met name van de spoorwegen, liggen. De kosten van rente, afschrijving en onderhoud behoeven bij den bestaanden vervoerweg niet in rekening te worden gebracht, omdat die in elk geval moeten worden gedragen, of de nieuwe vervoerweg tot stand komt of niet”. Prof. de Vries in zijn artikel in de *Economist* 1933, blz. 309, nam deze conclusie over, zonder haar blijkbaar geheel te onderschrijven (althans de opneming van het woord „zou” in den laatsten zin, wijst hierop). Ook de Studiecommissie, ingesteld door het Hoofdbestuur der Ned. Mij. voor Nijverheid en Handel, kon zich hier grotendeels mee vereenigen, en ook wij zijn van meening dat *in beginsel* het door haar gestelde criterium beter voldoet dan dat van de Regeering. Algemeen economisch redeneerend moet men toch tot de conclusie komen, dat, wanneer naast een bestaand bedrijf dat met zekere kosten werkt, een ander bedrijf kan worden opgezet, bij welks inrichting volgens behoorlijke calculatie een prijs berekend kan worden, die b.v. half zoo hoog is als die welke het eerste bedrijf moet berekenen, het economisch onjuist zou zijn de oprichting van zulk een bedrijf te beletten. Men zou in wezen niet anders doen dan toegeven aan den wensch der kaarsenfabrikanten, die bescherming tegen het zonlicht verlangd zouden hebben. Onjuist zou het

echter ook zijn de totale kosten der twee ondernemingen met elkaar te vergelijken. De totale kosten mag men slechts in rekening brengen, zoolang een andere aanwending van het kapitaal mogelijk blijft, dus bij het nieuw te beleggen kapitaal; van een vergoeding voor het oude vastgelegde kapitaal zou men echter moeten afzien, alvorens het economisch verantwoord zou zijn het bedrijf te staken. De twee grootheden die men in beginsel bij de beoordeeling, of een nieuwe vervoerweg naast een bestaanden moet worden geopend, in rekening moet brengen, zijn de totale kosten van den vervoerdienst over den nieuwen weg (dus met inbegrip van rente en aflossing) en de kosten van den vervoerdienst over den ouden weg, verminderd met rente en aflossing van het in dien weg gestoken kapitaal.

Het is dan ook zeer begrijpelijk dat de Studiecommissie vraagt: „het kan toch zeker niet de bedoeling zijn om elken nieuwen verkeersweg of elk nieuw verkeersmiddel af te wijzen, dat niet dadelijk ook het verlies dekt, hetwelk door vermindering van verkeer op den ouden weg kan ontstaan? In zijn algemeenheid zou dat het gevaar in zich bergen, dat gebruik maken van de ontwikkeling der techniek onnoodig belemmerd werd.”

Toch gelooven wij, dat vanuit het standpunt der Regeering bezien, haar eigen bovenbedoelde uitspraak *in de gegeven omstandigheden* juist is. De toestand op verkeersgebied is thans immers zoo dat de Staat den aanleg van alle vervoerwegen in handen heeft. Er bestaat op dit terrein geen vrije concurrentie, doch alle vervoerwegen zijn en worden door een en denzelfden (rechts)persoon, den Staat, aangelegd.

Men kan hier een vergelijking maken met een fabrikant die met een bepaalde machine producten voortbrengt. Wanneer een nieuwe machine werd uitgevonden die met veel minder kosten zou kunnen werken, dan zou deze fabrikant slechts die nieuwe machine in gebruik stellen, wanneer de totale kosten van de nieuwe productiemethode liggen beneden de totale kosten van zijn momenteel nog toegepaste methode. Hierbij zal hij wel degelijk rekening houden met de kapitaallasten die hem nog ter zake van het oude productieapparaat drukken. Kunnen die lasten niet uit de meerdere opbrengst van de nieuwe productiewijze worden opgebracht, dan zal hij zich voorloopig aan de oude methode houden. Heeft hij een monopolie, dan beteekent dit dat de nieuwe methode in het geheel niet wordt

toegepast. Bij vrije concurrentie echter zal een ander, die aan de oude kapitaallasten niet gebonden is, haar wel in toepassing brengen. Door het monopolie is onze fabrikant dus in staat zijn belegd kapitaal te beschermen. Dat hij op deze wijze zijn berekeningen maakt, is hem geenszins kwalijk te nemen. Wie een monopolie bezit, zou al zeer dwaas moeten zijn wanneer hij zichzelf, ten koste van eigen kapitaal ging beconcurreren.

Had de monopolist zijn oude kapitaal reeds afgeschreven, dan behoefde hij met de kapitaallasten geen rekening meer te houden, en kon hij onmiddellijk overgaan tot de nieuwe productiemethode zoodra aan het door de Commissie-Patijn gestelde criterium voldaan was. Nu is het een feit dat men (theoretisch althans) onder het natuurlijke stelsel der vrije concurrentie, in staat behoort te zijn op ieder moment het belegde kapitaal volkomen af te schrijven. Dit is nu eenmaal het normale kapitaalrisico. Stel nu echter dat de fabrikant dit niet kan doen, omdat hij b.v. zijn bedrijf i.p.v. op aandelen, met obligatieleeningen heeft gefinancierd en een onvoldoende afschrijvingspolitiek heeft gevoerd, dan kan men hem al zeer moeilijk ontraden zijn eigen kapitaal te beschermen en hem adviseeren zijn eigen kapitaal door investering van nieuw kapitaal te beconcurreren en uiteindelijk te vernietigen.

Zoo is thans ook de positie van den Staat ten aanzien van de vervoerwegen. Doordat het scheppen van vervoerwegen uit den aard der zaak alleen in handen van den Staat ligt en deze de bittere pillen van een vroeger gevolgde volstrekt onvoldoende afschrijvingspolitiek nog heeft te verwerken, kan men hem nauwelijks aanraden den economisch meest juisten weg te bewandelen en de totale kosten van het vervoer over den nieuwen weg slechts te vergelijken met de partieele kosten van het vervoer over den ouden weg; doch zal men een uit nood en als straf op de zonde geboren opportune politiek moeten voeren, welke slechts dan kan toestaan een nieuwen verkeersweg aan te leggen wanneer de rentabiliteit van den nieuwen weg zoo groot is dat ook het onafgeschreven kapitaal dat in den ouden weg is geïnvesteerd, daarin een voldoende remuneratie vindt.

Men ziet hier een teekenend voorbeeld van economisch ongewenschte toestanden in welke een onvoldoende afschrijvingspolitiek het nageslacht kan brengen.

Principieel staan wij dus op het standpunt door de Commissie-Patijn in 1924 aangenomen. Onder de gegeven omstandigheden echter, zien wij voor *den Staat* geen anderen weg om zijn verliezen zooveel mogelijk te beperken en zijn belastingplichtigen niet onnoo- dig zwaarder te belasten dan reeds geschiedt, dan door toepassing van de door de Regeering zelf onlangs gestelde en bovengeciteerde verkeerspolitieke richtlijn.¹⁾

Met de Regeering, de Commissie-Patijn en de genoemde Studie- commissie zijn wij het in elk geval in zooverre eens „dat niet mag worden overgegaan tot verbetering van bestaande en aanleg van nieuwe verkeerswegen en -werken, tenzij vooraf een behoorlijke rentabiliteitsberekening is opgezet en daarbij tevens *rekening is gehouden* met het nadeel, dat voor andere verkeersmiddelen uit de nieuwe werken kan voortvloeien”.

Deze gedachte is echter van zoo vitaal belang in de geheele coördinatiegedachte, dat een aanduiding van deze zijde der coördinatiepolitiek in de definitie niet mag ontbreken. Gelukkiger dan de definitie der Regeering, achten wij daarom die welke bovenbe- doelde Studiecommissie in haar brochure, getiteld: „Eenige beschou- wingen over het vervoervraagstuk” geeft. Daar wordt n.l. onder coördinatiepolitiek verstaan: „dat *uitgaande van de bestaande verkeersmiddelen en -mogelijkheden* als één samenhangend geheel, er naar gestreefd moet worden de verdeeling van het vervoer over die verkeersmiddelen zoodanig te doen plaats vinden, dat zoo ruim mogelijk in alle vervoersbehoeften wordt voorzien en ieder vervoer op de meest economische en doelmatige wijze plaats vindt.”

Een verbetering welke deze definitie ook brengt, is het opnemen van den factor der ruime verkeersmiddelenvoorziening. Zooveel mogelijk verkeersgelegenheid, zonder nochtans het vervoerapparaat oneconomisch te maken. Ook voor doelmatigheid wordt een plaats ingeruimd; hetgeen ongetwijfeld doelt op technische eigenschappen van het vervoer, waaronder ook eventueel de begrippen snelheid en comfort kunnen worden gebracht.

Een gebrek achten wij het echter dat het algemeen belang als

¹⁾ Zie in dit verband S. A. Reitsma „Binnenscheepvaartheffingen in Neder- land en het Wetsontwerp-Verkeersfonds”. Praeadvies 1934, blz. 98 vgl., waar een en ander behandeld wordt in verband met de kanalenpolitiek.

wezenlijke factor eener verkeerspolitiek in deze definitie niet is opgenomen; weliswaar merkt het rapport op: „Aan de Regeeringsbemoeiingen met het vervoer moet de gedachte ten grondslag liggen, dat in alle transportbehoeften van de gemeenschap zoo goed mogelijk en met de geringst mogelijke kosten moet worden voorzien, waarbij van nieuwe technische mogelijkheden ook steeds het meest nuttige gebruik moet worden gemaakt. Uiteraard zal wijders bij alle maatregelen van de Overheid, inzake inrichting en regeling van het vervoer als hoofddoel steeds het algemeen belang van de volksgemeenschap vooropgesteld moeten worden”. Deze uitspraak is echter geen deel der definitie, terwijl o.i. juist het doel eener definitie is een zoodanige omschrijving te geven van een begrip dat daarin alle primaire samenstellende factoren zijn verwerkt.

Een definitie welke wegens onvolledigheid al evenmin voldoet, vindt men bij Harold G. Moulton and Associates in the American Transportation Problem: „The ultimate goal of all transportation policy should be to insure that the people obtain the service they require in the cheapest and most efficient manner”. Een aantal eischen die daarbij in het oog moeten worden gehouden, volgen dan als verdere „basic principles of transportation”. Hierin ligt eigenlijk de moeilijkheid der definieering dat het geheele begrip, hoewel in zijn oorsprong zeer helder bepaald als „nevenschikking”, tenslotte uitloopt in een aantal maatregelen welke wenschelijk en noodig zijn om die nevenschikking niet alleen tot stand te brengen, doch dit ook op de meest economische wijze te bereiken. Het is daarom, dat wij in het algemeen deel zoo lang hebben stil gestaan bij de eischen welke men aan iedere verkeerspolitiek zal moeten stellen; eischen, die naar onze vaste overtuiging in principe behooren te worden gesteld aan alle verkeersbedrijven; eischen, die moeten gelden voor alle onderdeelen van het verkeersapparaat; waarbij men zich eindelijk moet losmaken van de noodlottige dwangvoorstelling als zouden wel het weg-, het rail-, het water-, en eveneens het luchtverkeer ieder afzonderlijk een eenheid vormen, tusschen deze onderling echter principieele verschillen en tegenstellingen bestaan; als zou het een vanzelfsprekendheid vormen, dat het railverkeer wel, het waterverkeer niet de kosten van den weg betaalde; als zou het in het wezen der dingen liggen dat het wegverkeer niet, de spoorwegen wel aan een vervoerplicht

gebonden zijn. Slechts dan kan immers van ware coördinatie sprake zijn, wanneer de factor „ongelijkheid door willekeur” wordt uitgeschakeld; wanneer alle verkeersbedrijven op commercieele basis worden gesteld; wanneer er naar gestreefd wordt alle verkeersbedrijven hun eigen kosten te doen dragen en hun de mogelijkheid wordt gegeven om, afwerpend het grootst mogelijke nut voor de volksgemeenschap, hun eigen bedrijf gezond te houden, hetgeen wil zeggen, dat in principe gestreefd moet worden naar renderende verkeersbedrijven.

Dat hiervoor, gezien de eigenaardigheden van de transportbedrijven, welke wij in het algemeen deel uitvoerig hebben besproken, in vele gevallen onvermijdelijk zal zijn ongebreidelde concurrentie uit te schakelen, en een zekere „rantsoeneering” van het beschikbare verkeer”, zooals Ir. Reitsma dit wel noemt, in te voeren, staat voor ons vast. Deze rantsoeneering zal er echter eene moeten zijn, die gebaseerd zij op de stelling, dat ieder vervoer op de meest doelmatige en meest economische wijze moet worden uitgevoerd: een rantsoeneering dus die geenszins willekeurig kan zijn. Ir. Reitsma spreekt dan ook van: „rantsoeneering van Overheidswege en met inachtneming van het technisch-economisch bereikbare en wenschelijke”, welke laatste toevoeging een naar zijn inhoud vaag, doch concreet voorschrift geeft dat bij de „rantsoeneering” moet worden opgevolgd. Wij hebben tegen het woord „rantsoeneering” echter één groot bezwaar, namelijk dat het den indruk wekt alsof als doel der verkeerspolitiek zou moeten worden gezien de te verrichten transporten als het ware te verdeelen over alle verkeersbedrijven; zooiets als uitbreiding van de wet op de evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart over alle verkeersbedrijven. Dit is echter geenszins juist, en wordt ook door Ir. Reitsma niet gewenscht. ¹⁾

Sprekend van coördinatie bedoelen wij niet het van Overheids-

¹⁾ Uit particuliere correspondentie is ons namelijk bekend dat Ir. Reitsma met „rantsoeneering” bedoelt „coördinatie in crisistijd”. Hij verstaat hieronder dat „in tijden van laagconjunctuur, wanneer er reeds een teveel aan de meest economische vervoermiddelen is, er „gerantsoeneerd” moet worden — echter niet in den zin eener evenredige vrachtverdeling, maar door uitwerping of uitstooting van het gebrekkigste, oneconomische en levensonvatbaarste vervoer”. Dit is dus wat wij liever noemen een aanpassing van het vervoerapparaat aan de bestaande vervoerbehoefte.

wege toewijzen van bepaalde transporten, doch veeleer overeenkomstig de oorspronkelijke beteekenis van het woord: het scheppen van zoodanige concurrentie-voorwaarden voor alle verkeersbedrijven zonder onderscheid, dat geen kunstmatige bevoorrechtiging transporten trekt naar bedrijven die in wezen die transporten niet met voor de volksgemeenschap minst mogelijke kosten uit kunnen voeren. Wij bedoelen er in de eerste plaats mede wat Pirath noemt: „einheitliche Bedingungen für das Wirtschaftsgebahren der Verkehrsunternehmungen“ (blz. 236). Daarnaast echter hebben wij in het algemeen deel reeds gezien, dat, wil men overproductie van vervoercapaciteit en de daarmee gepaard gaande kapitaalverspilling tegengaan, uitschakeling van ongebreidelde concurrentie noodzakelijk is. Wil men de zorg die de Overheid moet besteden om de capaciteit van het vervoerapparaat te houden binnen de grenzen die het het meest economisch werkende deel van dat apparaat mogelijk moet maken, alle kosten door zijn verdiensten te vergoeden, als rantsoeneering bestempelen, dan hebben wij, mits in dien zin verstaan, tegen dien term geen bezwaar. Rantsoeneering beteekent dan, dat de Overheid op eenigerlei wijze ervoor zorgt, dat in het algemeen gesproken, door een eenheid vervoercapaciteit zooveel eenheden transportbehoefte te dekken blijven, dat, gezien de kosten en de baten van het vervoer, een bevredigend resultaat wordt bereikt.

Dit resultaat zou reeds vanzelf zijn verkregen, ook hierop wezen wij reeds, wanneer het geheele vervoerbedrijf één financieel geheel vormde. De nadeelen aan zulk een absoluut monopolie verbonden, zijn echter zoo groot, dat hieraan niet mag worden gedacht. Wilde men dit, men zou het woord verkeerscoördinatie niet behoeven te gebruiken, doch van bedrijfsconcentratie kunnen spreken. Het is duidelijk dat met coördinatie zulk een concentratie niet bedoeld wordt. Ook gelooven wij niet, hetgeen sommigen als element der coördinatiegedachte zien, dat coördinatie iedere concurrentie uitsluit. Wij vragen ons af: waarom?

In coördinatie kunnen wij niets anders zien dan een geheel van maatregelen, die, uitgaande van de hypothese, dat alle verkeersbedrijven in wezen één geheel vormen, ten aanzien van die verkeersbedrijven een gelijke politiek vormt, een politiek, welke haar bestaan ontleent aan den wensch een zoo goed mogelijk vervoerapparaat tegen

zoo gering mogelijke kosten ter beschikking te hebben, waardoor de mogelijkheid wordt geschapen zooveel mogelijk potentieel vervoer te doen plaats vinden en het welvaartstekort in te perken. Behoort tot deze politiek het handhaven van een zekere mate van concurrentie, en wij gelooven dat juist met het oog op den wensch dat het vervoer-apparaat steeds zoo goed mogelijk blijft en zoo goed mogelijk zijn diensten verricht, deze eisch van zeer veel belang is, dan gelooven wij niet, dat ons daarmee het recht ontzegd zou zijn de politiek die wij voorstaan als coördinatie-politiek te bestempelen. Dat wij hierin niet alleen staan, moge blijken uit het volgende citaat, genomen uit het Report der Interstate Commerce Commission van 1934, getiteld: „Regulation of Transportation Agencies”. Op blz. 40 vindt men: „The objective, of course, is to provide a complete transportation system for the country which will furnish service at the lowest reasonable cost, utilize all forms of transportation to that end, provide for free interchange and joint service where desirable, *permit competition* where it can be carried on without loss or waste, but suppress it where it is not economically justified. It is believed that this can be accomplished through coördinated regulation by the Interstate Commerce Commission”.

Coördinatie is geen concentratie, doch een eigen wijze van ordening; zooals Pirath zulks uitdrukt: „Dasz alte und neue Verkehrsformen nicht planlos neben-einander stehen, dasz vielmehr nach einem Gesamtplan verfahren wird, der den gesunden Wettbewerb nicht auszuschlieszen braucht”.

Dat is de gedachte van een harmonie tusschen alle verkeers-bedrijven, een gedachte, welke men terugvindt in de definitie, die voorkomt in het Report getiteld „Coordination of Motor Transportation” dat in Januari 1932 door Leo J. Flijn is uitgebracht aan de Interstate Commerce Commission. Op blz. 4 vindt men: „Coordination is defined as the „act of regulating and combining so as to give harmonious results”. Daarop volgt, meer in het bijzonder sprekend over de coördinatie van weg- en railvervoer: „The coordination of railroad and motor-vehicle service means combining the two agencies so as to produce a harmonious operation which will result beneficially to the public and to transportation agencies themselves. Coordination of railroads and highway transportation should be accomplished so as to permit the use of each of these

agencies is such a way as to give the public maximum service at minimum cost. Railroad management should have receptive and constructive attitude toward new business practices, new methods of distribution, and new forms of transportation. Railroads should be permitted to use any agency with the view to making available to the public the most efficient and economical transportation service. Coordinating highway transportation with railroad transportation offers a field of transportation expansion which should not only meet modern business needs by lowering distribution costs, but should be reflected in more stable and satisfactory returns upon capital invested in all forms of transportation".

Nu wij in principe hebben vastgelegd welke de lijn der coördinatie-politiek is, willen wij eenige beschouwingen wijden aan de wijze waarop bedrijfs- en bestuurstechnisch een dergelijke politiek kan worden doorgevoerd.

Uit al het voorgaande is duidelijk geworden, dat de Staat (waaronder wij gemakshalve verstaan alle publiekrechtelijke lichamen met wetgevende of verordenende bevoegdheid) in het verkeerswezen een zeer gewichtige taak heeft te vervullen. In het algemeen deel wezen wij erop dat de inschakeling van het algemeen belang en uitschakeling van de onbepaalde concurrentie in het productieproces der verkeersbedrijven, essentieel is voor haar doelmatigheid. Men zou misschien de vraag kunnen stellen of niet op andere wijze dan door Staatsinmenging hetzelfde kon worden bereikt; ware het zoo, dan zou zulks waarschijnlijk aanbeveling verdienen, daar ieder Staatsingrijpen typische moeilijkheden en nadeelen meebrengt.

Ten aanzien van het geldend maken der door het algemeen belang gestelde eischen, kunnen wij ons echter geen ander middel indenken dan een ingrijpen van buitenaf door een instantie, welke, hetzij zelve daartoe gerechtigd is, hetzij door eene, welke haar bevoegdheid aan delegatie ontleent. De Staat nu is bij uitstek de vertegenwoordiger van het algemeen belang en heeft alle denkbare dwangmiddelen ter beschikking om de nakoming van zijn voorschriften te verzekeren.

Iets anders staat het met de beperking van de concurrentie. Anders dan bij het voorgaande, is hier geen strijd met den wensch der ondernemers, die zoo groot mogelijke winsten trachten

te behalen, doch valt hij op den duur juist met het ondernemersbelang samen. Reeds Stephenson heeft gezegd: „Where combination is possible, competition is impossible.” Tijdelijk moge het ondernemers voordeelig schijnen een concurrentiestrijd op leven en dood te voeren, op den duur zullen zij zich trachten te verstaan, en hun belangen combineeren. Dit proces heeft zich bij de spoorwegen voorgedaan en is in enkele landen, waaronder wij in het bijzonder de Vereenigde Staten van Amerika moeten noemen, nog in het stadium van, zij het dan ook reeds vergevorderde, ontwikkeling.

Waarom, zoo vraagt men zich af, zou zulks ten aanzien van het wegvervoer niet mogelijk zijn? Inderdaad gelooven wij dan ook, dat een dergelijke tendens zich zal doen gevoelen. Wij twijfelen echter aan de mogelijkheid tot uitvoering, en gelooven, dat, zoo zij al uiteindelijk uit eigen krachten tot stand gebracht zou worden, zulks zoo vele jaren van bitteren strijd met enorme kapitaalverliezen zou medebrengen, dat de gemeenschap hierbij zeer groot nadeel zou ondervinden. Wat thans immers tot stand moet worden gebracht, is niet een eenvoudige belangengemeenschap tusschen enkele spoorwegmaatschappijen, die ieder hun eigen weg hebben, en daarop meestal geen ander behoeven toe te laten, die dus reeds in zekeren zin een monopolie bezitten, doch een combinatie, (hetzij door het vormen van een trust of door pooling) van alle voor rekening van derden vervoerende wegvervoerders die op eenigerlei wijze met elkander kunnen concurreeren, hetgeen en door hun groote aantal, en door de vrijheid van weg, waardoor het binnentreden van telkens nieuwe concurrenten als gevolg van de geringe aanvangskosten zeer gemakkelijk is, op zeer groote moeilijkheden moet stuiten. Daarmede is echter nog slechts een begin bereikt, daar het uiteindelijk doel een zoodanige belangengemeenschap tusschen alle verkeersbedrijven zou moeten zijn, dat van ongebreidelde concurrentie geen sprake meer ware. Het aantal zelfstandige bedrijven zou hierdoor sterk verminderen, en zij, die hun zelfstandigheid bewaarden, zouden contrôle over hun gesties aan een centraal lichaam moeten opdragen, hetgeen reeds bedenkelijk zou gaan lijken op een monopolie. Onder zulke omstandigheden zou een waakzame Staatscontrôle, voor het algemeen belang optredend, van groot gewicht, zoo niet onmisbaar, zijn.

Wanneer wij thans onze meening in het kort weergeven, stellen wij vast, dat coördinatie slechts bestaat, wanneer er gelijkheid in rang is tusschen de deelen van een geheel. Coördinatie veronderstelt dus het bestaan van een zekere eenheid. Een dergelijke eenheid is bij de verkeersmiddelen weliswaar in wezen natuurlijk, zij dient echter georganiseerd te worden door concentratie. Concentratie nu, kan algeheel, doch ook partieel zijn; in het eerste geval worden alle aan de uitoefening der verkeersbedrijven verbonden rechten en verplichtingen samengevoegd; in het laatste geval betreft de samenvoeging slechts een deel dier rechten en eventueel dier verplichtingen. Op welke wijze de concentratie geschiedt, door ingrijpen van Overheidswege of door overeenkomst van belanghebbers zelf, is hiervoor irrelevant. Steeds ontstaat uit de concentratie een bepaalde vorm van samenwerking (coöperatie). Zeer duidelijk is dit bij de algeheele bedrijfsconcentratie. Doch ook daar, waar beperkte bevoegdheden, die tevoren aan de vrije verkeersbedrijven zelf toekwamen (b.v. te bepalen of men al dan niet een bepaalde route mag berijden) zijn samengevoegd, is een vorm van (hetzij dan gedwongen of vrije) coöperatie. Is de coöperatie van dien aard, dat de verschillende verkeersbedrijven op voet van gelijkheid samenwerken, dan is er coördinatie. Heeft men te doen met bedrijfsconcentratie, dan omvat dit dus beide begrippen, nl. coöperatie en coördinatie. Spreekt men in het algemeen van verkeerscoördinatie, dan bedoelt men daar echter geen bedrijfsconcentratie mede. Bedrijfsconcentratie is nl. slechts een bepaalde soort van coördinatie, en wel eene die men, wanneer zij bedoeld wordt, duidelijker met den term concentratie kan aanduiden. Hetgeen men bij den term coördinatie dan wel denkt, is een zekere mate van concentratie van bevoegdheden, die de onderscheidene verkeersbedrijven (wier zelfstandigheid slechts hierdoor en wel in gelijke mate wordt beperkt) als deelen van een geheel doet samenwerken op voet van gelijkheid.

Het doel, dat men met coördinatie voor oogen heeft, berust op het algemeen verlangen een vervoerapparaat te bezitten, dat zoo veel mogelijk alle verlangde diensten kan verrichten, zonder nochtans grootere kosten te vergen dan strikt noodzakelijk is. Dientengevolge is de coördinatie-politiek gericht op het vermijden van kapitaalverspilling en houdt zij daarbij rekening met hetgeen de

wetenschap heeft uitgewezen als economisch-technische eigenaardigheden der verkeersbedrijven.

DEFINITIE VAN VERKEERSCO-ORDINATIEPOLITIEK.

Wij willen daarom als definitie voor verkeerscoördinatie-politiek geven:

Een politiek, welke, de zelfstandigheid der verkeersbedrijven beperkend en de hun ontnomen rechten opdragend aan een instantie aan welke zij onderworpen zullen zijn, ernaar streeft, zooveel mogelijk transporten op zoo doelmatig mogelijke wijze met zoo gering mogelijke kosten en tegen zoo laag mogelijke, doch den vervoerdienst beloonende vrachtprijzen, mogelijk te maken; daarbij rekening houdend met de bestaande verkeersmiddelen en -mogelijkheden en met hetgeen eventueel in het algemeen belang, in afwijking van het voorgaande mocht worden gevorderd. Een politiek, welke op wetenschappelijke gronden vanzelf meebrengt den eisch tot gelijkheid der concurrentievoorwaarden (behandeling op voet van gelijkheid), tot instelling en handhaving van differentieele tarieven, tot beperking van ongebreidelde concurrentie en verdichting van het verkeer. Maatregelen, welke, willen zij doel treffen, een algemeen bindend karakter dienen te bezitten en daarom door den Staat moeten worden genomen of althans gesanctionneerd.

Men kan zich thans op drieërlei standpunt stellen:

- 1) hopen, dat de ongebreidelde concurrentie steeds zal blijven bestaan.
Op 'de absolute onwenschelijkheid van dit standpunt is reeds in het gemeene deel uitvoerig gewezen.
- 2) hopen, dat na een tijd van ongebreidelde concurrentie van binnenuit een coördinatie zal groeien. Men neemt dan den tijd van ongebreidelde concurrentie als een euvel, een tijd van beproeving, waaruit uiteindelijk de zoo zeer begeerde coördinatie als een rijpe vrucht geplukt kan worden. Wij wezen er reeds op, dat o.i. getwijfeld mag worden aan de mogelijkheid, binnen een groot aantal jaren op deze wijze een gewenscht resultaat te bereiken. Bovendien blijft, ook al zoude op deze wijze een coör-

dinatie tot stand komen, de mogelijkheid van het ontstaan van een thans nog onbekend verkeersmiddel, dat dan in den aanvang weer geheel buiten elke controle zou staan, dreigen. Dreigen, men versta ons goed, wil zeggen dreigen voor de coördinatie-politiek; een nieuw opkomend verkeersmiddel behoeft ongetwijfeld een tijd van ontwikkeling, doch moet dan op een bepaald moment ingeschakeld worden in het geheel. Aanvaardt men echter een politiek, die de ontwikkeling van binnenuit verwacht, dan kunnen jaren van groote verliezen, geleden in afwachting van een eventueel tot stand te komen coördinatie, onvruchtbaar zijn gebleven, doordat een nieuw verkeersmiddel opnieuw een tijdperk van ongebreidelde concurrentie inluidt. Tenslotte zullen, ook wanneer van binnenuit de coördinatie tot stand komt, de belangen der gecoördineerde (ten deele geconcentreerde!) bedrijven op eenigerlei wijze door den Staat tegen potentiële concurrenten moeten worden beschermd, welke bescherming natuurlijk niet zoo ver mag gaan dat een met het algemeen belang strijdende machtspositie ontstaat; een goede garantie hiervoor vormt, wij wezen er reeds op, de vrijheid van het werkverkeer.

Wat men echter uiteindelijk als wenschelijk ziet, kan men ook thans reeds op andere wijze volbrengen, nl. van buiten af en wel door te

- 3) willen, dat thans door den Staat of een instantie, die zijn bevoegdheid aan den Staat ontleent, begonnen wordt met bewuste coördinatie-politiek.

Dit levert o.i. vele voordeelen op, welke in de eerste plaats bestaan in het sparen van maatschappelijk kapitaal; de vele jaren van groote verliezen worden hierdoor zooveel mogelijk beperkt. Daarnaast zijn wij echter van meening, dat een vergaand Staatstoezicht op de verkeersbedrijven, tengevolge van hun uitermate groote belangrijkheid voor het wel en wee van een volk en zijn welvaart, een absoluut vereischte is. Hiermede sluiten wij aan op hetgeen wij als eischen van verkeers-

politiek in het algemeene deel hebben onderkend.

De eisch van een centraal lichaam.

Het zal duidelijk zijn dat het voeren van zulk een politiek slechts in zeer groote trekken door Regeering en Volksvertegenwoordiging kan worden aangegeven. Dat voor de uitvoering echter technische, juridische, topographische, bedrijfstechnische en andere speciale kundigheden noodig zijn.

Het probleem der coördinatie is er een, dat uiteenvalt in het oplossen van tal van vraagstukken, die dikwijls van zeer plaatselijken aard kunnen zijn.

Het zal bestaan uit een samenstel van maatregelen „as to achieve harmonious results”. Deze harmonie te bereiken zal, naar onze meening, slechts mogelijk zijn door al deze maatregelen te doortrekken van eenzelfden geest; hetgeen bereikt kan worden door ze alle te doen uitgaan van één centraal, over alle vervoerbedrijven gesteld, tot het geven van bepaalde regelingen en tot contrôle bevoegd, onafhankelijk lichaam.

Deze zienswijze wordt grootendeels gedekt door die, welke de Interstate Commerce Commission in haar Report, getiteld: „Regulation of transportation Agencies” van 28 Febr. 1934 voorstaat. Het luidt daar (blz. 38): „If, then, regulation through a permanent and independent commission is desirable, the question arises whether there shall be a single commission for the regulation of all forms of transportation or a separate commission for each agency or group of agencies. The theoretical arguments in favor of a single commission are very strong. The need for coordinating the operation of all the forms of transportation is paramount, and it is difficult to see, how this can well be done without also coordinating regulation. Under a system of separate commissions, each would tend to become a partisan of its particular form of transportation, and inconsistent policies would most certainly develop. Nor could policies be reconciled and harmonized by some central agency without making it the ultimate regulating force. If decisions are to be reviewed and reconciled, the interested parties will properly insist upon the right to present their cases to the reviewing body”.

Hoewel ook wij ervan overtuigd zijn dat van een eventueele moge-

lijkheid tot hooger beroep een overmatig gebruik zal worden gemaakt (wij kennen dit verschijnsel in Nederland van de verleening der autobusconcessies, waartegen de Nederlandsche Spoorwegen als regel in verzet komen), twijfelen wij toch, of zonder het bestaan van zulk een mogelijkheid, de belangen van alle partijen wel steeds voldoende gewaarborgd zullen zijn. Wij erkennen het gevaar dat de eenheid in het door de Commissie gevoerde coördinatiebeleid, op ernstige wijze kan worden in gevaar gebracht door beslissingen van een hogere instantie, en zouden daartegen dan ook groote waarborgen willen scheppen. Mogelijkheden hiertoe liggen o.i. in het instellen van een hooge boete voor ongemotiveerd procederen, of het inschakelen van de rechterlijke macht in dien zin, dat een appellant, alvorens in beroep te kunnen komen, daartoe toestemming zal moeten vragen aan een gewone rechtbank, welke daarbij zal hebben te onderzoeken of inderdaad gegronde redenen tot het appèl bestaan. Instelling van de boete alleen lijkt ons in zoverre geen voldoende waarborg, dat kapitaalkrachtige ondernemingen het risico van de procedure gemakkelijker dan kleine ondernemingen op zich kunnen nemen, terwijl bovendien geen afdoende waarborg wordt geschapen tegen machtsusurpatie door de beroepsinstantie; deze zal immers zelf over het al of niet opleggen der boete hebben te oordeelen. Toch zal de boete een heilzame werking kunnen hebben, daar zij een middel is dat rechtstreeksch nadeel aan de ongemotiveerd eischende partij toebrengt, en dus, mits zij voldoende hoog is, vele procedures kan voorkomen. Het beste ware misschien een combinatie van beide systemen.

Bestuurs- en bedrijfstechnisch denken wij ons het coördinatie-apparaat als volgt:

- de Staat:*
- De wetgevende macht geeft in een wet;
 - a) bepaalde regelen betreffende de te volgen coördinatie-politiek;
 - b) bepaalde *zeer* beperkte bevoegdheden aan de Regeering betreffende nadere voorschriften;
 - c) draagt de uitvoering der coördinatie op aan

een Commissie en voorziet in een eventueel
hooger beroep;

de bedrijven: blijven vrij in hun bedrijfsvoering voor zoover
niet door den Staat geregeld.

Bij alle maatregelen, welke moeten worden genomen, moet, dit is de grond der coördinatiegedachte, de bedoeling voorzitten, de bedrijven zooveel mogelijk in hun eigen bedrijfsvoering vrij te laten. Coördinatie is geen Staatsexploïtatie, het is ook geen bedrijfsconcentratie, het is handhaven van de particuliere bedrijven, in de wetenschap, dat de handhaving van den particulieren bedrijfsvorm, mits geleid binnen banen, welke uitwassen onmogelijk maken, een algemeen belang van de eerste orde beteekent. Coördinatie beteekent dus slechts een beperkt Staatsingrijpen in particuliere bedrijfsvrijheid, een ingrijpen, dat niet verder mag gaan en geen ander doel mag hebben dan nastreven van datgene, wat wij hierboven als coördinatiepolitiek hebben gedefinieerd.

Hiermede meenen wij een voldoende inleiding te hebben gegeven tot een nadere beschouwing van datgene, wat in enkele op verkeersgebied belangrijke landen reeds is bereikt. Wij zullen ons bij die beschouwingen slechts kunnen bezig houden met wetgevingen, d.w.z. het door die Staten geschapen kader waarbinnen de coördinatiepolitiek haar uitvoering kan krijgen. Wij hebben onszelf hiertoe moeten beperken, daar het een vrijwel onbegonnen en in vele opzichten zelfs onmogelijk werk is, de toepassing dezer wetten op de concrete gevallen en de daardoor bereikte resultaten na te gaan. Daar komt bij, dat vele regelingen betrekkelijk nieuw zijn, waardoor het dikwijls moeilijk is de werking ervan reeds thans vast te stellen. Wij bepalen ons dus uitsluitend tot een overzicht van de wetgevingen; toestanden zullen wij slechts beschrijven voor zoover zulks onontbeerlijk is tot goed begrip van een wet. Daarnaast zullen wij van tijd tot tijd onze eigen meening omtrent doelmatigheid der gegeven regeling, bezien uit het oogpunt der Nederlandsche verhoudingen, stellen.

HOOFDSTUK I.

CO-ORDINATIE-WETGEVING IN HET BUITENLAND.

Bij de behandeling der wetgevingen die wij in dit bijzonder deel willen brengen, zijn wij van den wensch uitgegaan slechts die regelingen te bespreken die ons voor Nederland van eenig belang schenen. Geenszins is het ons doel geweest een onderzoek naar de coördinatie in *alle* landen of eventueel kleinere rechtsgebieden in te stellen. Dit zou een onbegonnen en o.i. ook weinig nuttig werk zijn geweest. Wij gelooven namelijk dat het van meer belang is eenige der belangrijkste gevolgde systemen van coördinatie te bespreken (zij het dan ook dat deze systemen in sommige gevallen nog slechts weinig ontwikkeld zijn) en min of meer nauwkeurig de technisch-juridische uitwerking daarvan na te gaan, dan volledig feitenmateriaal volgens geografische beginselen te verzamelen. Het was ons echter onmogelijk onzen opzet geheel door te voeren, daar in de meeste gevallen van een „systeem” nauwelijks kon worden gesproken. Min of meer mogelijk bleek het ons bij de bespreking van het Londensche personenvervoer, de Zwitsersche regeling van het goederenvervoer en het ontwerp der Interstate Commerce Commission. Wij hebben deze drie daarom eerst behandeld, en het is dus daaruit te verklaren, dat men de London Passenger Transport Act niet onder „Engeland” gerangschikt vindt. Een behandeling, meer naar geographisch criterium van minder systeemrijke regelingen volgt daarna, doch ook daarbij zijn wij in zoverre ons leidend beginsel trouw gebleven, dat wij zoo veel mogelijk telkens die regeling deden voorgaan die naar onze, zij het misschien niet onaanvechtbare meening, blijk gaf van het minst groote gebrek aan systeem.

AFDEELING I.

LONDON PASSENGER TRANSPORT ACT, 1933.

Reeds onmiddellijk komen wij hier in moeilijkheden, daar deze Act bedoeld „to secure the provision of an adequate and properly *coordinated* system of passenger transport..... (Sectie 3), in wezen een *centralisatie* van alle in de Londensche Metropolis werkende personen vervoerende transportbedrijven is, uitgezonderd dan de vier spoorwegmaatschappijen, met welke pooling-overeenkomsten zijn aangegaan, en de taxi's. Hoewel wij hier eigenlijk niet van coördinatie zouden willen spreken, meenen wij toch, dat een bespreking van dezen sterk gecentraliseerden vorm van samenwerking, waarin het verlangen naar uitschakeling van onnoodige concurrentie duidelijk spreekt, hier op zijn plaats is.

De „London Passenger Transport Act“, in werking getreden op 1 Juli 1933, vormt het resultaat van een politieken strijd, welke sinds een aantal jaren rondom haar tot-stand-koming is gestreden. Door haar werd ingesteld een „London Passenger Transport Board“ welke heeft te zorgen voor een behoorlijk gecoördineerd systeem van personenvervoer in een gebied dat het eigenlijke Greater London nog in menig opzicht door zijn grootte overtreft en dat een bevolking van ongeveer 9.000.000 inwoners telt.

De wet spreekt in de eerste plaats over het instellen van „the Board“, welke volgens Sectie 1 zal zijn een „public authority“. Zij bestaat uit zeven leden, die „shall have had wide experience, and have shown capacity in transport, industrial, commercial or financial matters or in the conduct of public affairs and, in the case of two members, shall be persons, who have not less than six years experience in local government within the London Passenger Transport Area“; deskundigen dus, doch niet benoemd met het doel bepaalde belangen te vertegenwoordigen. Hun zittingstijd is minimaal drie, maximaal vijf jaar, terwijl zij onmiddellijk herkiesbaar zijn. Zij zijn, als het ware, de Directeuren van de nieuwe onderneming, waarbij wij echter dit belangrijke onderscheid constateeren, dat, terwijl in het algemeen aan een Directeur de verplichting wordt opgelegd een aantal aandelen in zijn onderneming te

bezitten, zulks aan de leden van de Board uitdrukkelijk verboden is. De bedoeling hiervan is persoonlijke belangen uit de politiek van de Board te bannen en haar onpartijdigheid te verzekeren; zulks niet alleen ten opzichte van de transportondernemingen onderling, doch ook tegenover de belangen van het publiek; men heeft immers te doen met een public authority, een lichaam, dat een publieke functie verricht, en niet slechts de speciale belangen van een onderneming of een combinatie van ondernemingen mag voorstaan.

De leden van de Board worden aangesteld door een lichaam dat „the Appointing Trustees” genoemd wordt, en bestaat uit een aantal personen, welke daarin krachtens hun functie zitting hebben.

Het Labour ministerie, dat indertijd de Bill voor het Parlement bracht, had oorspronkelijk de bedoeling den Minister in de benoeming te doen voorzien. Bij de behandeling, welke onder de conservatieve Regeering plaats vond, bleek echter, dat men ernstige bezwaren had tegen de mogelijke politieke invloeden die van een minister-wisseling zouden kunnen uitgaan, hetgeen heeft geleid tot een oplossing in bovengemelden zin. Wij gelooven dat daarmee inderdaad aan een belangrijk beginsel uitdrukking is gegeven; een van de gevaren, welke bij een grooten staatsinvloed in het bedrijfsleven steeds dreigen, het zwenken der bedrijfsvoering tengevolge van politieke verhoudingen, heeft men trachten te ondervangen. Of deze oplossing in concreto de juiste is, of de juiste functionarissen zijn aangewezen, is iets wat wij niet kunnen beoordeelen. Het beginsel echter achten wij gezond.

Sectie 3 is een der meest karakteriseerende artikelen van de wet en geeft de algemeene taak van de Board weer. Wij willen dit artikel hier citeeren: „3(1) It shall be the general duty of the board so to exercise their powers under this Act as to secure the provision of an adequate and properly coördinated system of passenger transport for the London Passenger Transport Area, and for that purpose, while avoiding the provision of unnecessary and wasteful competitive services, to take from time to time such steps as they consider necessary for extending and improving the facilities for passenger transport in that area in such manner as to provide most efficiently and conveniently for the needs thereof.” Uit de volgende subsectie blijkt, dat de Board alle samengevoegde

ondernemingen daarbij als een geheel geheel heeft te beschouwen. „(2). *The undertakings and parts of undertakings which are by this Act transferred to the Board, and any undertakings or parts of undertakings which under this Act are from time to time acquired, taken on lease or established by the Board, shall constitute, and be administered by them as, one undertaking.*”

Sectie 5 houdt zich vervolgens bezig met de overdracht der verschillende transportondernemingen aan de Board. De namen der betreffende ondernemingen worden in een toegevoegde tabel gegeven, terwijl door de wet uitvoerige voorschriften zijn vastgesteld betreffende de financiële zijde van de overdracht. Wij zullen hieruit slechts mededeelen, dat in het algemeen eenige der grootste maatschappijen en gemeentebedrijven aandeelen in de nieuwe onderneming verkrijgen, terwijl de kleinere, zgn. independent companies, en een enkele grootere de keus tusschen contant geld en aandeelen wordt gegeven, al naarmate met hen is overeengekomen. Een „Arbitration Tribunal”, bestaande uit drie leden en benoemd door de Lord Chancellor moet eventueele geschillen beslechten.

Sectie 15 bepaalt het gebied, waarbinnen de Board openbaar personenvervoer door stage and express carriages mag doen plaats vinden. „Stage carriage” en „express carriage” vindt men gedefinieerd in de Road Traffic Act 1930, volgens welke wet onder „stage carriage” is te verstaan: „Motor vehicles carrying passengers for hire or reward at separate fares (any or all of which are less than one shilling for a single journey or such greater as may be prescribed) stage by stage, and stopping to pick up or set down passengers along the route, and any other motor vehicles carrying passengers for hire or reward at separate fares and not being express carriages as hereinafter defined”; terwijl de aldaar gegeven definitie voor „express carriage” luidt: „Motor vehicles carrying passengers for hire or reward at separate fares (none of which is less than one shilling for a single journey or such greater sum as may be prescribed) and for a journey or journeys from one or more points specified in advance to one or more common destinations so specified, and not stopping to take up or set down passengers other than those paying the appropriate fares for the journey or journeys in question”. Het onderscheid ligt blijkbaar in hoofdzaak in de lengte van het traject dat door den gemiddelden reiziger met dat vervoermiddel wordt afgelegd; het is een onderscheid, dat van betrekkelijk gering belang is, en dat door de groote moeilijkheden welke een scherpe definiëering hier ontmoet (men is wel gedwongen zijn toevlucht tot zulk een slecht definiëeringsmiddel als den in feite gevraagden vrachtprijs te nemen!) beter achterwege kan blijven. Te meer, waar van een verschillende behandeling der stage en express carriages in de London Transport Act geen enkele maal sprake is. De in 1934 in behandeling zijnde Road Traffic Bill voorziet dan ook, voor zoover het de Road Traffic Act betreft, in een amendering, welke uit die Act het bovenbedoelde onderscheid doet vervallen en de (oude) stage carriage en de express carriage samenvat onder het (nieuwe) begrip „stage carriage” met als definitie: „Motor vehicles carrying passengers for hire or reward at separate

fares". Zooals wij boven echter vaststelden, kent de London Passenger Transport Act het onderscheid nog.

Subsectie 2 van bovenbedoeld artikel verleent aan de Board de bevoegdheid personenvervoertuigen, voor het openbaar vervoer bestemd, te doen rijden als „contract carriage” hetgeen volgens zijn wettelijke definitie (Sectie 16 Road Traffic Bill 1934) beteekent als „motor vehicles carrying passengers for hire or reward under a contract expressed or implied for the use of the vehicle as a whole at or for a fixed or agreed rate or sum”. Men merkt op dat de Board het recht heeft zijn wagens te doen loopen binnen een gebied dat als London Passenger Transport Area wordt aangeduid en op bepaalde wegen of in een bepaald gebied daarbuiten, doch dat de wet activiteit van de Board buiten dat rayon verbiedt. (Sect. 15 (1) „but not otherwise”).

Een belangrijk artikel is Sectie 16, dat aan de Board een absoluut monopolie verleent. Na 1 Juli 1933 mag niemand meer, zonder daartoe voorafgaande toestemming van de Board verkregen te hebben, personen vervoeren binnen de London Traffic Area door middel van een stage- of express carriage. Het vervoer met contract carriages blijft dus geheel vrij. Voor de stage- en express carriages worden bovendien eenige uitzonderingen gemaakt, in zooverre, dat het voor derden mogelijk is, personen, die op een punt buiten de Area zijn ingestegen, tot een punt binnen de Area te vervoeren en omgekeerd; terwijl ook het vervoer van personen tusschen twee punten, buiten de Area gelegen, doch plaats vindend over het gebied van de Area, toegelaten blijft.

Door verschillende technische bepalingen wordt een en ander in finesses geregeld. Van belang is echter weer de bepaling welke de zgn. „Grandfather-clause” bevat.

S. 16 (3) luidt namelijk:

„An application may be made to the Board on or before the first day of October nineteen hundred and thirty-three, or such later date as the Minister may determine, by any person who is at any time before the day of his application operating a service of stage or express carriages under a road service licence under the Road Traffic Act 1930, on any route any part of which lies within the special area (not being a service operated by an undertaking or part of an undertaking which is transferred to the Board by this Act) for permission to operate that service free from the restrictions imposed by subsection (1) of

this section, and where any application is so made, the Board may grant the application either unconditionally or subject to such conditions as it may think fit or may refuse the application."

Als een verzoeker zich benadeeld acht doordat de Board hem voortzetting van zijn bedrijf weigert of hem beperkende voorwaarden oplegt welke hem nadeel toebrengen, kan hij, wanneer zijn bedrijf geheel of grootendeels wordt uitgeoefend binnen de Special Area (Londen Traffic Area) eischen, dat de Board zijn onderneming overneemt, op voorwaarden door partijen vast te stellen. Ontbreekt overeenstemming, dan moet arbitrage plaats vinden. Betreft het schade welke door het opleggen van beperkende voorwaarden is veroorzaakt, dan kan hij ook naar keuze vergoeding daarvoor vorderen.

Deze bepalingen slaan niet op die ondernemingen, welke krachtens deze wet door de Board zullen worden overgenomen en evenmin op negen „provincial undertakings”, de verhouding met welke weer in een aparte sectie wordt geregeld, een regeling, die hier, als zijnde van zuiver overgangstechnischen aard, niet ter zake doet.

Door deze „Grandfather-clause” wordt dus voorzien in de bescherming van de bestaande belangen van hen, die buiten de eigenlijke concentratie staan; zij kunnen met goedkeuring van de Board de exploitatie voortzetten; wordt hun schade toegebracht door een weigering of door beperkende bepalingen, dan kan dit niet geschieden zonder schadeloosstelling. Het is een overgangsmaatregel, die vrijwel nooit gemist zal kunnen worden. Deze bepaling heeft, naast bescherming van bestaande belangen, nog een andere werking. Zij geeft de Board het middel in handen om langzamerhand (hetgeen van belang is voor de geleidelijkheid waarmee een en ander bedrijfstechnisch moet plaats vinden) alle andere bedrijven in de concentratie op te nemen. Zoolang hun bestaan voor de Board van nut is, kan de Board ze laten bestaan. Wil zij ze echter in zich opnemen, dan is haar door deze bepaling te allen tijde het middel gegeven. De almachtige positie van de Board komt dus in deze bepaling, naast de geschapen waarborgen tegen geldelijk nadeel aan bestaande bedrijven toe te brengen, wel zeer sterk tot uiting.

Sectie 18 bevat voor de Board de bevoegdheid overeenkomsten aan te gaan met „local authorities” en anderen, die motorrijtuigen

als hierboven bedoeld, geheel of ten deele binnen de L.P.T.A. exploiteeren.

Door de wet worden de onderwerpen aangegeven, op welke de overeenkomsten betrekking mogen hebben, te weten: a) op de uitwisseling, de verzorging en het vervoer van transporten, die ontstaan op, afkomstig zijn van of bestemd zijn voor een dienst welke door de Board of andere contracteerende partij wordt ge-exploiteerd; b) op de betaling, de inning en de verdeling van de vrachtprijzen en andere inkomsten, welke uit die diensten voortvloeien; c) op de doorgaande diensten van stage en express carriages en het daarmee in verband vaststellen van prijzen; d) op het ter beschikking stellen en gebruiken van voertuigen, terreinen, depôts, gebouwen, loodsen of andere eigendommen, noodig in verband met de diensten waarop de overeenkomst betrekking heeft.

Een bijzondere bepaling betreffende de macht van de Board bevat S. 20. De Board mag namelijk terreinen of bezittingen, die deel van haar onderneming uitmaken, verkoopen of verpachten, wanneer zij deze niet meer noodig heeft voor de exploitatie. Wanneer de Board echter binnen tien jaar wil overgaan tot het verkoopen of verpachten van terreinen of gebouwen, die vóór 1 Juli 1933 deel uitmaakten van een „local authority-onderneming”, heeft de local authority een recht van optie. Het bijzondere ligt hierin, dat deze bepaling, samen met die van S. 23, welke aan de Board uitdrukkelijk de bevoegdheid geeft tramlijnen op te heffen, de eenige bepaling is, waaraan de Board uitdrukkelijk de bevoegdheid wordt gegeven van iets, wat tot het bedrijf behoort, afstand te doen; niet dat men *a contrario* redeneerend zou moeten vaststellen, dat de Board in geen ander geval de bevoegdheid zou bezitten iets van het bestaande af te breken (wij zien, dat dit wel degelijk mogelijk is uit de bepaling van S. 30, waarin aan een local authority de bevoegdheid wordt gegeven voor het Railway Rates Tribunal op te komen tegen de *opheffing*, *bepierking* en *uitbreiding* van de door de Board onderhouden vervoergelegenheid), doch wij meenen dat het feit, dat bovenbedoelde twee artikelen de eenige zijn, welke — *uitdrukkelijk* — zulk een bevoegdheid geven, tezamen met de duidelijke woorden van S. 3, dat als algemeene plicht van de Board de woorden „extending and improving the facilities” gebruikt, een sterke aanwijzing is voor het feit, dat de wetgever zich bij het tot standkomen van deze wet zeker geen inkrimping van het bedrijf als doel of gevolg voor oogen heeft gesteld.

Deze opvatting van de wet wordt o.i. nog sterker geaccentueerd door de woorden van de derde subsectie van het boven geciteerde S. 3. Men vindt daar nl. als bevoegdheden, welke de Board bij het uitvoeren van haar plicht mag uitoefenen, slechts handelingen genoemd, welke erop gericht zijn den omvang van het bedrijf te handhaven of te vergrooten. Zoo leest men onder (a): „maintain, manage, carry on, extend and improve their undertaking”; van afbreken wordt niet gesproken. Zoo ook onder (b) waar slechts gesproken wordt van de bevoegdheid andere ondernemingen, die grootendeels binnen de L.P.T. Area werken, in zich op te nemen. Zoo bevat (c) de bevoegdheid rollend materieel te koopen, te herstellen en te onderhouden, terwijl (d) de bevoegdheid verleent terreinen of gebouwen te koopen of te huren. Nergens wordt dus anders dan van uitbreiding gesproken. Slechts onder (e) zou men een eventueele bevoegdheid tot afbraak van het bestaande kunnen brengen, daar hier de algemeene bevoegdheid wordt gegeven om alles te doen wat noodig is voor een behoorlijke en economische werking van het bedrijf. Wij meenen echter dat, gezien het verband van dit artikel, met deze laatste bepaling geenszins bedoeld is een voorschrift te geven dat naar zijn geest af zou wijken van de rest, doch dat hier slechts een in algemeenen zin gesteld slot van S. 3 gegeven is, met het uitsluitende doel de enumeratie der bevoegdheden, welke strekken tot handhaving en vergroting van het bedrijf, geen limitatief karakter te verleen.

Uit een en ander meenen wij te mogen opmaken, dat de bedoeling van de wet gericht is op de handhaving en uitbreiding van het bestaande; terwijl afbraak, andere dan die waartoe door de wet uitdrukkelijk de bevoegdheid wordt gegeven, slechts met den grootst mogelijken schroom zal mogen plaats vinden.

Bepalingen, welke voortkomen uit een bijzonder soort belangenstrijd, betreffen het aan de Board opgelegd verbod zelf rollend materieel te produceeren en op andere wijze aan het autobedrijf deel te nemen dan noodig is voor de eigen vervoeronderneming. Het houden van een garage voor onderhoud, herstelling, stalling, het verkoopen van of het verrichten van andere diensten aan motorrijtuigen, die niet aan de eigen onderneming behooren, is dus verboden. Zoo ook het leveren van benzine, olie, onderdeelen, enz. aan derden, terwijl bovendien een verbod tot het in huur geven van motorrijtuigen voor hen bestaat (dit laatste echter slechts, wanneer niet uitdrukkelijk anders is bepaald).

Zowel op het productie- als op het garageverbod bestaan echter uitzonderingen. Fabrieken van ondernemingen, welke in de Board zijn opgenomen, mogen blijven bestaan, doch het te fabricceeren aantal „omnibus bodies” mag het gemiddelde, door de London General Omnibus Company te Chiswick gedurende de vijf aan 1932 voorafgaande jaren geproduceerde aantal, niet te boven

gaan. Men merke op, dat het hier uitsluitend de productie van „omnibus bodies” betreft, en dat de fabricatie van ander materieel verboden is. Bij de commissie-behandeling in de House of Commons (6 Dec. 1932) is een poging gedaan „omnibus bodies” door „rolling stock, vehicles appliances or apparatus” te vervangen. Het amendement, dat door Sir Basil Peto bestreden werd met het argument, dat de bepaling bedoeld was om de nationale industrie te bevorderen en een export-industrie te helpen opbouwen, werd verworpen. De bedoeling van het productieverbod is dus blijkbaar steun aan de nationale „rolling stock industry” te verleen door productie in eigen beheer tegen te gaan. De „garage-bepaling” heeft waarschijnlijk ten doel de belangen der garagehouders en handelaren niet overmatig te schaden. Een zoo groot bedrijf als dat van de Board, zou, zoo het zich op dat terrein begaf, een overmachtig concurrent kunnen blijken. Inmiddels zijn ook hier door de wet enkele, met het oog op de praktijk noodig geoordeelde, uitzonderingen vastgesteld.

Thans komen wij tot enkele bepalingen, welke meer in het bijzonder de exploitatie betreffen. Een monopolie-positie wordt door het bedrijf van de Board ingenomen, iets wat, zonder nadere voorzieningen, de economische gevolgen zou medebrengen, die wij in het algemeene deel hebben uiteengezet. Om hiertegen een waarborg te scheppen, is door de London Passenger Transport Act een directie over het bedrijf aangesteld die (wij wezen er reeds op) een „public authority” is, een autoriteit dus, die als richtsnoer voor zijn beleid in de eerste plaats het algemeen belang heeft te volgen. Daarnaast echter bepaalt S. 4 dat: „It shall be the duty of the Board to conduct their undertaking in such manner, and to fix such fares and charges in accordance with the provisions of this Act, as to secure that their revenues shall be sufficient to defray all charges which are by this Act required to be defrayed out of the revenues of the Board.” Een en ander combineerende, komt men tot de gevolgtrekking dat de Board, vaststellend de tarieven, daarbij de belangen van iedereen, dus ook van het publiek moet behartigen, doch dat de tarieven niet zoo laag mogen zijn, dat de kosten niet kunnen worden vergoed, of zooals Modern Transport (27 Mei 1933) het weergeeft: „There are thus three major principles involved: (1) the public character of the Board; (2) a discretion with regard to charges; (3) commercial and businesslike administration”.

Aan hetzelfde artikel ontleenen wij ten aanzien van de waarborgen welke tegen misbruik van het monopolie bestaan: „...on the background there remains public opinion. Based on a population of 9.000.000, each person makes over 450 journeys a year, and it may

be taken for granted that any imposition with regard to fares or service will be vigorously resisted". Ongetwijfeld ligt ook hierin een waarborg tegen het monopolie-gevaar. De tegenstand dien een zoo groote bevolking kan bieden, zijn invloed in wetgevende en uitvoerende lichamen, zal in veel gevallen wel in staat blijken aan eventuele misbruiken een einde te maken; doch hoe dikwijls zal het niet kunnen voorkomen dat het misbruik niet zoo apert is dat daartegen de geheele bevolking protest aanteekeent?

Hoe dikwijls zal het „misbruik" niet bestaan in een maatregel welke van zuiver plaatselijk karakter is; wij denken, om een voorbeeld te noemen, aan het geval dat in een wijk geen of onvoldoende avonddiensten worden uitgevoerd; zullen de 9.000.000 zich daartegen verzetten? En in feite zal het grootste aantal klachten een dergelijk plaatselijk karakter bezitten. Wij kunnen deze laatste dus geenszins als doorslaggevend onderkennen, doch geven natuurlijk volgaarne toe, dat bij maatregelen, welke rechtstreeks de geheele of een zeer groot deel der Londensche bevolking reden geven zich over het beleid der Board te beklagen, van de openbare meening groote invloed kan uitgaan.

Meer waarborg zoeken wij echter in het „belangeloos" karakter van de Board zelf; in haar functie als public authority, de deskundigheid en onafhankelijkheid van haar leden; den wensch dier leden het door hen geleide bedrijf zoo goed mogelijk te doen functioneeren, en de instructie welke de wet aan de Board geeft.

Hoe dit ook zij, de London Passenger Transport Act heeft aan de Board de tariefbepalende macht der samenstellende ondernemingen opgedragen (S. 25).

Ten aanzien van de tarieven der Metropolitan Railway bestaat een afzonderlijke bepaling welke hierop neerkomt dat haar tarieven niet hooger zullen mogen worden vastgesteld dan de Railways Act 1921 toeliet.

Wat het wegvervoer betreft, bepaalt S. 26 dat de Board naast personen en hun handbagage, colli en honden mag vervoeren. Vervoer van colli is echter verboden binnen de Metropolitan Police District en de City tenzij door een persoon begeleid.

De Board mag de vrachtprijzen vaststellen, doch handbagage welke 28 lb, niet te boven gaat, is vrij. Tarieftabellen moeten aan den Verkeersminister worden overgelegd; zij zijn publiek.

S. 28 bepaalt, dat wijzigingen in de tarieven van te voren moeten worden aangekondigd, een principe dat zijn waarde ontleent aan de wenschelijkheid het bedrijfsleven zooveel mogelijk onverwachte schokken te besparen.

Een belangrijke bepaling treft men in S. 29 aan. Aldaar wordt aan het Railway Rates Tribunal (een lichaam dat in 1921 by the Railway Act is ingesteld) de bevoegdheid gegeven op verzoek van een local authority of van de Board, bestaande tarieven te wijzigen, door deze, hetzij in zijn geheel te verhoogen of te verlagen, hetzij zulks te doen voor bepaalde uren of een bepaalden dienst. Ook mag het de aan het vervoer verbonden voorwaarden wijzigen. Volgens het tweede lid van S. 29. (1) zal het Rates Tribunal daarbij rekening hebben te houden met „the establishment and maintenance of a general basis for fares throughout the area.” De bedoeling hiervan is natuurlijk het voorkomen van ongelijke behandeling der verschillende gebiedsdeelen.

Het Tribunal moet verder rekening houden met de wenschelijkheid dat de Board een behoorlijk reservefonds sticht of in stand houdt (S. 29, (4)), hetgeen in minder juridische termen wil zeggen, dat het Tribunal de verhouding tusschen tarieven en kosten niet te krap moet nemen.

Nuttig voor het bedrijfsleven, daar het een zekere stabiliteit in verhoudingen waarborgt, is de bepaling dat binnen twaalf maanden na een uitspraak geen nieuw beroep op het Tribunal gedaan mag worden, tenzij de Minister beslist dat er een zoodanige verandering in de omstandigheden is ingetreden, dat een hernieuwd onderzoek aanbeveling verdient.

S. 30 kent een local authority de bevoegdheid toe een beroep te doen op het Railway Rates Tribunal terzake van het opheffen, beperken of uitbreiden van door de Board verschaft vervoergelegenheid en diensten.

Bij de beoordeeling moet de Board rekening houden met: (1) de wenschelijkheid tot stichting of handhaving van een behoorlijk reservefonds, (2) de verplichtingen welke de Board heeft krachtens bovengeciteerde S. 3 (4); (3) de noodzakelijkheid van kapitaaluitbreiding; (4) de noodzakelijkheid aan het Parlement nieuwe aanvullende bevoegdheden te vragen.

Wanneer een dergelijk verzoek is toegewezen kan de Board van zijn kant zich weer tot het Tribunal wenden om de uitspraak veranderd te krijgen, zulks echter eerst nadat minstens twaalf maanden na de uitspraak zijn verlopen, tenzij

de Minister wegens veranderde omstandigheden binnen dien tijd toestemming tot het verzoek verleent. Het Tribunal zal, alvorens uitspraak te doen, de local authority hooren.

Het in deze sectie bedoeld beroep zou, zoo was de oorspronkelijke opzet van den wetgever, bij den Minister kunnen worden ingesteld. Men heeft hiervan echter afgezien en de juridieke bevoegdheden aan het Railway Rates Tribunal gegeven, omdat men bang was voor een al te groote macht van den Minister. Reeds bij de benoeming van de Board zijn wij eenzelfde beginsel tegengekomen: uitschakelen van het sterk wisselend politieke element in het verkeersbedrijf; een beginsel dat in hooge mate goedkeuring verdient.

Dit alles was tot nu toe niet anders dan zuivere concentratie. In de volgende artikelen der wet treft men echter een vorm van samenwerking aan, die misschien toch nog de behandeling der London Passenger Transport Act als „coördinatie wetgeving” rechtvaardigt. Deze artikelen regelen namelijk de verhouding tusschen de diensten van de Board en die van de vier samenwerkende spoorwegmaatschappijen. Men heeft hier te doen met gewone pooling, d.i. een op overeenkomst berustende samenwerking van maatschappijen en wel tot een speciaal doel, dat niet het geheele terrein van hun werkzaamheden omvat.

De wet zelf spreekt hier van „*coördination of services of the Board and Amalgamated Railway Companies*”. Om een goede samenwerking binnen de LPT Area te verzekeren, bepaalt S. 31, dat een „Standing Joint Committee” wordt ingesteld, bestaande uit acht leden waarvan er vier door de Board en een door iedere spoorwegmaatschappij worden benoemd.

Tot de taak van de Committee behoort het uitbrengen van rapport over (a) „proposals for coöperation or working of the passenger services or facilities, including proposals for through bookings, through working, leasing or working of lines, running powers, working of services, inter-availability of tickets and apportionment of receipts”; en (b) „proposals affecting any other matter of interest to any two or more of the parties.” Is een rapport over een onderwerp uitgebracht, dan kunnen partijen daarover een overeenkomst sluiten en de benodigde middelen ter beschikking stellen.

Tot de taak van de Committee behoort verder het opmaken van een schema voor het zoogenaamde „poolen” der door het personenvervoer behaalde ontvangsten. Zulks moet volgens de wet geschieden binnen een bepaalden tijd en volgens een opzet welke als aanhangsel van de wet gegeven is. Het schema behoeft in de eerste plaats de goedkeuring van de Board en de Amalgamated Companies, doch daarnaast die van het Arbitration Tribunal, een lichaam dat bij deze wet wordt ingesteld. Is binnen den bepaalden tijd geen schema tot stand gekomen, dan zal het Tribunal er in voorzien.

De bepalingen welke de basis voor het „pooling scheme” moeten vormen, vindt men in het tiende aanhangsel. In hoofdzaak komen deze hierop neer dat alle inkomsten van de Board, die uit personenvervoer ontstaan en alle aldus ontstane inkomsten der spoorwegmaatschappijen, voor zoover deze laatste betaling vormen voor vervoer tusschen twee aan een suburban line gelegen stations, als gemeenschappelijke inkomsten worden beschouwd en op een over-eengekomen wijze tusschen partijen worden verdeeld.

„Suburban line” heeft hier de beteekenis van „spoorlijn”, gelegen binnen de LPT Area, of daarbuiten, doch doubleerend een verbinding welke door de Board wordt geëxploiteerd (S 2 slot). S 3 bepaalt verder dat het aandeel dat ieder der partijen uit die inkomsten verkrijgt, zal worden vastgesteld overeenkomstig een berekening over een standaardjaar; deze berekening zal gebaseerd zijn op de resultaten van een vorig jaar (of jaren), verminderd met die exploitatiekosten die afhankelijk zijn van den totalen door de treinen, motorrijtuigen of andere voertuigen afgelegden afstand. Tevens zal rekening worden gehouden met dat kapitaal dat nog niet volledig renderend was geworden of juist werd aangewend in het jaar of de jaren waarop de berekening steunt, en met andere factoren, die niet volledig in die resultaten zijn verwerkt. Deze en verdere bepalingen zijn er echter van bedrijfskostentechniek, en liggen op een terrein waarmede wij ons in dit proefschrift niet kunnen inlaten.

Ter herziening van de standaard-aandeelen kan iedere partij zich wenden tot de Joint Committee op grond van eenige door de wet genoemde omstandigheden. Zoo zal men zulks kunnen doen wanneer de inkomsten uit diensten door een van de partijen geëxploiteerd, sterk terugloopen; wanneer een nieuwe dienst wordt ondernomen, of eenige uitbreiding, goedgekeurd door de Joint Committee, of geëischt door het Rates Tribunal, plaats vindt; en tenslotte in alle gevallen waarin een materiele verandering in de verhoudingen heeft plaats gevonden.

De bedoeling hiervan is duidelijk en berust op de wenschelijkheid de verdeeling zooveel mogelijk te doen geschieden op een wijze, welke rekening houdt met de verhoudingen zooals die ten tijde waarop de ontvangsten plaats vonden, bestonden. Doch slechts in zoover zulks absoluut noodzakelijk is en een verzoekende partij op een veranderde omstandigheid beroep doet, wenscht de wetgever afwijking van de standaardverdeeling toe te laten. Immers S. 8 (2) bepaalt: „If the Joint Committee is satisfied that any application so made is wellfounded, it shall revise the standard proportions to the extent requisite to meet the change of circumstances upon which the application is based *but to no further extent.*” De Joint Committee is dus ten aanzien van de verdeeling der ontvangsten geenszins vrij; de basis waarvan zoo min mogelijk moet worden afgeweken is de in het pooling schema gegeven standaard verdeeling. Zij berust op partij-wil. Het pooling schema immers is rechtens niet anders dan een partij-overeenkomst. Ongetwijfeld met bijzonder karakter; de wet eischt immers de goedkeuring door het Arbitration Tribunal en dreigt met een op te dringen regeling, wanneer geen overeenkomst in door de wet geëischten zin binnen bepaalden tijd tot stand komt. Men is hier blijkbaar niet zoo ver willen gaan een regeling in bijzonderheden op te leggen, doch heeft zich ertoe bepaald druk op de bedrijven zelf uit te oefenen, om deze zoo mogelijk te dwingen datgene zelf te doen wat volgens den wetgever niet achterwege mocht blijven. Gebruik is hier gemaakt van de aloude wijsheid die leert dat ieder het beste zijn eigen belangen kan behartigen.

Terugkeerend tot de wet zelf vindt men in S. 31 (9) en (10) bepalingen die de jurisdictie in geschillen tusschen de Board en de Amalgated Companies betreffende veranderingen in diensten, opdragen aan de Joint Committee en zoo dit lichaam niet tot overeenstemming kan komen, aan het Railway Rates Tribunal; terwijl het tenslotte geen verwondering zal baren dat men bepalingen tegenkomt die aan de Amalgated Railways verplichtingen, betreffende het verschaffen van cijfers aan den Minister opleggen en de aanvulling van het Railway Rates Tribunal met twee leden voorschrijven.

Thans komen wij tot enkele artikelen welke uitsluitend de amalgated railways betreffen. Deze worden, voor zoover zij werkzaam zijn in het personenvervoer binnen Londen, bevrijd van de tariefbepalingen der Railway Act van 1921. Zij mogen in principe

zoodanige tarieven vaststellen als zij geschikt achten, echter met de restrictie dat deze niet hooger mogen zijn dan die waarop zij tot 1 Juli 1933 krachtens de Railway Act recht hadden.

Hierdoor wordt een uitzonderingstoestand geschapen ten opzichte van de uit artikel 41 der spoorwegwet voortvloeiende verplichting bij het verleenen van uitzonderingstarieven binnen veertien dagen den Minister daarvan te verwittigen. De daarop volgende procedure is deze, dat de uitzonderingstarieven kunnen worden ingetrokken of gewijzigd door het Rates Tribunal, wanneer de Minister van oordeel blijkt dat zij ongewenschte discriminatie ten gevolge hebben of door hen de realisatie van het „standaard inkomen" (een bepaald inkomen dat door de Railway Act 1921 als normaal wordt aangenomen) in gevaar wordt gebracht. Met de verwezenlijking van dat standaard-inkomen behoeft bij de vaststelling der tarieven, welke onder de London Passenger Transport Act vallen, geen rekening te worden gehouden. Immers S. 33 bepaalt uitdrukkelijk dat het derde deel van the Railway Act 1921, dat in de artikelen 58 en 59 de bepalingen betreffende het standaard-inkomen bevat, hier niet van kracht is.

De secties 34 en 35 bevatten gelijksoortige bepalingen ten aanzien van veranderingen in tarieven en diensten van de amalgamated railways als in S. 29 en 30 voor die van de Board gegeven zijn. Tenslotte bepaalt S. 36 dat de uitoefening van functies en bevoegdheden die in het algemeen aan de „Railways and Canal Commission" toekomen, voor zoover krachtens deze wet aan het Rates Tribunal opgedragen, bij uitsluiting door dit laatste lichaam moet plaats vinden. Ook door deze bepaling wordt dus voor de Spoorwegen binnen Londen een uitzonderingstoestand geschapen.

Wanneer wij de bepalingen overzien welke op de tarieven en diensten betrekking hebben, moeten wij constateeren, dat veel gedaan is om de belangen van het publiek tegen de monopoliegevaaren te beschermen. Wij noemden reeds het karakter van de Board, doch kunnen daar thans nog aan toevoegen, dat wij groote waarde hechten aan de in S. 29, 30, 34 en 35 gegeven regelingen, waarbij de wenschen van local authorities, de groote ondervinding van een reeds geruimen tijd werkzaam lichaam als het Railway Rates Tribunal worden ingeschakeld. Dit tariefgerecht is ingesteld bij de wet van 1921 en bestaat uit drie permanente leden, die de bevoegdheid hebben onder bepaalde omstandigheden aan zich zelf leden toe te voegen. De permanente leden zitten voor 7 jaar en zijn herkiesbaar. Zij worden door den Koning benoemd op een gemeenschappelijke voordracht, opgemaakt door de Ministers van Financiën, Handel en Verkeer.

Een van hen moet ervaring hebben op het gebied van handel, een op dat

van het spoorwegwezen en de derde, die als voorzitter zal fungeeren, moet een kundig jurist zijn. Voor de uitoefening van de plichten en rechten welke de London Passenger Transport Act het tariefgerecht oplegt, wordt dit aangevuld met twee leden waarvan er een ervaring moet hebben in het bestuur van London, de ander een kundig financier moet zijn (Ninth schedule, I-); de taak van de eerste zal waarschijnlijk hoofdzakelijk liggen op het voor het Tribunal nog onbekende terrein bedoeld in S. 30 en 35. Deze toegevoegde leden worden door den Minister benoemd, die tevens hun zittingstijd vaststelt; deze mag echter niet korter dan drie en niet langer dan zeven jaar zijn.

Het Rates Tribunal wordt bijgestaan door twee adviescolleges. Het zgn. algemeene adviescollege (General Advisory Committee) bestaat uit 36 leden waarvan er 22 door den Minister van Handel op advies van lichamen uit de zakenwereld, 12 door den Minister van Arbeid op advies van arbeids- en reizigersorganisaties en twee door den Minister van Landbouw op advies van land- en tuinbouworganisaties worden benoemd. Het spoorweg-adviescollege (Railway Advisory Committee) bestaat uit 12 leden die door den Minister van Verkeer worden benoemd, en wel 11 na advies van de Railway Companies' Association (vereeniging van spoorwegen) en 1 ter vertegenwoordiging der belangen van die spoor- en tramwegmaatschappijen die geen lid zijn van de Association.

Men heeft bij het Railway Rates Tribunal te doen met een lichaam waarin alle belangen tot hun recht kunnen komen; de leden zelf treden niet op als vertegenwoordigers, doch worden om hun deskundigheid op eenig met de werkzaamheden van het tribunal samenhangend gebied, gekozen; dat daarmee in de praktijk een bevooroordeeldheid voor bepaalde belangen niet geheel uitgesloten kan worden, zal echter duidelijk zijn. In de algemeene adviescommissie worden de belangen uit vervoerders-, reizigers- en arbeiderskringen verzekerd, terwijl de spoorwegen hun stem in hun adviescollege kunnen doen hooren. Hetgeen ons echter opvalt is dat bij de uitbreiding der jurisdictie over de gesties van de Board, de vertegenwoordiging van de belangen van de Board zoo weinig naar voren is gekomen. Weliswaar zullen twee leden aan het Tribunal worden toegevoegd, doch de eene kan volgens de wet een volkomen neutraal persoon zijn, alleen bedreven in financieele zaken, de ander is iemand die wanneer het gaat om klachten welke een local authority tegen de Board uitbrengt, door zijn antecedenten als Londensch bestuurder in vele gevallen verwacht mag worden juist tegenover de Board te staan. Ook is aan de Board geen plaats in of tusschen de Advisory Committees ingeruimd. Vooral treft dit wanneer men zich de belangrijke positie welke de spoorwegen in het

geheel van de commissie innemen, voor oogen stelt. Bij moeilijkheden tusschen de Board en de Amalgamated Railways op het gebied van tarieven of diensten, zou dit voor de Board, althans in theorie, ongelijke strijd beteekenen. In de practijk, gelooven wij, zal de ongelijkheid meevallen doordat reeds zoovele belangen in het tribunal en de adviseerende commissies vertegenwoordigd zijn, dat de belangen van de Board, ook ondanks het ontbreken van specifieke Board-vertegenwoordigers, in de meeste gevallen voldoende verdediging zullen vinden. Wij wijzen echter op het verschijnsel hoofdzakelijk omdat wij er een in de wet neergelegd bewijs van vrees voor te grooten invloed van de Board in zien. Het is begrijpelijk dat deze vrees bij vele principieele voorstanders van vrije concurrentie, bestaan heeft en nog bestaat.

Toch moet men toegeven dat veel grond voor die vrees door het „public character” van de Board en de jurisdictie van het Rates Tribunal is weggenomen. Ons inziens is het gevaar dat het publiek van de zijde der prijsopdriving of verslechtering van diensten dreigt, in het systeem der London Passenger Transport Act dan ook betrekkelijk gering, hoewel wij, zooals wij nog nader zullen bespreken, daarop nog niet geheel gerust zijn. Dat de belangen van het publiek veilig zouden zijn, mag echter nooit in dien zin worden opgevat dat voortaan slechts op de (directe) belangen van het publiek gelet wordt. Immers heeft de Board de in S. 3 (4) gegeven verplichting, waarmede ook het Tribunal bij het geven van zijn beslissingen steeds rekening zal moeten houden. De Board moet namelijk zijn bedrijf zoo exploiteeren dat de kosten worden goedgemaakt. Dit is het door ons in het algemeene deel uitvoerig verdedigd commercieel beginsel; wij hebben er daar ook op gewezen dat het een beginsel is dat niet steeds te verwezenlijken is; men moet naar kostendekking streven. Dat hieruit b.v. niet volgt dat bij een sterken teruggang van het vervoer alle kosten nu maar over het overblijvend vervoer moeten worden omgeslagen, iets waardoor het vervoer nog sterker zou terugloopen, zal een ieder begrijpen. Eveneens dat in dergelijke gevallen ook andere belangen dan die van strikte naleving van het commercieel beginsel zich kunnen doen gelden. Het is hier ook weer het public character van de Board en de groote ondervinding die het Tribunal heeft opgedaan, die een waarborg voor een juiste toepassing van S. 3(4) vormen.

Over deel III van de wet, hetwelk de financiële voorschriften bevat, willen wij zeer kort zijn. Tot goed begrip van de verhoudingen waaronder de Board werkt, gelooven wij dat het noodig doch tevens voldoende is te vermelden dat zij de bevoegdheid heeft aandeelen uit te geven, welke zij voor een deel overdraagt aan de in haar opgenomen of door haar overgenomen bedrijven. Men kan daarbij vijf soorten onderscheiden, nl. de „A”, „T.F.A.”, „L.A.”, „B” en „C”. aandeelen. Alleen deze laatste geven uitkeeringen welke in verhouding staan tot de inkomsten. De dividenden die dus op de „C.” aandeelen worden uitgekeerd, vormen eenige aanwijzing voor den stand van het bedrijf.

De deelen IV en V van de London Passenger Transport Act, die thans aan de beurt komen, bevatten amendementen respectievelijk op de Road Traffic Act 1930, en de London Traffic Act 1924. Het zal duidelijk zijn dat de LPT Act inbreuk moet maken op de gelding der eerste wet, zoodat de onderlinge verhouding regeling behoeft. Ten aanzien van de laatste wet is in de eerste plaats vastgesteld dat deze wet, die in duur beperkt was tot 31 December 1933, een permanent karakter krijgt. Vervolgens wordt de bij die wet ingestelde (London and Home Counties) Advisory Committee van samenstelling veranderd.

In totaal zal zij 40 leden bezitten, die worden aangesteld door the Secretary of State (1); Minister of Transport (1); London County Council (6); Corporation of City of London (1); Council of the City of Westminster (1); Councils of the remaining Metropolitan Boroughs (6); Middlesex county council (2); Essex County Council (1); Kent County Council (1); Surrey County Council (1); Buckinghamshire and Hertfordshire County Councils (1); Croydon County Council (1); East Ham C.C. (1); West Ham C.C. (1); Secretary of State to represent the Metropolitan Police (1); Secretary of State to represent County and Borough Police forces in the London Traffic Area (1); Corporation of City of London to represent the City Police (1); London Passenger Transport Board (2); The Amalgamated Railway Companies (2); Minister of Labour to represent the interests of labour engaged in the transport industry within the London Traffic Area (5); Minister of Transport to represent the interests of persons (other than the Board and Amalgamated Railway Companies) providing or using mechanically propelled road vehicles within the London Traffic Area (1); Minister of Transport, to represent the interests of persons (other than the Board and the Amalgamated Railway Companies) providing or using horse-drawn vehicles (1); Minister of Transport, to represent the interests of the taxi-cab industry (1).

S. 59 omschrijft de plichten van de Advisory Committee als volgt: zij moet a) onderzoeken, rapporteeren en adviseeren ter zake van hetgeen betrekking heeft op het verkeer binnen de LPT Area, en dat naar haar oordeel ter kennis van den Minister moet

worden gebracht; b) aan de Board voorstellen doen die betrekking hebben op haar vervoerbeleid en die naar de overtuiging van de Commissie verdienen door de Board in overweging te worden genomen; c) alle andere zaken die door den Minister krachtens de London Traffic Act of de LPT Act aan haar zijn voorgelegd, overwegen en te dier zake rapport uitbrengen.

Men heeft dus hier te doen met een adviescollege, dat de taak heeft den Minister en de Board behulpzaam te zijn bij het te voeren verkeersbeleid. Men onderscheide deze adviescommissie van die welke het Rates Tribunal bijstaan; deze laatste treden eerst in werking wanneer wegens belangenstrijd een beroep op de rechterlijke tusschenkomst van het Tribunal is gedaan en brengen dan ten aanzien van het geschil advies uit aan het Tribunal. De Advisory Committee waarmede wij hier echter te doen hebben is een adviescommissie die het geheele verkeersbeleid van A tot Z volgt.

S. 61 verbiedt een ieder die een voertuig gebruikt zonder een krachtens dl. IV van de Road Traffic Act 1930 uitgegeven road service licence met dat voertuig tegen vergoeding en anders dan als contract carriage, personen te vervoeren langs een route die gelegen is in dat deel van de LPT Area dat binnen de London Traffic Area valt (special Area) tenzij men van den Metropolitan Traffic Commissioner de bevoegdheid tot het berijden van die bepaalde route heeft verkregen. De Commissioner mag daarbij de straten en de eindpunten vaststellen en aan zijn toestemming voorwaarden verbinden die bepalen dat geen voertuigen dan die van een bepaalde soort of een bepaalde klasse of gebruikt voor een bepaald omschreven doel, langs die route gebruikt mogen worden; dat passagiers onderweg, hetzij in het geheel niet, hetzij niet anders dan tusschen bepaalde punten, mogen in- of uitstappen; dat de voertuigen bij het bereiken van het eindpunt aldaar zullen wenden, of dat zulks zal geschieden met gebruikmaking van bepaalde met name genoemde straten.

Ligt de route of een deel van de route binnen het Metropolitan Police District of binnen de City, dan kan de Verkeersminister, na overleg met den Commissioner of Police in de Metropolis van den Traffic Commissioner eischen dat deze aan een te verleenen goedkeuring voorwaarden betreffende de constructie van de te gebruiken voertuigen verbindt, hetzij dat deze voor alle of een bijzondere soort zullen moeten gelden.

De verhouding was aanvankelijk nog gecompliceerder dan thans. Tot de in werkingtreding van de Road and Rail Traffic Act 1933 kende men in Londen en omgeving de volgende territoria, die alle voor het verkeer beteekenis hadden: (1) de City of London en het Metropolitan Police District; (2) de krachtens de wet van 1924 bestaande London Traffic Area, een territoir omvattend, waar (1) geheel binnen gelegen was; (3) De London Passenger Transport Area, omvattend een gebied dat grootendeels met de London Traffic Area samenviel, doch waarvan ook deelen buiten deze Area lagen (hiervoor gold S. 15 (4), zeggende dat de Traffic Commissioners bij een door de Board tot hen gerichte aanvraag om een road service licence voor een route die buiten de London Traffic Area ligt onder meer rekening moeten houden met den op de Board rustenden plicht een behoorlijk en goed gecoördineerd systeem van personenvervoer voor de LPT Area te verzekeren), anderzijds nog gebieden bestonden die wel tot de London Traffic Area, doch niet tot dat van de London Passenger Transport Area behoorden. Men kon dus het territoir van de LPT Area verdeelen in:

- a) een deel dat samenviel met de London Traffic Area en het Metropolitan Police District of de City;
- b) een deel dat samenviel met de London Traffic Area;
- c) een deel dat buiten de London Traffic Area viel en diensgevolge tot een andere Area behoorde.

Voor al dit laatste zou vele moeilijkheden hebben opgeleverd, indien niet de Road Traffic Act 1933 een nieuwe indeeling van de Traffic Areas voor Engeland had gegeven. Door deze wet is namelijk de Metropolitan Traffic Area ter vervanging van de London Traffic Area ingesteld.

Deze Area omvat thans onder meer het geheele gebied van de London Passenger Transport Area, zoodat c) thans vervallen is.

De Board heeft bij de uitoefening van haar bedrijf dus nog slechts met de in S. 61 genoemde instanties te maken. De bevoegdheden van deze instanties zijn vrij beperkt. In het bijzonder valt dit op bij den Traffic Commissioner wanneer men zijn bevoegdheden vergelijkt met die welke aan soortgelijke autoriteiten in andere Areas krachtens S. 72 van de Road Traffic Act 1930 toekomen; er is bij hem geen kwestie van beoordeeling van het nut van een dienst, geen bemoeienis met tarieven, dienstregelingen enz., doch slechts het nemen van maatregelen die een politieel karakter hebben. Dat daarin de Metropolitan Police ook gaarne een woord mee spreekt is begrijpelijk en gezien de groote moeilijkheden die de regeling van het verkeer in een stad als Londen meebrengt, niet van reden ontbloomt.

Wordt goedkeuring voor een bepaalde route door den Commissioner geweigerd, of heeft de Commissioner of Police bezwaar tegen een vergunning, dan staat beroep op den Minister open. De Minister kan naar eigen inzicht beslissen en heeft krachtens S. 62 de bijzondere bevoegdheid om, wanneer zulks naar zijn overtuiging voor het tegengaan van verkeerscongestie of voor de veiligheid noodig is,

het aantal en de frequentie van de uit te voeren diensten binnen een bepaald rayon zoowel in het algemeen als voor bepaalde uren te beperken.

Hiervoor worden hem eenige speciale bevoegdheden gegeven. Alvorens echter tot een dergelijke regeling over te gaan moet de Minister de Advisory Committee hooren. De Advisory Committee moet bovendien een zgn. „public inquiry” houden, wanneer het verzoek daartoe door een organisatie die de door de regeling getroffen verkeersbedrijven vertegenwoordigt, wordt gedaan.

Dan volgen nog de deelen VI en VII van de wet die de rechts-toestand van het personeel regelen; zij betreffen de loonen, arbeidsvoorwaarden, overneming en vergoedingen. Ter beslechting van geschillen wordt een Negotiating Committee ingesteld, bestaande uit zes vertegenwoordigers van de Board en zes van het personeel. Van deze laatste zullen de drie vakverenigingen, te weten de National Union of Railwaymen, the Associated Society of Locomotive Engineers and Firemen, en the Railway Clerks' Association, er ieder twee benoemen.

Is de Negotiating Committee niet in staat een geschil op te lossen, dan wordt dit voorgelegd aan de Wages Board.

Die bestaat uit:

- a) een onafhankelijk voorzitter, benoemd door den Minister van Arbeid;
- b) zes vertegenwoordigers van de Board, door de Board zelf te benoemen;
- c) zes vertegenwoordigers van het personeel van de Board, waarvan ieder der vakverenigingen er twee aanwijst, 3) vier andere personen waarvan er een wordt benoemd door the General Council of the Trades Unions Congress, een door the Cooperative Union, een door the Association of the British Chambers of Commerce en een door the National Confederation of Employers' Organisations.

Krachtens S. 68 mag de samenstelling van de Negotiating Committee en de Wages Board in onderling overleg tusschen de Board en de vakverenigingen (en wel in een commissie met de verhouding 6 — (3 × 2) worden gewijzigd.

Daar slechts van wijziging sprake is, mag aan opheffen niet worden gedacht, hetgeen deze regeling onderscheidt van die der Railway Act.

Deze regeling geeft groote waarborgen aan het personeel en schept het wettelijk kader waarbinnen juiste loonen en arbeidsvoorwaarden zich zullen kunnen vormen.

Een gevaar ligt echter in de wettelijke erkenning der trade

unions als de alleenvertegenwoordigers der personeelbelangen. De macht der vakverenigingen wordt op deze wijze, èn tegenover de Board èn tegenover het personeel een gevaar. Tegenover de Board, omdat zij thans een volkomen werkend machtsmiddel bezitten: het neerleggen van den arbeid door het geheele personeel kunnen doorvoeren. Hierin ware gedeeltelijk te voorzien door „het collectief neerleggen van den arbeid als uiting van protest” onrechtmatig of zelfs strafbaar te verklaren, een gedachte die, met het oog op de economische vernieling die van stakingen en uitsluitingen het gevolg zijn, in den laatsten tijd steeds meer tot het rechtsbewustzijn begint te spreken.

Ook tegenover het personeel zelf kan de macht der vakverenigingen echter te groot worden; een der gevolgen van de bovenbedoelde erkenning als alleen-vertegenwoordigers, is b.v. dat in de praktijk ieder lid van het personeel gedwongen wordt zich bij de vakverenigingen aan te sluiten, onverschillig of hij het met het door die vereenigingen gevoerd beleid eens is. Wij hebben ook in ons land voorbeelden die getuigen van door de vakverenigingen uitgeceefende macht die geenszins met de arbeidersbelangen strookten. Wij zouden ons hier echter op terrein gaan begeven dat buiten de bespreking van ons onderwerp ligt en eindigen daarom met deze conclusie te geven, dat weliswaar de London Passenger Transport Act de mogelijkheid schept tot een behoorlijke regeling van de verhouding tusschen de Board en haar personeel, dat tenslotte echter alles af zal hangen van de uitvoering; van den wil tot samenwerken binnen het, met geen ander doel dan de bevordering dezer samenwerking, door de wet geschapen apparaat.

Wij behoeven hier nauwelijks te zeggen, dat zij o.i. moet plaats vinden op de basis die wij in het algemeen deel ten aanzien van de loonen en arbeidstijden hebben gegeven.

De bepalingen welke in S. 73 gegeven worden, betreffen de overname van het personeel der oude ondernemingen door de Board. Zij zijn zuivere overgangsbepalingen en komen dientengevolge niet voor bespreking in aanmerking. Evenzoo is het gesteld met de overgangsbepalingen waarmede de wet sluit. Daartusschen echter vindt men nog enkele slot-bepalingen die vermelding verdienen. Zoo bepaalt S. 91 dat: „All costs, charges and expenses preliminary and of, and incidental to, the preparing, applying for, obtaining, and passing of this Act (in this Act referred to as „the costs of this Act”) incurred by the Minister

shall, together with interest thereon at such rate, and as from such date, as the Treasury may determine, be repaid to the Minister *by the Board*.

Dit is minder gebruikelijk, doch te verstaan als uitvloeisel van de wijze waarop de London Passenger Transport Act is tot stand gekomen. In wezen is deze wet namelijk een overeenkomst aangegaan door hen wier belangen thans in de Board vertegenwoordigd zijn.

Voor een doelmatige werking, doordat zij in sommige opzichten belangen van derden raakte, bleek het noodzakelijk dat aan deze overeenkomst kracht van de wet werd verleend; de Staat heeft hieraan haar medewerking gegeven, doch het is begrijpelijk dat zij het billijk achtte dat de Board, in wier bijzonder belang aan de overeenkomst kracht van wet werd verleend, de daartuit voortvloeiende kosten droeg evenals dit bij een gewone overeenkomst het geval zou zijn geweest.

Het laatste artikel dat eenige aandacht verdient is S. 104 jo. Part I van Schedule VII. In de schedule vindt men vermeld dat de London Passenger Transport Area bestaat uit een rayon gelegen binnen de ononderbroken purperen lijn voorkomende op de „onder-teekende kaart” (signed map).

Deze kaart is in triplo ondertekend door the Right Honourable the Earl of Lytton, voorzitter van de Joint Committee uit het Hooger- en Lager Huis, terwijl een exemplaar gedeponereerd is bij de griffie van het Hoogerhuis, een bij die van het Lagerhuis en een op het Ministerie van Verkeerswezen. Op deze kaart komen in kleuren geteekend bovendien enkele speciale routes voor die al of niet onder de bepalingen van deze wet vallen.

S. 104 bepaalt nu dat deze ondertekende kaart in alle voorkomende gevallen volledig en uitsluitend bewijs ten aanzien van het gebied waarop deze wet betrekking heeft, zal opleveren. Het is een eenvoudig en doeltreffend bewijsmiddel dat geen ruimte voor geschillen overlaat, geen definieeringsmoeilijkheden meebrengt en voor vaststelling van rayons in vele gevallen aanbeveling verdient.

Wil men een *karacteristiek* van de wet, dan is deze zeer in het kort als volgt gegeven:

1. betreft : personenvervoerende transportbedrijven.
2. doel : coördinatie, ter voorkoming van onnoodige en verspillende concurrentie (S. 3).
3. bereikt door : bedrijfsconcentratie en pooling.
4. uitgezonderd : contract carriages, waaronder de taxi's.
5. waarborgen : „public character” van de Board, de positie van het Railway Rates Tribunal; en in min-

dere mate het bestaan van andere regelende, adviseerende of rechterlijke lichamen; hun samenstelling.

Nog op enkele punten van de wet willen wij tot slot een nader licht laten vallen.

In de eerste plaats op den waarborg dien men in het „public character” van de Board meent gevonden te hebben. Ook wij kennen hieraan groote beteekenis toe; toch, zooals wij boven reeds hebben gezegd, zijn wij niet geheel en al gerust. Wij vragen ons namelijk af, en naar wij gelooven geenszins zonder reden, of tenslotte, ondanks hun wettelijke instructie, de leden van de Board zich niet als gewone Directeuren van een Maatschappij zullen gaan gevoelen en alsdan geneigd zullen worden de belangen van het bedrijf waarover zij gesteld zijn, onder vele, zoo niet alle omstandigheden te doen voorgaan boven die van het publiek?

Zullen zij steeds den juisten middenweg weten te vinden? Hun benoeming door de Appointing Trustees is weliswaar een waarborg bij hun *aanstelling*, doch de alleszins begrijpelijke wensch het bedrijf waarover zij zijn gesteld zoo goed mogelijk te doen marcheeren, kan hun op den duur parten spelen. Al heeft men duizendmaal de opdracht ook de belangen van het publiek te behartigen, men zal naar het ons voorkomt, in bepaalde gevallen maar al te zeer geneigd zijn deze veel minder sprekende belangen achter te stellen bij het concrete belang van het bedrijf waarvoor men liefde heeft opgevat.

In de Board alleen zouden wij daarom zeker geen voldoende waarborg zien. Men zal echter zeggen dat ook het Rates Tribunal het publiek beschermt. Dit is echter ook slechts in beperkte mate waar. Het Rates Tribunal treedt immers eerst dan op wanneer de toestand zoo erg is dat een „local authority” een klacht indient. Het is nu o.i. geheel iets anders, of een bindende beslissing gegeven wordt in de enkele gevallen dat een belangenstrijd tot uitbarsting komt, of dat er bij voortdoring voor gewaakt wordt dat geen belangen worden geschaad. Wij weten dat hieraan weer tegemoet wordt gekomen door het bestaan van de London and Home Counties Advisory Committee, doch merken tegelijkertijd op dat dit slechts een adviescommissie is.

Om kort te gaan: er zijn waarborgen; zij zijn noodig, nuttig

en kunnen voldoende zijn. Of zij zoo zullen werken dat de belangen van het publiek steeds veilig zijn hangt voor een groot deel af van de personen die benoemd worden. (Wij herinneren in dit verband aan het bijzonder nuttig beginsel dat aan de met de politiek des lands van persoon wisselende Ministerfunctie, ten aanzien van de benoeming der leden van de Board geen, en ter zake van rechtspraak zoo min mogelijk rechtstreekschen invloed is gegeven). De beste verzorging van de belangen van het publiek ligt echter naar onze overtuiging in die welke een automatisch gevolg is van de handhaving van een zekere mate van wedijver. Deze ontbreekt bij deze concentratie geheel.

N.B. Men zal zich afvragen waarom wij onder de waarborgen hier niet hebben opgenomen de vrijheid van het werkverkeer, alias particuliere auto. Wij hebben dit opzettelijk gedaan daar wij van meening zijn, dat hoe hoog men ook in het algemeen de beteekenis van die vrijheid moge aanslaan, deze in een stadsverkeer als dat van Londen slechts geringe beteekenis kan hebben. De groote afstanden af te leggen door opgestopte straten, de moeilijkheden die parkeeren moet meebrengen enz., maken dat het verkeer met particuliere auto's zoodanige nadeelen heeft dat toeneming van dit soort verkeer op eenigszins groote schaal slechts noode zal geschieden.

Een ander nadeel van concentratie, dat zich overigens in een in oppervlakte betrekkelijk beperkt verkeersgebied als Londen niet in volle kracht doet gevoelen, bestaat in de onvermijdelijk mindere bekendheid der Directie met plaatselijke toestanden en de daarmee samenhangende minder goede behartiging der specifiek plaatselijke belangen.

Tenslotte de uitzondering welke voor alle contract carriages en vooral voor taxi's wordt gemaakt. Voor een belangrijk deel zal deze laatste uitzondering te danken zijn aan het feit dat in het Londensch straatbeeld de bus een overwegende rol speelt.

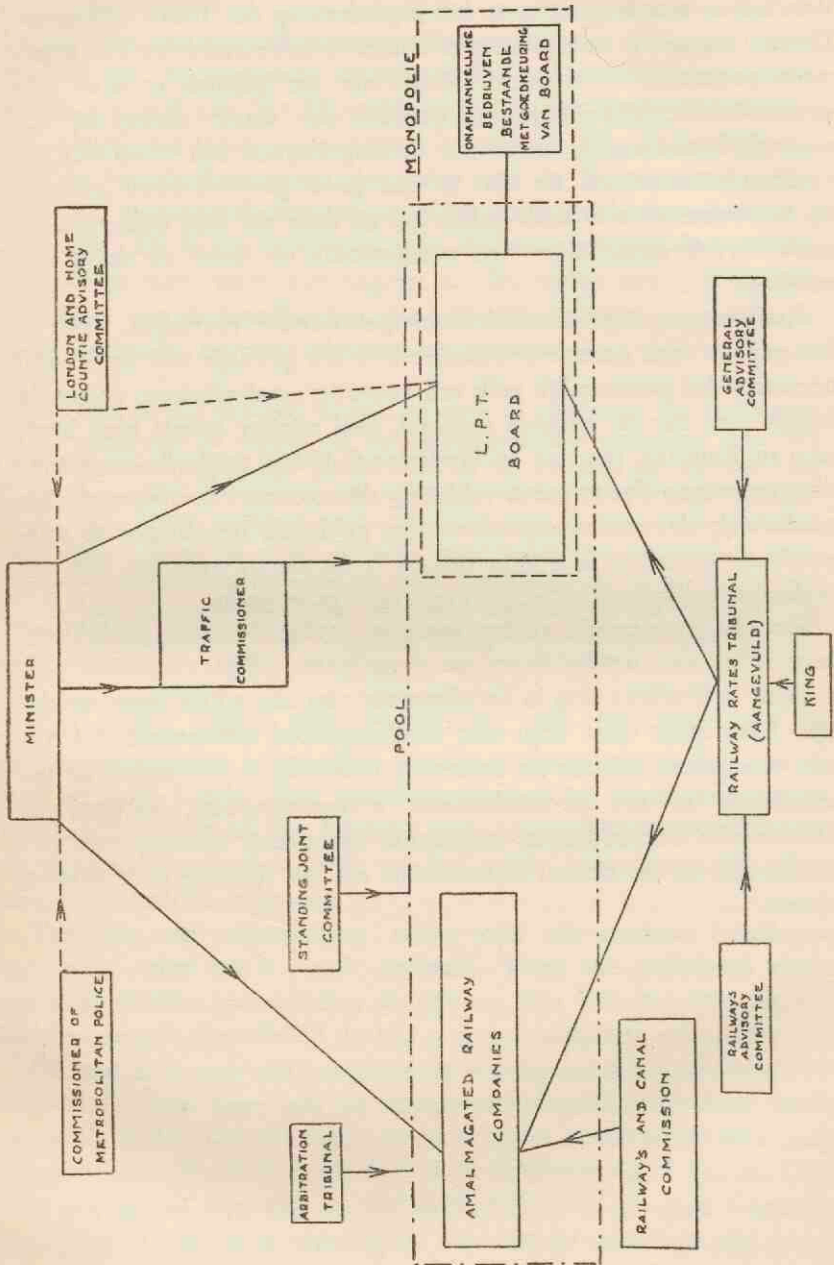
De taxi is er een naar verhouding weinig gebruikt vervoermiddel en de door haar aan de andere voertuigen aangedane concurrentie is dan ook blijkbaar niet zoo groot geweest dat men het noodig geacht heeft de taxibedrijven in de Board op te nemen. Dit kan een motief zijn dat op het oogenblik voor de stad Londen geldt, het is geenszins universeel. Een concentratie van alle personenvervoerende verkeersmiddelen moet, wanneer het taxibedrijf

daarbuiten wordt gelaten, in het algemeen op een fiasco uitloopen. De taxi immers is van alle andere stadsverkeersmiddelen een uitermate gevaarlijke concurrent. Reeds dat het publiek er door zijn groote beweeglijkheid gaarne gebruik van maakt terwijl bij een normale benutting de kosten per rit laag kunnen zijn, is op zichzelf voldoende reden om de taxi in een goed gecoördineerd systeem op te nemen. Des te meer echter nu zij door die eigenschappen de andere verkeersmiddelen een concurrentie op leven en dood kan aandoen.

Anders staat het met andersoortige contract carriages. Daar is het gevaar voor geregelde concurrentie ten gevolge van het aantal personen dat gezamenlijk zulk een voertuig moet afhuren, willen de kosten van den rit worden vergoed, veel minder groot; toch heeft men in Amerika (en ook in Nederland! 1934) reeds de ondervinding opgedaan dat van een vrijlating der contract carriages slechts ontduiking der voor stage carriages geldende bepalingen te verwachten is, en is men gaandeweg gedwongen geweest ook tot reglementeering van dit soort vervoer over te gaan.

Men kan daarmee echter wachten totdat de noodzakelijkheid tengevolge van ontduikingen en dergelijken, blijkt.

Bij de taxi echter mag in het algemeen van afwachten geen sprake zijn. Men staat daar voor een concurrerend verkeersmiddel dat zelf van groote waarde is; de eenige oplossing is onmiddellijke inschakeling in het gecoördineerde verkeerssysteem, hetgeen in Londensche verhoudingen uitgedrukt beteekent: opname van het taxi-bedrijf in de Board. Uiteindelijk zal het daartoe toch moeten komen.



Schema van verhoudingen in het personenvervoer van Londen.

AFDEELING II.

ZWITSERLAND.

Dit land bezit sedert korten tijd een zeer volledige regeling van het wegvervoer in zijn verhouding tot het rail- en een deel van het watervervoer. Om den bestaanden toestand te begrijpen, achten wij het noodig eenigszins in de Zwitsersche verkeersgeschiedenis terug te gaan.

Een wet van 15 October 1897 „betreffende die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen” bracht Zwitserland na hevigen strijd, voor het railvervoer het beginsel der Staats-exploitatie.

Hieraan lagen vooral politieke motieven ten grondslag; versterking van de Bondsmacht, uitschakeling van den invloed der buitenlandsche aandeelhouders en de wensch de spoorweginkomsten in het land te behouden.

De grondgedachte van de wet ten aanzien van de organisatie, was „eine weitgehende Selbstständigkeit und Unabhängigkeit der Bundesbahnverwaltung” te vestigen. (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung)

Dit werd gemotiveerd met de bewering dat het spoorwegbeheer grootere bewegingsvrijheid behoefde dan dat van andere bedrijfstakken.

Algeheele zelfstandigheid achtte men echter vanwege den nauwen samenhang tusschen spoorwegen en volkswelvaart ook ongewenscht. Kenschetsend was het principe dat de Regeering tot de Bundesbahnen in geen andere verhouding zou staan dan tot de particuliere spoorwegen; „die Regierung sollte keine andere Befugnis haben als die Aufsichtsrechte, die sie in Ausübung

der Staatshoheit auch den Privat-bahnen gegenüber gehabt hatte" (Bernhard Witte, blz. 28).

De nadruk van de wet viel echter op bovengenoemde politieke motieven. Aan de organisatie zelf werd betrekkelijk weinig aandacht besteed en een wet van 1 Februari 1923 was noodig om den groven opzet ten aanzien van die organisatie, nader uit te werken.

Deze wet vangt aan met den grondregel dat de Spoorwegen, rekening houdend met het algemeen belang, volgens commercieele beginselen zullen worden geëxploiteerd.

Zij draagt vervolgens het geheele bedrijf op aan de „Schweizerische Bundesbahnen" een lichaam dat in de wet gekarakteriseerd wordt als „eine innerhalb der Schranken der Bundesgesetzgebung autonome eidgenössische Verwaltung". De eigenlijke bedrijfsvoering wordt uitgeoefend door de „Generaldirektion", welks leden door de Regeering op onverbindende voordracht van den zgn. „Verwaltungsrat" worden benoemd. Dit laatste lichaam, dat uit 15 door de Regeering benoemde leden bestaat, heeft het algemeene toezicht op de exploitatie en is voorts in hoofdzaak adviescollege.

Het oppertoezicht berust bij de Regeering (Bundesrat).

Aan haar goedkeuring zijn een groot aantal belangrijke bedrijfsmaatregelen onderworpen. Zoo o.a. de dienstregelingen. Bovendien kan de Regeering aan de spoorwegen aanwijzingen geven die der Regeering in het belang van het land noodig schijnen.

Bij een beschouwing dezer regeling blijkt, dat ondanks de door de Regeering gestelde grondbeginselen de „S.B.B." in hooge mate van de Regeering afhankelijk zijn.

Rechtspersoonlijkheid bezitten zij niet; toezicht en leiding berusten beide bij lichamen met typisch ambtelijk karakter; terwijl bovendien de Staat onbegrensde macht bezit, wanneer het Staatsbelang zulks vordert, in de bedrijfsleiding in te grijpen.

Slechts in één opzicht kan men een grootere onafhankelijkheid constateeren: nl. ten aanzien van de financiën. Weliswaar bezitten Regeering en Volksvertegenwoordiging vrijwel alle rechten die haar in andere gevallen van staatsexploitatie toekomen; met deze uitzondering echter, dat in principe de eventueel gemaakte winst nooit in de Staatsschatkist valt. Dit wil zeggen „dass also die Staatsbahnen Selbstzweck innerhalb des Staates geworden sind." (Bernhard Witte).

Hoewel in theorie de administratieve en financieele afhankelijkheid dus groot is, heeft men in Zwitserland ook in later jaren nooit reden gehad de autonomie te versterken. Voor een belangrijk deel is dit het gevolg van de rustige politieke verhoudingen en de verstandige terughoudendheid van de Volksvertegenwoordiging waar het spoorwegvragen betreft.

In een wet van 2 October 1924 (Postverkehrsgesetz) was overeenkomstig de Grondwet van 1848, aan de Posterijen een monopolie verleend voor het met regelmatigen dienst en tegen vergoeding vervoeren van personen over den openbaren weg. Art. 1 dier wet bepaalt nl.: „Die Postverwaltung hat, unter Vorbehalt von Art. 2, das ausschliessliche Recht: a) Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Bundesgesetze (Zie de Spoorwegwet) eingeschränkt ist". De uitzondering in art. 2 genoemd, slaat op het personen-werkverkeer; lid 1 luidt immers: „Vom Postregal sind ausgenommen: a) die regelmässige Personenbeförderung, die nicht gewerbemässig betrieben wird, oder die einem Nichttransportgewerbe als notwendiger Hilfsbetrieb dient." De Posterijen hebben dit monopolie deels in eigen beheer, deels door middel van concessionarissen uitgeoefend; (vgl.: Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt — I.K.v.K. 1935 blz. 72).

Hiertoe bezitten zij het recht, daar art. 5 bepaalt: „Für die gewerbemässige Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten können Konzessionen erteilt werden." Voor hen is de Post niet wettelijk aansprakelijk. Wat den vervoerplicht betreft, deze rust wel op de Posterijen.

Vermeldenswaard van dien vervoerplicht is verder, dat zij, evenals dit bij de spoorwegen het geval is, doch in tegenstelling tot die welke wij later bij het vrachtautobedrijf zullen aantreffen, in vollen omvang bestaat. Slechts één restrictie vindt men hier, nl. § 17, 3 van de Vollziehungsverordnung van 8 Juni 1925, die bepaalt: „In dem Fall, wo keine Plätze mehr verfügbar sind und eine Bestellung von Beiwagen erst noch folgen muss, kann die Frist für die Anmeldung zur Reise bis auf eine Stunde vor der Fahrplanmässigen Abfahrt ausgedehnt werden". Op de Post rust dus een volledige vervoerplicht, doch er wordt gelegenheid gegeven in bijzondere gevallen wagens van elders te ontbieden.

Tenslotte vermelden wij nog dat de richtlijn voor de tarieven door de Bundesrat wordt vastgesteld.

Grondwettelijke bezwaren verhinderen echter het tot stand komen van een regeling voor het met vrachtauto's uitgeoefend goederenvervoerbedrijf. Slechts enkele kantons hadden zeer beperkte maatregelen, zooals die betreffende een beperking van het toegelaten gewicht, genomen. Een wet die in 1924 door de Volksvertegenwoordiging was aangenomen, werd bij referendum in 1926 verworpen. Wel kwam op 15 Maart 1932 een motor- en rijwielwet gereed. Een wet die voorziet in de verplichte verzekering, rijbewijzen, regeling van den arbeidstijd, verbod van het des nachts rijden met zware motorrijtuigen, beperking van hun snelheid, beperking van het gewicht toegelaten op wegen en bruggen, het rapporteeren van ongevallen en de inrichting van een ongevallenstatistiek, werd begin Januari 1933 aan de Bundesversammlung voorgelegd en is sedert dien tot stand gekomen. Lang heeft Zwitserland het dus zonder behoorlijke regeling van het wegvervoer gedaan.

Terwijl vrijwel iedere regeling van Staatswege ontbrak, hebben de Bundesbahnen in 1926 de „SESA” (Schweizerische Express Société Anonyme) opgericht, een maatschappij wier werkzaamheid op het gebied van het wegtransport ligt.

De Bundesbahnen en de Privatbahnen zijn de voornaamste aandeelhouders, terwijl in een Raad van Beheer de spoorwegen, wegen, transportondernemers, de industrie en onafhankelijken, vertegenwoordigd zijn.

In de directe leiding hebben echter de Bundesbahnen en de Posten overwegenden invloed.

Een deel van haar vervoer laat de „SESA” door andere vervoerders, met wie zij in contractueele verhouding staat, verrichten. Wat de resultaten betreft: het schijnt dat de spoorwegen door de „SESA” een aanzienlijke hoeveelheid vervoer, die zij aan het wegtransport verloren hadden, hebben teruggewonnen, terwijl in nog grooter mate vervoer dat op het punt stond verloren te gaan, voor hen behouden is gebleven.

Naast de „SESA” is in 1932 een andere dochtermaatschappij opgericht, de „ASTO” (Automobil St  ckgut Transport Organization), met het doel stukgoederen te vervoeren, ten deele langs de spoorlijn, ten deele over den weg, en zulks over afstanden die 25

à 30 km. niet te boven gaan.

Door dezen dienst, waarmede men slechts beperkte proefnemingen heeft gedaan, is het mogelijk gebleken een groot aantal spoorwegstations van geringe beteekenis uit te schakelen.

Aldus was in korte trekken de toestand toen in begin 1933 een aantal besprekingen tusschen vervoerbelanghebbenden plaats vonden en een vertegenwoordiger der Zwitsersche Automobiellindustrie een voorstel indiende om de vrachtauto in het Zwitsersche verkeerssysteem op te nemen; doel was een overeenkomst met de spoorwegen en een economische oplossing van het verkeersvraagstuk te bereiken.

Dat hieraan een en ander was voorafgegaan zal duidelijk zijn. Wij verwijzen hiervoor echter naar de uitgave der Bundesbahnen, getiteld: „Bundesbahnen und Automobil — Caveant Consules” (1930), naar „Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen” door Prof. Dr. Saitzew (1932), naar het aan de Bundesrat gerichte Adres van het Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (28 April 1932) en naar het verslag van de conferentie die op 23 November 1932 tusschen de Bundesbahnen, het Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins en de vertegenwoordigers der Motorlastwagenbesitzer plaats vond.

Een vruchtbare grondslag tot onderhandeling leverde echter eerst het bovengenoemde voorstel van den vertegenwoordiger der automobiellindustrie. Zij duurden tot 27 Mei 1933 en leidden tenslotte tot overeenstemming. De nadere voorwaarden werden in een bijzondere overeenkomst neergelegd, terwijl men tevens besloot een ontwerp van wet aan de Regeering te doen toekomen. De overeenkomst werd gesloten tusschen de Spoorwegdirecties, met inbegrip van de Privatbahnen die aangesloten zijn bij het „Verband Schweizerischer Transportanstalten”, en de „Rhätische Bahn” eenerzijds, de „Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressenten” anderzijds.

De overeenkomst is mede onderteekend door het „Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer” en de „Chambre Syndicale Suisse de l'Industrie de l'Automobile”.

Op 24 Aug. 1933 werden door het „eidgenössische Post- und Eisenbahn Departement” de „Schweizerische Handels- und Indus-

trieverein", het „Schweizerische Gewerbeverband" en het „Schweizerische Bauernverband" tot een bespreking uitgenoodigd, om zich als vertegenwoordigers van vervrachtersbelangen over de bereikte overeenkomst uit te spreken. Hierbij kon vastgesteld worden dat ook zij de overeenkomst en het daaraan verbonden wetsontwerp als aannemelijken grondslag voor de algemeen gewenschte oplossing beschouwden.

De overeenkomst, het wetsvoorstel (Vorentwurf) en de motieven die bij hun totstandkoming hebben gegolden, zijn neergelegd in het Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, getiteld „Eisenbahn und Automobil" (26 Juni 1933).

Reeds een half jaar later, namelijk op 23 Januari 1934, heeft de Bundesrat een in hoofdzaak gelijklopend wetsontwerp bij de Bundesversammlung ingediend. Op 6 Juni van datzelfde jaar is dit wetsontwerp met groote meerderheid door de Ständerat aangenomen. Sindsdien heeft ook de Nationalrat het ontwerp goedgekeurd. Wel is een referendum aangevraagd, zoodat men nog steeds kans loopt dat het uiteindelijk zal worden afgestemd.

Het mag een bijzonderheid van deze wet worden genoemd dat zij door een zeer groote interne meerderheid van alle bij het verkeer betrokken partijen met vreugde wordt begroet. Temeer, waar zij het stempel draagt van een compromis dat in de eerste plaats ten doel heeft, zooals men dit o.a. in de publicatie der spoorwegen (blz. 1) kan lezen, de positie der spoorwegen te versterken. („Die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil ist somit eine wesentliche Voraussetzung für Dauernde Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen"). Dit blijkt vooral ook uit de Botschaft van de Bundesrat aan de Bundesversammlung, waar het heet (blz. 1): „Der schienengebundene Verkehr ist vor weiterer Schwächung zu bewahren und soll nicht mehr dem Verhängnisvollen Spiel des unregelmässigen Wettbewerbes ausgesetzt bleiben, anderseits aber auch nicht der neuen Kräfte verlustig gehen, die ihm der Strassenverkehr geben kann." Zoo leest men ook op dezelfde bladzijde: „.....ist die Notwendigkeit und die lebenswichtige Bedeutung der Eisenbahnen für die nationale Wirtschaft zu berücksichtigen; gleichzeitig ist aber an zu erkennen, dass auch das Automobil in unserem Wirtschaftsleben eine wichtige Rolle zu spie-

len berufen ist".

Haar aannemelijkheid voor alle partijen ligt dan ook waarschijnlijk hierin dat, de *bestaande* wegtransportbedrijven meenen haar positie geconsolideerd te zien, de Zwitsersche auto-industrie uit een onder staatsleiding staande transportcombinatie voordeel voor haar *nationale* industrie verwacht, terwijl in vervoerderskringen ook het bewustzijn dat de groote spoorwegtekorten toch op eenigerlei wijze zullen moeten worden verhaald, het zijne zal hebben bijgedragen tot aanvaarding van hetgeen werd voorgesteld.

Hoe dit ook zij: men heeft een oplossing gevonden die blijkbaar alle partijen min of meer bevredigt, en waarvan de Botschaft (blz. 2) de volgende karakteristiek geeft: „Die zweckmässige Lösung kann demnach nicht in gegenseitiger nutzloser Bekämpfung und hartnäckiger Befehdung liegen, sie ist nicht im Konflikt zwischen zwei starren Formeln oder zwei absoluten Begriffen zu suchen. Nur aufrichtige Zusammenarbeit, vernünftige Verkehrsteilung und elastische Abgrenzung der beidseitigen Aufgaben und Tätigkeitsbereiche führen zum Ziel. Je mehr die angestrebte Lösung die natürliche Entwicklung der Transporte umfasst, sich derselben anpasst und sie auch beeinflusst, um so besser wird sie sein.“

„...einen beherzten und zugleich wohlüberlegten Versuch, durch die Zusammenarbeit von Bahn und Auto dem Allgemeininteresse auf Schiene und Strasse zu dienen.“

Wij willen thans tot een bespreking van den inhoud der wet zelf overgaan, en trachten vast te stellen of de bereikte oplossing, vanuit ons Nederlandsch standpunt gezien, navolging zou verdienen.

„Das Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen“ is een wet, welks bepalingen voor verreweg het grootste deel dwingend zijn. Slechts één van de tien afdelingen waarin de wet verdeeld is, maakt daarop een uitzondering. In afdeling vijf, handelend over de verkeersdeeling en samenwerking van spoorweg en vrachtauto, wordt namelijk een bijzondere wettelijke constructie toegepast om de op 27 Mei 1933 gesloten overeenkomst, in te schakelen in het wettelijk kader.

De bepalingen van die afdeling zullen slechts gelden wanneer

tusschen partijen geen overeenkomst wordt bereikt; zij vormen dus aanvullend recht. Overigens zijn zij in hoofdzaak gelijklopend aan die van de overeenkomst. Door deze constructie heeft men aan de geldende regeling zekere soepelheid verleend daar partijen thans op bepaalde punten in onderling overleg, zonder dat daartoe een wetswijziging noodig is, wenschelijk geworden veranderingen kunnen aanbrengen.

Wij willen dan thans systematisch de afdelingen behandelen. De eerste handelt over den omvang van den concessieplicht en bepaalt in artikel 1: „Wer gegen Entgelt (d.i. iedere vergoeding) für andere auf öffentlichen Strassen regelmässig oder gelegentlich Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen befördern will, bedarf einer Konzession.“ Een concessiestelsel wordt hiermede ingevoerd, en wel voor alle goederen en dieren vervoerende transportbedrijven, doch blijkens de rest van dit artikel is het vervoer binnen de grenzen van een gemeente of over een afstand van hoogstens 10 km., vrijgelaten. Volgens de Botschaft, is hierbij uitsluitend van belang de afstand *waarover de goederen vervoerd worden*, en geenszins het domicilie van den vervoerder of de standplaats van den wagen. De afstand welke de wagen leeg loopt is irrelevant en het is dus mogelijk een wagen van de eene gemeente naar de andere te verplaatsen en hem binnen die gemeenten transporten te doen uitvoeren, zonder dat men een concessie bezit.

Die vrije zône kan echter door de Regeering worden ingekort wanneer levensbelangen van een goederenvervoerende „Nebenbahn“ (locaalspoorweg) in het spel zijn. Dergelijke gevallen zullen stuk voor stuk naar hun omstandigheden door de Regeering onderzocht moeten worden.

Geen onderscheid wordt door de wet gemaakt ten aanzien van internationale transporten; het is eihther noodig dat de Regeering voor het grensverkeer, zoolang nog geen algemeene internationale regeling is getroffen, voorschriften kan geven die in overeenstemming zijn met op dit punt met de buurlanden gesloten overeenkomsten. Hierin voorziet 1.4.

Art. 2 bevat de belangrijke bepaling dat het *werkverkeer* vrij is. Daar hieraan bij de tot standkoming van de wet zeer veel aandacht is geschonken, daar de spoorwegen aanvankelijk van meening waren dat ook het werkverkeer door beperkende bepalingen gebonden moest worden, terwijl daartegen ernstig verzet rees van hen die in de vrijheid van het werkverkeer den waarborg bij uitnemendheid

voor hun belangen zagen, willen wij een oogenblik nader bij de motiveering der uiteindelijke regeling stilstaan.

In de Botschaft (blz. 10) lezen wij: „(dass) der Werkverkehr... durch gesetzliche Massnahmen nicht eingeschränckt werden soll. Dies ist nicht unbedingt notwendig und wäre praktisch auch kaum möglich.“ De Botschaft geeft dan een résumé van de partijstandpunten, dat wij verkort als volgt weergeven: Vervrachterskringen hebben de vrijheid van het werkverkeer steeds als een *conditio sine qua non* gesteld, doch ook sommige vertegenwoordigers uit vervoerderskringen waren en blijven van principieel andere meening. Zij wijzen erop dat de spoorwegen tegenover gebondenheid aan tarieven en hun vervoerplicht wel een recht op *alle* lange-afstandtransporten mogen doen gelden. Ook wijzen zij op de geringere wegenslijtage en de grootere verkeersveiligheid welke een gevolg zouden zijn. Vervrachters zijn echter van meening dat in de vrijheid van het werkverkeer een prijsregulator moet worden behouden.

Daarna vervolgt de Botschaft (blz. 11): „Der Verzicht auf die Erfassung des Werkfernverkehrs wurde den Eisenbahnen dadurch erleichtert, dass angenommen werden kann, der Werkverkehr werde nach der allgemeinen Einrichtung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus abnehmen. Entscheidend war schliesslich die Überlegung dass das Jahrelang angestrebte Ziel einer Regelung namentlich des gewerbmässigen Strassentransportes von Gütern, viel rascher erreicht werden könne, was ganz im Interesse der Eisenbahn liegt.“

Uit deze verklaringen moet men wel opmaken dat het feit dat belanghebbenden het er over eens waren dat een beperking van het werkverkeer niet noodzakelijk was, voor den wetgever het argument bij uitnemendheid is geweest. Dit is voor een wetgever een weinig principieel standpunt, al valt er veel voor te zeggen dat de wetgever het oordeel van deskundigen volgt; doch wanneer zij dit doet, moet men toch als eisch stellen dat haar handelwijze op een eigen gevestigde, onder voorlichting van deskundigen tot stand gekomen, overtuiging berust.

De eenige eigen uitlating van de Regeering die wij echter in de Botschaft hierover aantreffen luidt (zie boven) dat de beperking van het werkverkeer niet absoluut noodig en ook nauwelijks mogelijk is.

Deze term is vaag, doch ook al houdt men rekening met het feit dat in een Memorie van Toelichting niet altijd de motieven naar voren komen, dan kan men toch moeilijk aan den indruk ontsnappen, dat de Regeering zelf geenszins afwijzend tegenover een beperking van het werkverkeer zou hebben gestaan; echter met een slag om den arm, namelijk: als zij haar mogelijk achtte.

Dit standpunt is dus wel zeer weinig principieel, en het zijn ons inziens juist de principieele bezwaren, in het algemeen deel uiteengezet, die naar onze meening een volkomen veroordeeling van iedere beperking van het werkverkeer (behoudens dan om der wille van veiligheid of zuiver fiscale belangen) meebrengen.

De vrijheid van het werkverkeer, hierin zijn wij het geheel met de Zwitsersche vervoerderskringen eens, is de eenige waarborg van werkelijk groote waarde, die het publiek in staat is zich voor te behouden, wanneer het om der wille van een goede en economische bedrijfsvoering bereid is afstand te doen van de vrije concurrentie tusschen de verkeersbedrijven. Deze waarborg, dit is onze vaste overtuiging, mag nooit en te nimmer uit handen worden gegeven.

Het is begrijpelijk dat, waar de belangen zoo scherp tegenover elkaar stonden, gezocht is naar een scherpe afbakening van het begrip werkverkeer en naar rechterlijke waarborgen. Daar ook wij dit van belang achten, geven wij hier nauwkeurig weer wat onder werkverkeer naar Zwitsersch voorschrift te verstaan is: „*Die Beförderung von Gütern und Tieren mit eigenen Motorfahrzeugen für eigene Bedürfnisse und mit eigenem Personal*”.

Hiervan beteekent volgens de Botschaft (blz. 12 en 13):

- „für eigene Bedürfnis” — „dat de goederen tot gebruik, tot verwerking of tot wederverkoop verkregen of door het bedrijf veredeld of voortgebracht moeten zijn. Dat het vervoer den aanvoer van de goederen voor het bedrijf of het afleveren der goederen aan de afnemers moet betreffen.”
- „mit eigenen Motorfahrzeugen” — „dat de voertuigen aan het bedrijf in eigendom toebehooren of op afbetaling zijn gekocht”.
- „mit eigenem Personal” — „dat een bedrijf het vervoer niet door middel van een derde, aan wien het een eigen wagen in huur heeft gegeven, kan doen uitvoeren. Dat de wagens door den ondernemer zelf of door diens personeel moeten worden bediend,

en niet door een zelfstandig vervoerder of personeel van een ander."

Bij verschil van meening of men al dan niet met werkverkeer te doen heeft, berust de (eind)beslissing bij de „Kommission" (art. 17).

Op den uit vervoerderskringen geuiten wensch, dat bovendien een beroep op den Bundesrat zou open staan, heeft deze gemeend niet te moeten ingaan, daar hiertoe niet voldoende termen aanwezig waren.

Bijzondere moeilijkheden kunnen zich voordoen wanneer sprake is van vervoer tusschen hoofd- en dochterbedrijven met eigen rechtspersoonlijkheid. Naar den regel immers zijn hier aparte bedrijven en kan het vervoer dat de een voor den ander uitvoert, eigenlijk niet tot het werkverkeer worden gerekend. Een andere moeilijkheid ligt in het vraagstuk in hoeverre in het verkeer over korten afstand bepaalde uitzonderingen toegelaten kunnen worden bij bedrijven die door aandeelbezit nauw met elkaar verbonden zijn („Konzernverkehr") en waarvan sommige zich met de voortbrenging, andere zich met de verdeling van dezelfde goederen bezighouden, of waarvan een deel de grondstoffen of halffabrikaten voortbrengt, een ander deel deze verwerkt.

Deze moeilijkheid op te lossen is aan de Regeering overgelaten, die daartoe nadere uitvoeringsmaatregelen kan geven; terecht, daar het hier regelingen geldt, die om der wille van hun noodzakelijke aanpassing aan de behoeften van het bedrijfsleven, een grootere elasticiteit moeten bezitten dan een wet ooit kan verleen.

De tweede afdeeling, handelend over concessie-soorten, kent een Normalkonzession (concessie N) bestemd voor het vervoer van goederen en dieren in het algemeen, en een Spezialkonzession (concessie S) bestemd voor transportondernemingen die zich bezig houden met vervoer van verhuizing, meubelen en andere goederen (bij uitzondering ook van dieren), voor welke het vervoer per vrachtauto groote technische voordeelen biedt.

Hij, die een concessie N bezit, is in de keuze der te vervoeren goederen vrij, doch beperkt in zijn werkgebied; deze concessie wordt nl. slechts voor een bepaald gebied afgegeven, terwijl bovendien een beperking tot een of meer bepaalde trajecten of een bepaalde verbinding, kan worden opgelegd. Een en ander moet in de vergunning zelf omschreven zijn.

Volgens de Botschaft mag aan een concessie geen uitsluitend recht tot het berijden van een bepaald traject worden ontleend. (Die Einrichtung der Automobildienst nach dem Asto-system macht in ge-

wissen Fällen die regelmässige Befahrung der gleichen Strecken durch mehr als einen Konzessionär N notwendig: (blz. 14).

Dit is de concessie, waardoor „Ein System der Verkehrsteilung von Eisenbahn und Motorfahrzeug geschaffen werden (soll), wie es für den Stückguttransport bei den Bundesbahnen durch den Astodienst versuchsweise bereits auf einzelnen Strecken zur Anwendung gelangt“. (Botschaft blz. 14).

Bij de verleening moet rekening worden gehouden met de verkeersbehoefte en, in gebieden met spoorweg- of postverbindingen, zal bovendien gerekend worden met de in artt. 14 en 15 omtrent de verkeersdeeling en samenwerking gegeven voorschriften.

Aan de Botschaft (blz. 15) ontleenen wij dat „de verkeersbehoefte“ beoordeeld zal worden door de concessie verleene instantie, nadat de regeering der kantons, de spoorwegen, de post en de „Genossenschaft“ gehoord zijn. Geen concessie zal worden verleend voor een vrachtautodienst die in het bereik van een „Nebenbahn“ kan loopen, mits de spoorwegmaatschappij binnen drie jaar na het in werking treden van de wet, er voor zorgt dat een behoorlijke „Haus zu Haus Bedienung“ wordt uitgevoerd. Deze bepaling zal naar de verklaring van de Regeering, niet zoo worden uitgevoerd dat de „Nebenbahnen“ verplicht zouden worden binnen drie jaar vrachtautodiensten evenwijdig aan hun lijnen in te voeren, doch zoo dat genoeg zal worden genomen met „Haus zu Haus Bedienung“ onverschillig op welke wijze deze wordt verkregen.

Dit voorschrift is gegeven ter bescherming der spoorwegbelangen, doch veronderstelt dan ook dat de spoorwegen het noodige zullen doen om in korten tijd het gemeenschappelijk doel een „lückenlose Haus zu Haus Bedienung“ te bereiken; zulks in het belang, niet alleen van henzelf, doch van alle vervoerders, die immers met reden mogen verwachten dat een automatische teruggang van het werkverkeer er het gevolg van zal zijn. Zouden bepaalde gebieden zonder bestel- en afhaaldienst blijven, dan zal immers voor vele bedrijven een prikkel blijven bestaan om hun goederen in werkverkeer te vervoeren. Slechts een *lückenlose* bestel- en afhaaldienst kan een waarlijk grootst mogelijk percentage werkverkeer terugdringen. Het is daarom dus dat bij dit artikel de nadruk vooral valt op den eisch dat door de bedoelde spoorwegen „Haus zu Haus Bedienung“ ingesteld worde.

Een bijzondere alinea in de Botschaft is gewijd aan het vervoer van *bouwmaterialen* (Botschaft blz. 14).

Dit vervoer stelt bijzondere eischen; meestal wordt met bijzondere wagens gereden, wagens die voor vervoer van andere goederen geschiktheid missen. Daardoor is het vervoer van bouwmaterialen bijna steeds een eigen vak, een eigen bedrijf. Het is nu volgens de Zwitsersche Regeering noodig dat deze bedrijven ook een concessie N kunnen verkrijgen voor gebieden waar reeds voor het algemeene goederen- en dierentransport voldoende concessie's zijn

uitgereikt; men moet dan echter hun concessierecht voor het verkeer over korten afstand (het zgn. „Nahverkehr“ — meestal 30 km; zie later) beperken tot vervoer van bouwmaterialen. Voorts moeten zij zich aansluiten bij de „Genossenschaft“ (zie eveneens later); deze heeft voorschriften te maken betreffende het uitschakelen van ongebreidelde (onderlinge) concurrentie en tevens de grens tusschen hun werkzaamheden en die van het algemeene vervoer afbakenen.

Concessie S wordt uitgereikt aan hen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, als het stellen van financieele garantie enz. Men wil hierdoor voorkomen dat de door concessie N veroorzaakte beperking der autotransporten tengevolge heeft dat vele ondernemers zich op het onder concessie S vallend vervoer gaan toelekken, zonder voldoende solvabel te zijn. De Regeering vindt een zekere bescherming van de oude gespecialiseerde transportbedrijven op zijn plaats, vooral nu deze door de vrijlating van het vervoer binnen de 10 km. zône, bij het plaatselijk vervoer een grootere concurrentie te duchten zullen hebben dan tot op heden. Hierin ligt zeker een argument, doch zoo ver behoeft men een rechtvaardiging van den eisch dat de vervoerbedrijven een zekere kapitaalkrachtigheid moeten bezitten, niet eens te zoeken. Wij hebben in het algemeen deel, sprekende over den verzekeringsplicht reeds op den eisch gewezen dat *alle* verkeersbedrijven verhaal moeten bieden, hetzij dan in den vorm van een verzekering, hetzij dat er voldoende waarborgen zijn van eigen solvabiliteit.

Slechts zij, die zich *als bedrijf* toelekken op het vervoeren der voor concessie S bedoelde goederen, kunnen de bijzondere concessie verkrijgen. Niet zij die tevens goederen voor eigen bedrijf vervoeren (art. 5).

Uit een en ander blijkt duidelijk dat de bedoeling van de concessie S is, hen, die in hun bedrijf bepaalde goederen of dieren vervoeren, die door hun technische eigenaardigheden niet of slechts met zeer veel moeite anders dan met een vrachtauto kunnen worden vervoerd, in de gelegenheid te stellen zulks ook in de toekomst te blijven doen; een bescherming dus van goede gespecialiseerde oude transportbedrijven, mede door het stellen der garantie-eischen, enz., welke eischen immers ten doel hebben een al te grooten toevloed van nieuw-komers op dit terrein tegen te gaan.

Tenslotte vermelden wij de bepaling dat het houderschap van concessie N en S vereenigbaar is.

Afdeeling 3 betreft de wijze waarop de concessies worden verleend. Dit geschiedt door het „Post- und Eisenbahn Departement”, en in het algemeen voor den tijd van 10 jaar, hetgeen voor zulk een concessie een lange tijd genoemd mag worden. Het voordeel bestaat in een zekere stabiliteit van verhoudingen; eenig nadeel is trouwens aan deze betrekkelijk langen duur nauwelijks verbonden, daar de concessionarissen in vrijwel alle opzichten sterk afhankelijk blijven van de spoorwegen en het Post- und Eisenbahn Departement. Dit laatste houdt, om slechts een voorbeeld te noemen, ten allen tijde het oppertoezicht (art. 6(3)).

De verleening der concessies heeft slechts plaats, nadat de Regeeringen der kantons, de Spoorwegdirecties, de Post en de „Genossenschaft” gehoord zijn.

De kosten bedragen jaarlijks hoogstens Fr. 20. De Botschaft (blz. 16) teekent hierbij aan dat de Staat bij een hooger recht geen belang had, daar het tenslotte toch de spoorwegen zouden zijn die de vergoeding ervan zouden moeten dragen, en wel „da diese die Vergütungen der Bundesbahnen an die Konzessionäre beim Astodienst nur entsprechend erhöhen würde”. Wij komen op die vergoedingen te zijner tijd terug.

Art. 8 bevat bepalingen betreffende de overdracht van concessies; deze kan plaats vinden, doch toestemming van de concessioneerende autoriteit is vereischt. Dit is een logische bepaling, daar eenerzijds bij dood van den ondernemer, verkoop van diens bedrijf enz. een overdracht mogelijk moet zijn, anderzijds het van belang moet worden geacht dat niet een ieder de concessie kan overnemen, doch dat men de mogelijkheid behoudt een zekere selectie ten aanzien van bepaalde eigenschappen als b.v. solvabiliteit toe te passen.

Bij uitvoeringsbepalingen kan, dit is de beteekenis van het derde lid van dit artikel, een algemeene machtiging worden gegeven voor de overdracht van bepaalde concessierechten en -plichten aan de „Genossenschaft.” Dit hangt hiermede samen dat de houders van een concessie N niet financieel onafhankelijk zijn, doch zich hebben in te schakelen in de „Eisenbahn-Automobil Transportorganisation”. De bepaling slaat op het geval dat voor een goede samenwerking overdracht van rechten of plichten aan de „Genossenschaft” ge-

wenscht is. De Botschaft noemt hiervan enkele voorbeelden. Zoo b.v.: „...Änderungen in der Abgrenzung des Konzessionsgebietes durch die einen rationnellere Ausführung der Transporte in Verbindung mit den Eisenbahnen gesichert werden kann" en verder „...die Überlassung der Transporteinnahmen aus Transporten, die an Stelle oder in Verbindung mit den Eisenbahnen durchgeführt werden und für die der Konzessionär von den Eisenbahnen besondere Vergütungen erhält." De bedoeling van het voorschrift is vereenvoudiging, in dezen zin, dat voor de overdracht van zulke aan de concessie verbonden rechten aan de „Genossenschaft", niet telkens opnieuw goedkeuring van de concessioneerende autoriteiten noodig is, doch dat daarvoor door de uitvoeringsbepalingen ineens een algemeene machtiging wordt verleend.

Wordt na afloop van een termijn een concessie niet vernieuwd, zonder dat de concessionaris zich aan schending van zijn verplichtingen heeft schuldig gemaakt, dan kan, wanneer de concessie wel aan een ander worden verleend, deze verplicht worden het materieel en de goederen van het bedrijf over te nemen. Kan dit in uitzonderingsgevallen niet geschieden, dan heeft de gedupeerde een recht op vergoeding van de waardevermindering welke van het weigeren der concessie het gevolg is. Zijn het materiaal en de bezittingen geheel afgeschreven of beantwoorden zij in het geheel niet meer aan de moderne eischen, dan kan van schadevergoeding geen sprake zijn. Daar niet bepaald is, wie de schade moet vergoeden, zal hiervoor slechts de Staat in aanmerking komen. Tot zoover is deze bepaling in overeenstemming met het ontwerp dat door de spoorweg- en autokringen gezamenlijk was opgesteld. De Regeering heeft het echter noodig geoordeeld een derde lid aan dit art. 9 toe te voegen, waardoor het mogelijk werd dat onder bepaalde omstandigheden de Spoorwegen voor de schade moeten opkomen. Dit is namelijk het geval wanneer een concessie om verzoek der spoorwegen niet meer verleend wordt.

Het zal opvallen dat, terwijl naar het algemeen recht geenszins een recht op schadevergoeding bestaat wanneer na afloop van een concessie-termijn verlenging wordt geweigerd, zulks hier wel het geval is. Van een algemeen recht op schadevergoeding kan hierom geen sprake zijn, omdat men van den aanvang af nooit iets anders

dan een naar tijd beperkt recht bezeten heeft. Daarom moet men het hier toegekende recht op schadevergoeding als een uitzondering beschouwen, die blijkens de Botschaft zijn motiveering vindt in het feit dat „Die Automobilvertreter jedoch eine gewisse Garantie dafür wünschten, dass nach Ablauf der zehnjährigen Konzessionsdauer die Behörden die Automobiltransporte nicht ohne weiteres dadurch einschränken können, dass Sie die Konzessionen überhaupt nicht mehr erteilen." Het eenige wat men hierdoor dan ook bereikt, is het onmogelijk maken van een annexatie-van-het-autoverkeer-zonder-meer. De autokringen hebben door deze bepaling thans de garantie dat zij na afloop van de tien jaar, wanneer verlenging der concessie geweigerd wordt, niet met het aangeschafte materieel enz. „blijven zitten". Voor een verlenging der concessie echter ligt in dit voorschrift geen waarborg. Een schadevergoeding waar het element „gederfde winst" geheel en al buiten wordt gelaten, zal voor de spoorwegen den prikkel tot het aan zich trekken van een renderenden verkeersstroom, geenszins wegnemen. Men ziet dus duidelijk met welk een beperkten waarborg de autokringen genoeg hebben genomen. Eenige waarborg voor het in stand blijven van hun bedrijven, wat voor hen toch van groot belang moet zijn, al ware het alleen maar omdat zij hun emplooi en een zekere mate van zelfstandigheid kwijt raken, wordt op deze wijze niet gegeven.

Dat tenslotte het hun dreigend gevaar niet geheel denkbeeldig is, blijkt uit de Botschaft (blz. 17) zelf. Deze moet immers zelf toegeven: „Dieses Begehren (op schadevergoeding voor materieel enz.) erschien nicht ganz ungerechtfertigt" iets wat er dus op duidt dat ook naar het inzicht van de Regeering in de praktijk de mogelijkheid bestaat dat na verloop van 10 jaar concessies niet hernieuwd worden. Wel zeer hebben dus de autokringen hun eigen belangen aan het geheel ondergeschikt gemaakt. Zij hebben er geheel van afgezien, en dit is ook van de vrachterszijde zeer eigenaardig, als eisch te stellen dat het autoverkeer in een zekeren omvang gehandhaafd moet worden. Vanuit een oogpunt van verkeers-economie is dit toe te juichen, in zoverre dat thans aan de co-ordineerende instanties geen belemmeringen in den weg zijn gelegd. Alles komt dus aan op de onpartijdigheid en het economisch inzicht van die instantie's en het getuigt van zeer groot vertrouwen daarin dat noch uit autokringen, noch uit die van vrachters eenige waarborg tot handhaving van een bepaalden omvang van het autoverkeer gesteld is. Dit treft ons juist hier als zoo merkwaardig, daar de geheele wet op een overeenkomst berust, en ze niet van bovenaf gegeven is.

De vierde afdeling betreft bijzondere concessievoorwaarden en

vangt aan met de bepaling dat „das Bundesgesetz vom 15 März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr“ en de krachtens die wet gegeven reglementen, op de wagens, de ritten en den arbeidstijd der geconcessioneerde bedrijven van toepassing zijn.

Belangrijker voorschriften vormen den inhoud van artikel 11.

Hier vindt men in het eerste lid de bevoegdheid in de concessies bepalingen betreffende den omvang van den vervoerplicht en de aansprakelijkheid voor de vervoerde goederen op te nemen. Wat den vervoerplicht betreft, de wet spreekt van het vaststellen van den omvang daarvan, hetgeen er reeds op wijst dat het niet de bedoeling is een gelijken vervoerplicht aan het vrachtwagenverkeer op te leggen als thans reeds bij de spoorwegen bestaat. Krachtens art. 6 (2) der overeenkomst, hebben belanghebbenden zich verplicht erop aan te dringen dat de vervoerplicht voor het vrachtautovoer beperkt zou blijven tot de *beschikbare* transportmiddelen. De Bot-schaft (blz. 18) merkt hierover op: „Wollte man den Konzessionierten Unternehmungen die gleiche Beförderungspflicht auferlegen wie den Eisenbahnen, so würde dies zu einer nutzlosen Bereithaltung von Wagenmaterial und somit zu einer schweren finanziellen Belastung der Genossenschaft und der Konzessionäre führen. Reichen bei starkem Stossverkehr die Transportmittel nicht aus, so dürften insbesondere in Gegenden mit Eisenbahnverbindungen die Verfrachter vernünftigerweise keine Einwendungen dagegen erheben, wenn der Transport ganz oder teilweise mit der Eisenbahn durchgeführt wird.“

Ook kan de vervoerplicht voor wegvervoer dat langs een spoorlijn plaats vindt, niet beperkt worden voor het geval dat de wegen niet berijdbaar zijn. Is zulks namelijk het geval, dan moet het vervoer per spoorweg plaats vinden.

De nakoming van den vervoerplicht prevaleert dus boven de bepalingen welke in art. 15 betreffende de verkeersdeeling worden gegeven, hetgeen in andere woorden weergegeven wil zeggen, dat weliswaar voor normale gevallen een verkeersdeeling tusschen partijen (gebaseerd op den afstand waarover goederen vervoerd moeten worden) geldt, doch dat deze, wanneer zij in conflict komt met den vervoerplicht, ter zijde moet worden gesteld.

Om een voorbeeld te noemen: een vervoer van goederen over een afstand van 15 km. behoort in principe aan het wegvervoer; is dit echter overladen, dan zal

een deel van het vervoer per spoorweg moeten plaats vinden. Dit is de logische keerzijde van de beperktheid van den vervoerplicht. De aansprakelijkheid zal volgens de Botschaft in hoofdzaak als bij de spoorwegen geregeld worden. Een reden om het anders te wenschen, is er o.i. niet.

De rest van het artikel handelt over de vaststelling der tarieven. Tarieven voor transporten die in de plaats van (an Stelle von) de spoorwegen of in verbinding met de spoorwegen onder concessie N worden uitgevoerd, (dit zijn de zgn. „Parallelfahrten" en de „Zubringer- und Verteilerdienste von und nach eisenbahnlosen Ortschaften, nach und von Eisenbahnstationen"), worden, overeenkomstig de bepalingen van de spoorwegwet, door de spoorwegen vastgesteld.

De gelding der spoorwegtarieven voor de bovengenoemde autotransporten hangt hiermede samen, dat ieder vervoerster het recht heeft toepassing der spoorwegtarieven van station tot station te eischen. Wordt dus een transport evenwijdig aan een spoorlijn uitgevoerd, dan hebben vervoersters recht op toepassing der spoorwegtarieven. Gaat het in Zubringer- of Verteilerdienst, dan heeft het vervoer door een combinatie van vervoermiddelen plaats en is het logisch dat één tarief wordt toegepast, en wel dat van het hoofdverkeersmiddel: de spoorwegen.

Bij alle overige transporten, waarbij ook meestal niet volgens dienstregeling wordt gereden, stelt de „Genossenschaft" de tarieven vast. Volgens de Botschaft moeten zij gebaseerd zijn op de zelfkosten plus een toeslag voor de administratiekosten; de „Genossenschaft" streeft namelijk geen winstbejag na. Dit is een belangrijk beginsel; het is de consequente uitbreiding van de in de meeste Europeesche landen gevoerde spoorwegtariefpolitiek; het houdt de erkenning in van het feit dat alle verkeersbedrijven en niet de spoorwegen alleen, in het teken van het algemeen belang behooren te staan; het is de erkenning van het feit dat *de geheele productie* van verkeersgelegenheid gekenmerkt wordt door het begrip: hulpbedrijf.

Ter bereiking van eenheid in de tarieven, (een beginsel dat men b.v. ook in de London Passenger Transport Act tegenkomt) en van de juiste verhoudingen tusschen spoor-, post- en autotarieven, bepaalt de wet in het vierde lid van art. 11 dat alle tarieven met advies van de Kommission en onder goedkeuring van het Post- und Eisenbahn Departement, moeten worden vastgesteld.

In het Vorentwurf der Eisenbahnen und Automobilinteressenten was aan dit lid echter nog een toevoeging, welke als volgt luidde:

„Sie sind zu veröffentlichen und gelten für jedermann, der die darin enthaltene Bedingungen erfüllt.“ Men heeft deze clause echter doen vervallen, hetgeen een aanwijzing is voor het feit dat men de mogelijkheid tot het tegendeel heeft willen openlaten. Dit is in overeenstemming met hetgeen in een aantal landen, waaronder ook Nederland, in de jongste wetgevingen op het gebied der Spoorwegtarieven, zich baan heeft gebroken. Wij achten dit geenszins een vooruitgang. Hij, die zich stelt op het standpunt dat de verkeersbedrijven geen commercieele ondernemingen zijn, doch bedrijven die in het algemeen belang met als richtsnoer de commercialiteit, moeten worden geleid, kan in een bevrijding der verkeersbedrijven van de hun in het algemeen belang opgelegde verplichtingen hun tarieven te publiceeren en van het hun opgelegde verbod ongelijke behandeling toe te passen, geen vooruitgang zien; hij kan haar aanvaarden als een tijdelijken maatregel, noodig geworden om de spoorwegen eenigszins te behoeden voor bepaalde practijken, die gevolg zijn eener moordende concurrentie, doch zal te allen tijde, wanneer deze laatste op eenigerlei wijze is uitgeschakeld (wanneer dus een afdoende coördinatie is tot stand gekomen) er op moeten aandringen dat de oude verplichting tot publicatie en het verbod tot discriminatie weer in eere worden hersteld; zulks in het algemeen belang.

Zijn wij het dus in principe geenszins eens met de schrapping dezer clause, wij kunnen ons toch indenken, wat de Zwitsersche wetgever waarschijnlijk daarbij geleid heeft. Dat is de terugwinning van het werkverkeer; men heeft de mogelijkheid willen openhouden door het vaststellen van (tijdelijke) lager-dan-normale tarieven, voor hen die een groot vervoer in eigen beheer uitvoeren, een deel van het bestaande werkverkeer terug te dringen. Heeft men dit eenmaal bereikt, zijn de bedrijven die tot op heden levendig aan het werkverkeer deelnamen, hun materieel enz. kwijt, hebben zij hun bedrijf op de nieuwe vervoerwijze ingesteld, dan kan men verder zien. Eenige verhooging der tarieven, eventueel tot op het normale peil, behoeft dan nog niet dadelijk een opleving van het werkverkeer te beteekenen, daar een dam hiertegen door de aanvangskosten wordt gevormd.

Het is de wet van de traagheid waarmede men te doen heeft; slechts door extra lage aanbiedingen zal men het werkverkeer eruit kunnen werken; is het eenmaal zoover, dan komt het slechts terug

wanneer de kosten van het vervoer in eigen beheer met *inbegrip van de aanvangskosten* (aanschaffen van wagens, in te richten garages, enz.) minder bedraagt dan de vrachtprijzen der vervoerbedrijven.

Tot terugwinning van het werkverkeer kan de blijkbaar door de wet gewilde grootere vrijheid dus zeer dienstig zijn. Wij blijven er echter bij dat men er een maatregel in heeft te zien die zoo spoedig mogelijk moet verdwijnen, daar zij uit een oogpunt van staatsbeleid, dat jegens alle burgers gelijkheid moet betrachten en niet bepaalde personen of groepen van personen mag bevoordeelen, volkomen verkeerd is.

Thans is het artikel 12 dat ons aanleiding geeft tot nadere uiteenzetting van de tusschen spoorwegen, post en vrachtauto bestaande verhoudingen. Wij laten ons hierbij weer leiden door de Botschaft en stellen in de eerste plaats vast, dat de coördinatie, zooals deze wet haar invoert, in sterke mate haar invloed op de Post zal doen gelden. Deze heeft een monopolie voor het vervoer van stukgoederen tot 5 kg. en een vervoerplicht tot 50 kg. Het was daarom wenschelijk de verhouding nauwkeurig vast te stellen. Reeds zijn wij in art. 4 een bepaling tegengekomen, die inhield, dat bij de uitreiking der concessies op de wenschelijkheid van samenwerking tusschen spoorweg, post en vrachtauto gelet zou worden, terwijl in art. 6 aan de Post een adviseerende stem werd toegekend.

De oplossing der transportverdeeling tusschen de SBB en de Post wordt gezocht in een bijzondere tarievenverhouding. Men gaat daarbij van de veronderstelling uit dat stukgoederen beneden 10 kg. tot het eigenlijke terrein van de Post behooren, die daarboven, hoewel de Post ze niet kan afwijzen, tengevolge van hun grootte en gewicht, beter door de spoorwegen kunnen worden vervoerd.

Om het vervoer automatisch den meest geschikten weg te doen vinden is echter noodig dat de post de spoorwegen niet onderbiedt, hetgeen op langen afstand ten gevolge van de vaste posttarieven met vervoer tusschen 10 en 15 kg. wel het geval is. Daarom voorziet deze wet erin (art. 24) dat de Post voor stukgoederen tusschen 10 en 15 kg. een tarief instelt dat niet meer, zooals tot op heden, uitsluitend met het gewicht, doch ook met den vervoerafstand rekening houdt. Bovendien wordt de mogelijkheid geschapen het zgn. Entfernungstarif voor zendingen van 15 tot 50 kg. te wijzigen.

De Botschaft bevat verder de mededeeling dat tusschen de SBB en de Post richtlijnen voor de onderlinge verkeersdeeling zullen worden vastgesteld, zonder dat daarbij rechtstreeks de concessionarissen of de Privat-bahnen betrokken zullen zijn. In dit verband volgt dan nog, dat in ieder geval de asto-tarieven onafhankelijk van de voorgenomen verkeersdeeling vastgesteld moeten worden, „weil für ihre Bemessung in erster Linie die Rückgewinnung von Werkverkehr massgebend sein musz.“ (Wij merken hierbij nog op dat dit laatste geheel en al past in het betoog dat wij zoo juist over het onderwerp: „publiciteit en discriminatie“ hebben gehouden.)

Het is verder de in art. 11 vereischte goedkeuring der concessioneerende auto-reiteiten welke de eenheid van tarieven tusschen de deelen van het verkeers-apparaat moet waarborgen.

Artikel 12 stelt thans ten aanzien van de bedoelde verhouding vast dat de wettelijke bepalingen betreffende „die Beförderung der postregalpflichtigen Sendungen“ blijven bestaan, hetgeen wil zeggen dat geen concessionaris zonder uitdrukkelijke machtiging van de Posterijen goederen mag vervoeren die onder het postmonopolie vallen.

Het art. bepaalt verder dat de houder van een concessie-N op verzoek der Posterijen verplicht kan worden postzendingen met alle in vasten dienst uitgevoerde vervoergelegenheden tegen normale vergoeding te vervoeren; aan den anderen kant is aan de Post het recht gegeven om, in overeenstemming met de bepalingen betreffende de verkeersdeeling en de samenwerking, met de verkeersmiddelen die zij voor haar eigen vervoer noodig heeft, mede te werken aan het vervoer van goederen. De bedoeling is hierbij, dat wanneer de organen belast met de verkeersdeeling en bevordering der samenwerking van oordeel zijn dat de post voor het vervoer van goederen in een bepaalde verbinding aangewezen is, deze een vervoerplicht voor *alle* goederen kan worden opgelegd. „Bei dieser Mitwirkung der Post ist jedoch nicht beabsichtigt, dass die Post in gewisse Verkehrsrelationen nur die lohnende Transporte für sich vorbehalten könne, sondern wenn die für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zuständigen Organen finden, in einer bestimmte Relation sei die Beförderung von Gütersendungen mit der Post angezeigt so müsste sich diese Beförderungspflicht auf alle Sendungen in dieser Relation beziehen“. (Botschaft, blz. 20).

In het kort is de verhouding tot de Post dus als volgt:

De rechten van de Post worden niet aangetast; met haar goedkeuring heeft echter een zekere verkeersdeeling plaats, in hoofdzaak door een tariefwijziging der Posterijen zelf.

Hierdoor zal een deel van het zware postvervoer naar de spoorwegen vloeien. Daartegenover krijgen de Posterijen het recht in bepaalde gevallen *alle* goederen te vervoeren. Bovendien kunnen zij steeds vorderen dat hun zendingen tegen normale vergoeding met spoor- of geconcessionieerd autobedrijf worden getransporteerd.

Vermeldenswaard vinden wij in deze verhouding echter vooral

de poging door tarievenverandering een andere verdeling van het vervoer te bereiken.

Als laatste artikel van deze afdeling bepaalt art. 13 dat de concessioneerende autoriteiten ook andere voorwaarden aan de concessie N kunnen verbinden wanneer een verkeersdeeling en samenwerking tusschen spoorweg, autovervoer en eventueel de Post, in een bepaald gebied is tot stand gekomen, mits deze in overeenstemming zijn met de in art. 14 bedoelde overeenkomst of met een Regeeringsverordening.

In het bijzonder kan zij verlangen dat iedere houder van een concessie N lid van de „Genossenschaft” is. De drang tot het obligatoir stellen van dit lidmaatschap is van de vertegenwoordigers der autobelangen uitgegaan. Weliswaar hebben sommige kringen hier tegen bezwaren geuit, doch de meerderheid heeft het standpunt der vertegenwoordigers, die van oordeel zijn dat een goede verkeersdeeling en samenwerking anders niet tot stand te brengen is, gesteund.

Aan hun wenschen is echter in zooverre tegemoet gekomen, dat de inkomsten die uit autotransporten, welke niet in de plaats van of in samenwerking met de spoorwegen worden uitgevoerd, voortvloeien, niet onder alle omstandigheden aan de „Genossenschaft” afgedragen behoeven te worden, maar dat de concessionarissen deze inkomsten rechtstreeks verkrijgen.

Op dit punt moet de overeenkomst van 27 Mei 1933 nog worden veranderd, waardoor het hoofdbezwaar tegen de „Genossenschaft” uit den weg geruimd zal zijn. (Botschaft, blz. 21).

Artikel 14 geeft het principe dat de verkeersdeeling en samenwerking door wederzijdsche overeenstemming tusschen spoorwegen, autobelanghebbenden en post moet worden tot stand gebracht; art. 15 zal daarvoor richtlijnen geven. Men bedenke hier dat de overeenstemming reeds in principe was bereikt voordat het wetsontwerp tot stand kwam, zoodat men deze redactie kiezend, van te voren vrijwel zeker kon zijn van haar succes.

Toch heeft men om der wille van een goede wetsconstructie bepaald dat de overeenkomst binnen drie jaren tot stand zou moeten komen en dat, zoo zulks niet zou geschieden, de Bundesrat, gebruik makend van haar verordenende bevoegdheid, een regeling zou treffen

welke met dezelfde richtlijnen rekening zou houden. Het is het tweede lid dat over de oprichting van de reeds meer genoemde „Genossenschaft“ spreekt. De wet zegt hiervan dat de belangen van spoor-, auto- en vervoerders daarin behoorlijk vertegenwoordigd moeten zijn (met opzet is geen nadere wettelijke regeling gegeven!) en dat de houders van een concessie N een deel van hun rechten en plichten aan haar kunnen overdragen.

Het doel dat men met de inrichting der „Genossenschaft“ nastreeft is de vorming van een schakel tusschen spoor en vrachtauto. Wij meenen hier niet beter te kunnen doen dan de motiveering te citeeren die wij in de Botschaft tegenkomen. Het luidt daar: „Die Genossenschaft, die aus der Umwandlung der heutigen SESA herauswachsen soll, bedeutet für die Zusammenarbeit und Verkehrsteilung das wichtigste Bindeglied zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug. Die Einrichtung einer besonderen Organisation für die Koordination von Eisenbahn- und Motorfahrzeug ist übrigens in allen Ländern als unumgänglich anerkannt worden. Die Überzeugung von der Notwendigkeit eines Zusammenschlusses im Transportgeschäft war für die Generaldirektion der Bundesbahnen schon im Jahre 1926 für die Gründung der SESA entscheidend.“ Nur durch eine gründliche und umfassende Neuordnung im Sinne der Unterstellung aller Kräfte unter einen einheitlichen Willen werde die zu verwickelnde durchgehende Beförderung von Haus zu Haus in schnellster und wirtschaftlicher Weise gewährleistet werden“, führte sie damals in ihrem Bericht zur Gründung der SESA aus.“ Verder citeert de Botschaft de motiveering welke de Bundesbahnen geven in hun Bericht van 26 Juni 1933: „Die vorgesehene Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug macht den Anschluss der Konzessionäre N an eine Genossenschaft nötig. Nur dadurch ist es möglich, die Zahl der Reservewagen bei den einzelnen Konzessionären auf ein Mindestmass zu beschränken und trotzdem den Transportverpflichtungen nachzukommen. Die Genossenschaft kann in den Stossverkehrszeiten Wagenverschiebungen vornehmen lassen und damit die Leistungsfähigkeit der Konzessionäre in einzelnen Gebieten oder auf gewissen Strecken steigern. Sie kann ihnen zur Ausführung von Spezialtransporten auch dafür geeignete Fahrzeuge zuweisen, wenn sie über solche nicht selbst verfügen.

Da die Konzessionäre nicht nur Stückgüter, sondern teilweise auch Wagenladungsgüter zu befördern haben werden, bringt die Zusammenfassung der Konzessionäre in einer Genossenschaft die Verminderung von Leerfahrten und damit eine rationelle Ausnutzung der Fahrzeuge, die wiederum auf die Tarifgestaltung einwirkt.

Die Genossenschaft is auch zur Vereinheitlichung des Tarifwesens nötig, ebenso zur Durchführung des Abrechnungsverfahrens mit den Eisenbahnen. Sie ist das Zwischenglied zwischen den Bahnen und den Konzessionäre und als solches auch Beratungsstelle. Sie wird teilweise auch die Werbung für die Transporte zu übernehmen haben.

In der Betriebsführung und in der internen Ausgestaltung ihrer Betriebe bleiben die Konzessionäre frei. Sie sind frei in der Anschaffung ihrer Fahrzeuge im Rahmen der aufgestellten Vorschriften, in der Behandlung des Betriebsmaterials, in der Rekrutierung und Besoldung ihres Personals. Nach wie vor wird also die wirtschaftliche Betriebsführung des Unternehmers für die Höhe seines Verdienstes mitbestimmend sein. Dazu kommt dass gemäss Art. 15 der Übereinkunft den Konzessionären N noch Leistungsprämien ausgerichtet werden können."

Beschouwt men dit betoog op den keper, dan blijkt dat hier de ware coördinatie-gedachte aan ten grondslag ligt. Met volledige erkenning van de voordeelen, welke een concentratie kan brengen, heeft men de vrijheid van het zelfstandig bedrijf, zij het dan ook in zeer beperkte mate, willen handhaven, om ook daaruit de voordeelen te trekken. Dit vormt een belangrijk en wezenlijk onderscheid met de concentratie welke wij in de London Passenger Transport Act aantreffen. De Zwitsersche wet gaat uit van de gedachte gebruik te maken van de krachten die in de individueele bedrijfsvoering schuilen; gaat hierin, vanuit ons oogpunt beschouwd, niet ver genoeg; doch erkent het als een waardevollen grondslag voor de tot stand te brengen verkeerseenheid.

Zooals wij reeds bij de bespreking van art. 11 opmerkten, is aan de Genossenschaft o.a. ook de vaststelling van bepaalde tarieven overgelaten. Over de inrichting enz. van de Genossenschaft moet een overeenkomst tusschen de verschillende belangenkringen worden gesloten. Ook hierin heeft men weer getracht elasticiteit te bewaren; omdat men van meening is dat het zeer wel wenschelijk kan

blijken in de organisatie van een en ander veranderingen te brengen, heeft men een wettelijke regeling als te star zijnde veroordeeld.

Het vierde lid van art. 14 bepaalt tenslotte dat de in dat artikel bedoelde overeenkomst de goedkeuring van den Bundesrat vereischt. Dit hangt hiermede samen dat de inhoud der overeenkomst het karakter van uitvoeringsvoorschriften zal bezitten.

Thans komen wij tot de in art. 15 gegeven grondslagen der verkeersdeeling. Zij zijn in hoofdzaak gelijk aan die welke in de overeenkomst van 27 Mei 1933 zijn neergelegd. Hun doel is „eine wirtschaftliche Ausgestaltung und Zweckmässige Teilung der Transporte unter den einzelnen Verkehrsmittel“ te bereiken.

Wij zullen achtereenvolgens de verschillende grondslagen de revue doen passeeren en tevens nagaan hoe zij in de overeenkomst zijn uitgewerkt.

a) „Durch die Erteilung von Konzessionen für den Strassenverkehr soll die Haus-Haus-Bedienung gefördert werden.“ Een volkomen gelijke bepaling bevat de overeenkomst.

Na hetgeen wij reeds over den bestel- en afhaaldienst gezegd hebben, behoeft een verdediging van haar nuttigheid nauwelijks meer plaats te vinden. Het kan als vaststaande worden aangenomen dat juist een van de voordeelen van het autoverkeer bestaat in de mogelijkheid de goederen van huis tot huis vervoerd te krijgen zonder dat men zich met het omslachtige vervoeren naar of van stations behoeft bezig te houden. Het mag ook als vaststaand worden aangenomen dat het autovervoer daaraan voor een groot deel zijn populariteit dankt, en dat het een terugzetten van de wijzers van de klok zou zijn, wanneer maatregelen, genomen om het verkeer te consolideeren, hiermede geen rekening hielden. Daar komt dan tenslotte bij dat een volledige toegepaste Haus-Haus-bedienung een absolute voorwaarde is voor de terugwinning van het werkverkeer en dus in hooge mate van belang is voor de vervoerbedrijven zelf.

Een vermeldenswaardig inzicht in het karakter der Haus-Haus-Bedienung welke in de Botschaft tot uitdrukking komt, willen wij hier weergeven. Men leest daar: „Damit wird für den gesamten Güterverkehr erreicht, was gestützt auf das Postregal

bisher schon für den Nachrichten- und Kleinpaketverkehr eingeführt war", en „Die durch das Konzessionssystem einzuführende Haus-Haus-Bedienung im Güterverkehr passt somit ganz in den Rahmen der postalischen Verkehrsbedienung, die möglichst lückenlos sein und jedermann zugute kommen soll."

- b) „Soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen und im Bereiche der Nebenbahnen die Voraussetzungen des Art. 4, Abs. 3 des Gesetzes nicht erfüllt sind, wird in der Regel die Beförderung von Gütern und Tieren im Nahverkehr, d.h. von Gütern und Tieren, die insgesamt nicht weiter als dreissig km. zu befördern sind, den Konzessionären N überlassen.

Wenn lebenswichtige Interessen von Nebenbahnen es erfordern, soll die Kommission die Nahverkehrszone für den Bereich der betreffenden Nebenbahnen auf geringere Entfernungen beschränken.

Im Bereiche von privaten Hauptbahnen kann die Überlassung der Güter- und Tierbeförderung an das Motorfahrzeug je nach den besondern regionalen Verhältnissen in Abweichung von dieser Richtlinie geregelt werden.

De overeenkomst bevat de in het tweede en derde lid gegeven uitzonderingen ook, doch gaat nog iets verder. De overeenkomst kent namelijk bovendien nog de volgende gevallen waarin van de woorden „in der Regel” gebruik wordt gemaakt om uitzonderingen vast te stellen:

1. voor het geval van art. 4.3 (geen concessie-N aan een derde uit te reiken voor een traject gelegen in het bereik van een Nebenbahn, wanneer deze binnen drie jaar voor behoorlijke „Haus-Haus-Bedienung” zorgt);
2. wanneer op bepaalde momenten de beschikbare vrachtauto's niet alle vervoer dat hun in principe is toebedeeld, kunnen verwerken, (dit berust op art. 6.2. der overeenkomst, en is de reeds besproken keerzijde van de beperking van den vervoerplicht);
3. wanneer de spoorwegen met vervrachters en geadresseerden, die met een eigen lijn aan het spoorwegnet zijn aangesloten, een contract hebben gesloten dat de bepaling bevat, dat deze hun goederen niet dan met toestemming der spoorwegen door houders van een concessie-N mogen doen vervoeren, (dit berust op art. 6.3. der overeenkomst),
4. Voor het verkeer der SBB naar en van Privatbahnen en voor het verkeer SBB-Privatbahn-SBB. Doch slechts in zooverre als de voorwaarden voor de bijzondere behandeling der Nebenbahnen overeenkomstig de in het tweede en derde lid van art. 15 en onder geval 1 van deze enu-

meratie, vervuld zijn. In deze gevallen kan het spoorwegtransport over een afstand van minder dan 30 km. zoowel op trajecten van de SBB als op die van de Nebenbahnen of een particuliere „Hauptbahn" geschieden, (dit berust op de wenschelijkheid de levensbelangen der spoorwegen in het algemeen te beschermen).

Aan de Botschaft onleenen wij het volgende: art. 15 omschrijft dus nader het *recht* der autovervoerbedrijven op transporten over afstanden welke niet langer dan 30 km. zijn. Het voorbehoud „soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen" (15b) moest opgenomen worden omdat volgens de spoorwegwet de spoorwegen een transport niet kunnen weigeren, wanneer de vervoerster het goed zelf aan het station brengt en uitdrukkelijk verzending per spoor verlangt. De vervoersters nu kunnen hun wil, dat een goed per spoor verzonden moet worden, uiten door de transporten met een vrachtbrief op te geven. Is dit het geval, dan heeft de houder van een concessie N geen *recht* op het vervoer van het goed meer. Daarentegen hebben de spoorwegen ondanks de opgave met vrachtbrief het recht, naar believen, zulk een goed van station tot station door een concessiehouder te doen vervoeren. De bedoeling is niet voor een vervoerster de mogelijkheid te scheppen om zelf het middel te kiezen waarmede hij de goederen vervoerd wenscht te zien; wel echter om vast te houden aan den vervoerplicht der spoorwegen, door het beginsel te handhaven dat hij, die zijn goederen bij de spoorwegen afgeeft met den uitgedrukten wensch dat deze ze voor hem zal vervoeren, er zeker van kan zijn dat het vervoer onder verantwoordelijkheid der spoorwegen zal geschieden.

Wat de uitzonderingen op den regel „vervoer beneden 30 km. aan vrachtauto" betreft, het zal duidelijk zijn dat de regel niet in alle gevallen zonder meer op de Nebenbahnen en particuliere Hauptbahnen kan worden toegepast, daar dit meestal betrekkelijk korte lijnen zijn, die geenszins in gelijke mate als de SBB voordeel kunnen trekken uit behoud van het lange afstandverkeer.

In het systeem der verkeersdeeling en samenwerking past geen door de spoorwegen aan het vrachtautoverkeer aangedane concurrentie.

Het verkeer beneden 30 km. is aan de auto overgelaten en de spoorweg mag niet trachten door extra lage tarieven voor de verzenders den prikkel te scheppen hun goederen, van een vrachtbrief vergezeld, den spoorwegen toe te vertrouwen. Dit spreekt waarschijnlijk zoo vanzelf, dat noch de wet, noch de overeenkomst er eenige bepaling over bevat, doch wel vindt men een en ander in de Botschaft vermeld. Ook leest men daar dat de spoorwegen natuurlijk wel de bevoegdheid hebben hun tarieven ook voor afstanden beneden 30 km., laag te stellen, wanneer daarmede slechts terugwinning van werkverkeer bereikt wordt.

- c) *„Soweit Güter, deren gesamte Transportlänge mehr als dreissig km beträgt, im Zubringer- oder Verteilerdienste oder im Bahnersatzdienste teilweise auf der Strasse zu befördern sind, wird ihre Beförderung auf den Strassenstrecken mit der Art. 4 Abs. 3 des Gesetzes erwähnten Einschränkung ebenfalls den Konzessionären N überlassen.“*

Een gelijke bepaling komt in de overeenkomst voor. De strekking ervan is de houders van een concessie N als de eenige medewerkers der spoorwegen aan te wijzen. De spoorwegen kunnen dus niet hun transporten vanaf het station laten thuisbezorgen door een vervoerbedrijf dat ongeconcessioneerd is of dat een concessie S bezit. Dit spreekt, waar de eigenlijke verkeersdeeling tusschen de spoorwegen en de houders der normale concessie plaats vindt, vanzelf.

- d) *„Der Güterfernverkehr (in der Regel über dreissig km gesamte Transportlänge des Gutes) soll unter den in Art. 2 genannten Einschränkungen und unter Vorbehalt der Konzessionen S nur den Eisenbahnen überlassen werden und für Konzessionen N auf Verkehrsstrecken in Betracht fallen, für die eine Abtretung an das Motorfahrzeug aus betriebswirtschaftlichen Gründen der Eisenbahn als angezeigt erscheint, ferner auf Verkehrsstrecken, für die keine Eisenbahnverbindungen besteht.“*

Van deze bepaling welke men eveneens in de overeenkomst aantreft valt in de eerste plaats op, dat niet voor alle gevallen een afstand van 30 km. als beslissend is aangenomen; er wordt gesproken van „in der Regel“. Blijkens de Botschaft is dit om de volgende redenen geschied.

Men heeft in de wet niet willen uitmaken of voor den afstand de lengte

van den weg of die van de spoorlijn beslissend zou zijn. Dit achtte men des te meer wenschelijk daar dikwijls bij de beoordeeling van die grenzen bijzondere verkeersgeographische toestanden in het oog moeten worden gehouden, terwijl ook de soort der goederen welke in hoofdzaak vervoerd moeten worden, gewicht in de schaal kunnen leggen. Daarom heeft men de beslissing hierover, voor het geval van concurrentie tusschen spoor en auto, aan de jurisdictie van de Kommission overgelaten.

Men zal zich afvragen waarom men zich de moeilijkheid van een keuze tusschen den afstand langs weg of spoorlijn heeft geschapen, en niet de eenvoudige oplossing van een hemelsbreed gemeten afstand heeft aanvaard. Dit laatste was ook het gevoelen van de autobelanghebbenden, doch de spoorwegen waren van meening, dat op deze wijze het terrein der autovervoerders te groot zou worden. Dit hangt natuurlijk ten nauwste samen met den Zwitserschen bodembouw en het bestaande Zwitsersche wegen- en spoorwegnet. Men kan zich indenken dat in een vlak land met dicht spoorwegnet de spoorlijnen juist de voorstanders bij uitnemendheid van hemelsbreed gemeten afstanden zouden zijn geweest en dat de bezwaren van de andere zijde geopperd zouden zijn. Wij willen nog vermelden dat de lengte van een vervoer gemeten wordt naar den totaalafstand waarover het goed vanaf het punt waar het den verzender verlaat, tot het punt waar de geadresseerde het in ontvangst moet nemen, vervoerd wordt.

De Botschaft vermeldt dienaangaande verder dat daarbij ook die afstanden moeten berekend worden over welke een goed, dat in combinatie met andere verkeersmiddelen vervoerd wordt, per boot wordt getransporteerd. In art. 15 valt in de tweede plaats op, dat het mogelijk is lange-afstand transporten in bijzondere gevallen door houders van een concessie-N te doen verrichten. Dit kan namelijk geschieden wanneer de spoorwegen van oordeel zijn dat er „betriebswirtschaftlichen Gründen” zijn waarom zij het vervoer gaarne aan de vrachtauto afstaan. Dit kan b.v. het geval zijn wanneer de verkeerscentra ver uit elkaar liggen.

De 30 km. zône geldt, volgens de Botschaft, als richtsnoer „und wird in der Praxis beim Bahnersatzdienst nicht starr eingehalten werden können. Wo dagegen die Verkehrszentren nahe aneinander liegen, wird anderseits der Bahnersatzdienst auch nicht restlos die 30-km-Grenze erreichen können. Abweichungen von der Regel nach beiden Richtungen werden deshalb unvermeidlich sein.” In het algemeen wordt de 30 km. zône echter aangenomen.

Wanneer men zich afvraagt *waarom* voor de vaststelling van het vervoer dat per auto en dat hetwelk per spoor zal worden vervoerd, een maatstaf in den vervoerafstand is gezocht, en waarom deze afstand op 30 km. is gesteld, dan is op het eerste

deel van die vraag nog wel een eenigszins bevredigend antwoord te geven. Dit moet namelijk zoo luiden, dat men op grond van berekeningen en ondervinding uitgemaakt heeft dat, bij den thans bestaanden toestand op verkeersgebied, de spoorweg het aangewezen middel van vervoer is voor den langen afstand, terwijl de auto meer geschiktheid zou bezitten voor vervoer dat minder ver gaat. Afgezien van de mogelijkheid dat hierin te eeniger tijd verandering zal kunnen komen, zou men, aannemend de mindere of meerdere juistheid van het boven betoogde, kunnen meenen, dat een gemiddelde afstand te bepalen is, waarvan men kan zeggen, dat beneden dien afstand het wegvervoer en daarboven het spoorwegvervoer, door de bank genomen, goedkooper is. De moeilijkheid ligt echter in de bepaling van die grens en op de tweede vraag is dan ook geen bevredigender antwoord te geven dan dat de Zwitsersche belanghebbenden op verschillende wijzen ervan overtuigd zijn geraakt dat dit, en geen andere, de afstand is die het criterium moet vormen.

Afgezien van het feit dat in ieder land deze afstand geheel ergens anders kan liggen, afgezien van het feit dat ook in hetzelfde land geenszins voor ieder traject dezelfde afstand zal mogen gelden, moet men zich bovendien afvragen of bij een regeling als door de Zwitsersche Regeering, in navolging van belanghebbenden, met betrekking tot den afstand is vastgesteld, wel voldoende rekening zal worden gehouden met den vooruitgang der techniek. Men stelt zich thans op deze verdeling in, terwijl het toch te verwachten is dat binnen eenige jaren, tengevolge van de ontwikkeling van den dieselmotor, de grens, althans in Nederland, van 30—40 tot 50—60 km. zal zijn verlegd. Hierin, en in de vraag of men niet beter doet ieder geval volkomen op zichzelf te beschouwen i.p.v. een gemiddelde vast te stellen, schuilen dan ook o.i. enkele groote bezwaren, welke een regeling als de Zwitsersche aankleven.

- e) *„Die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsmittel soll durch den Zusammenschluss von Vertretern von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern in einer Genossenschaft gefördert werden.“*
- f) *„Die von der Genossenschaft den Konzessionären N auszurich-*

tenden Transportvergütungen sind so festzusetzen, dass die Transportleistungen der Konzessionäre N angemessen vergütet werden".

Deze bepalingen zijn in de overeenkomst niet te vinden; zij betreffen een onderwerp dat wij reeds behandelden en waarop wij bovendien nader zullen terugkomen.

De zesde afdeling bepaalt dat bij het Post- und Eisenbahn Departement een bijzondere commissie (Mitwirkende Kommission) zal worden benoemd, aan wier advies en beslissing vragen van verkeersdeeling en samenwerking onderworpen zullen zijn. Ook zij is, evenals de Genossenschaft, bedoeld als schakel in de samenwerking tusschen spoorweg en auto.

Zij zal bestaan uit 3 of 4 vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in ruimsten zin, 3 of 4 vertegenwoordigers der spoorwegen en 3 of 4 vertegenwoordigers van automobiel-belanghebbenden; zij zullen onder leiding staan van een neutralen president. De Posterijen zullen bovendien ter behartiging van de belangen die zij hebben bij het „Kleinpaketverkehr", een vertegenwoordiger met adviseerende stem kunnen aanwijzen. Terwijl het art. 16 de vertegenwoordigers der spoorweg- en autobelangen uitdrukkelijk noemt, gebruikt het ten aanzien van de andere 3 of 4 leden, in afwijking van het Vorentwurf, een eenigszins vagere terminologie. Dit is geschied op verzoek van de SBB, met de bedoeling mogelijk te maken dat ook een vertegenwoordiger van consumentenbelangen als lid der commissie kan worden benoemd.

In art. 17 worden de gevallen genoemd waarin de Kommission op verzoek van het Post- und Eisenbahn Departement advies uitbrengt. Het zijn:

- a) de van de Regeering uitgaande uitvoeringsbepalingen;
- b) de overeenkomst, bedoeld in art. 14 („Verständigungsabkommen") die de goedkeuring van de Regeering behoeft;
- c) de statuten der Genossenschaft;
- d) het schema voor de concessie's N en S;
- e) concessie aanvragen, voorstellen gedaan tot intrekking of niet vernieuwing van een concessie en alle daarmee samenhangende vorderingen tot schadevergoeding;
- f) de tarieven voor het vervoer over den weg, voor zoover deze door de spoorwegen worden vastgesteld. (Kwam niet in het Vorentwurf voor);
- g) vorderingen tot schadevergoeding voortvloeiend uit de overgangsbepalingen;
- h) verdere principiële vragen, die met de verkeersdeeling en samenwerking van spoorweg en auto verband houden.

Eveneens worden de gevallen genoemd waarin de Kommission beslist. Het zijn:

- a) geschillen omtrent toepassing of uitlegging van de in art. 14 bedoelde overeenkomst;

- b) het bepalen der goederen (bij uitzondering ook van dieren) die door den houder van een concessie S vervoerd mogen worden;
- c) vaststellen van de grens tusschen vervoer over korten en langen afstand, voor zoover dit verband houdt met de Nebenbahnen en de particuliere Hauptbahnen (zie art. 15 b);
- d) de uitlegging van het begrip „gesamte Transportlänge des Gutes“, in gevallen waarin concurrentie tusschen auto en spoor bestaat (lengte van den weg of van de spoorlijn).

Is een van de drie belangengroepen het niet met een beslissing van de Kommission eens, dan kan zij binnen 14 dagen bij de Regeering in beroep gaan.

Ook beslist de Kommission in eerste en hoogste instantie over de vraag of een bepaald vervoer tot het werkverkeer behoort (art. 2) en voorts over geschillen die bij het werkverkeer ter zake van deze wet ontstaan (art. 2.2 en 22).

Tegen het gemis aan hooger beroep zijn wel bezwaren, ingebracht, doch blijkens de Botschaft (blz. 26) heeft de Regeering het niet noodig geoordeeld af te wijken van het gemeenschappelijke voorstel der spoor- en autobelanghebbenden. Bovendien, zoo zegt zij: „(würde) eine Änderung der vereinbarten Fassung in diesem Punkte bei den Automobilinteressenten voraussichtlich auf Widerstand stossen, weil von ihnen befürchtet wird, der Bundesrat werde automobilfeindlicher sein als die Kommission. Uns (d.i. de Regeering) ist vor den Kommissionsentscheiden nicht bange, weil wir überzeugt sind, dass in dieser Kommission der vernünftigen Lösungen durchdringen werden“.

De zevende afdeling handelt over sancties. Overtreding van de bepalingen dezer wet of hare uitvoeringsbepalingen, heeft oplegging (door de concessioneerende autoriteiten) van een boete van hoogstens Fr. 1000 ten gevolge. Bij een tweede overtreding binnen den tijdsduur van vijf jaren kan de boete tot Fr. 3000 worden verhoogd. Bovendien kan het op wederrechtelijke wijze gebruikte voertuig tijdelijk worden ingetrokken. Bij herhaalde overtreding van deze wet of van de concessievoorwaarden, kunnen de concessioneerende autoriteiten de concessie intrekken.

Dit zijn zeer werkzame middelen in den strijd tegen de overtreding of ontduiking. Ontduiking van de wet is nl. eveneens strafbaar gesteld. In de wet wordt dit weergegeven in art. 18 waarvan de terminologie als volgt is: „Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Vorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, namentlich, wer Konzessionspflichtige Güter- oder Tiertransporte ausführt und hierfür keine Konzession besitzt oder die Konzessionspflicht durch besondere Abmachungen umgeht, enz.“

De bedoeling hiervan is te voorkomen dat slinksche ontduikingen van de tot stand gebrachte regeling haar goede werking vrijdelen. Het lijkt ons van belang hier de motiveering van de Botschaft (blz. 26) over te nemen: „Die Bestimmung

in Absatz 1, zweites Alinea, will der Umgehung des Gesetzes durch Rechtsmissbrauch vorbeugen. Sie soll verhindern, dass an sich konzessionspflichtiger Verkehr durch ungewöhnliche Rechtsformen verschleiert werden kann. Es darf insbesondere nicht vorkommen, dass ein Gut lediglich für die Zeit der Beförderung einem andern übereignet wird. Einen Umgehung des Gesetzes durch Rechtsmissbrauch läge auch vor, wenn eine Sendung auf eine Entfernung bis zu 10 km. abgefertigt würde, für die von vornherein eine Beförderung über 10 km. hinaus beabsichtigt ist. Dabei soll es keinen Unterschied machen, ob die Beförderung auf den Motorfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird, und ob im letzteren Falle mehrere Unternehmen an der Beförderung beteiligt sind. Um solche Umgehungsmöglichkeiten zu verhindern, gilt auch für diesen Verkehr die „gesamte Transportlänge des Gutes“. Bei der Anwendung dieser Bestimmung muss die grundsätzliche Überlegung wegleitend sein, dass der durch das Gesetz verfolgte verkehrswirtschaftliche Zweck einer rationellen Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug nicht vereitelt werden darf.“

Hieruit blijkt dus dat het eigenlijke strafbare feit bestaat in het vervoeren van goederen over een langeren afstand dan is toegestaan. Daarbij wordt echter uitdrukkelijk bepaald dat alle schijnhandelingen verricht om een deel van de lengte van het vervoer niet te doen meetellen, alle pogingen gedaan om zich door aflading, overlading, eigendomsoverdracht enz. te ontlasten van een reeds plaats gehad hebbend vervoer, niet zullen mogen baten. Waar het blijkbaar op aankomt is de „Gesamte Transportlänge des Gutes.“

Bewijst men dat een handeling een schijnhandeling is geweest, dan is de vervoerder in overtreding. Een vraag die men geneigd is te stellen luidt: „Zal het in het algemeen mogelijk zijn te bewijzen dat men met een schijnhandeling te doen heeft?“ Kan men dit niet, dan heeft men nog slechts geringen waarborg voor naleving der wet. O.i. nu zal dit bewijs in tal van gevallen niet te leveren zijn, waardoor dus aan de wet veel van haar werkelijke waarde wordt ontnomen.

Een merkwaardigheid van dit artikel ligt ook in den schuldeisch. („Vorsätzlich oder fahrlässig“), een eisch die bij overtredingen slechts bij uitzondering wordt gesteld, en die in het Vorentwurf dan ook niet was opgenomen. Hoewel de Botschaft hierover zwijgt, moet men o.i. deze wijziging in de redactie zoo verstaan, dat de wetgever weliswaar elken aanslag op de werking der nieuwe regeling heeft willen voorkomen, doch niet zoover is willen gaan, iedere wederrechtelijke, want in strijd met deze wet zijnde handeling, strafbaar te stellen. Strafbbaar zijn daarom alleen die handelingen welke met deze wet in strijd zijn en (op min of meer rechtstreeksche wijze) onder den invloed van den wil van den overtreder zijn begaan.

De politie, de ambtenaren en het personeel, doch ook de concessionarissen zijn verplicht mede te werken aan de opsporing en vervolging der strafbare handelingen. Hierdoor wordt het aan overtredingen verbonden gevaar voor ontdkking zoo groot mogelijk gemaakt. Tenslotte geeft het artikel 19 eenige bepalingen van procesrechtelijken aard.

Art. 20 dat een eigen afdeling vormt onder den titel „Beschwer-

deverfahren", bepaalt dat bezwaren tegen een weigering of intrekking van een concessie binnen 30 dagen bij de Regeering kunnen worden ingediend, en dat men bij het Bundesgericht in beroep kan gaan tegen een beslissing der concessioneerende autoriteiten welke betrekking heeft op een schadeloosstelling, waarvan in de art. 9 en 21 sprake is.

De wet vervolgt dan met een aantal overgangsbepalingen, die wij, als zijnde van overgangstechnischen aard, slechts summier zullen behandelen. In de eerste plaats is er een „grandfather-clause", thans in dezen zin dat zij die voor 1 Januari 1933 als bedrijf regelmatig goederentransporten uitvoerden over grootten afstand dan 10 km., een recht op schadevergoeding hebben, wanneer een concessie-N hun geweigerd wordt of zij daarvan afzien. Worden zij schadeloos gesteld, dan wordt daaraan de voorwaarde verbonden dat zij moeten afzien van vervoer binnen de concessievrije zône. Hierdoor tracht men te voorkomen dat het terugdringen van het autoverkeer op afstanden tusschen 10 en 30 km. tengevolge zou hebben dat dit teruggedrongen verkeer zich op het verkeer in de vrije zône zou gaan toeleggen en aldaar de concurrentie aanzienlijk zou gaan verscherpen.

Het is een begrijpelijke en te billijken bepaling dat hij die na 1 Januari 1933 een vervoerbedrijf heeft ingericht of zijn bedrijf met het oog op de tot stand koming van de wet heeft uitgebreid, geen recht op schadevergoeding heeft. Hij wist immers of kon althans weten dat begin Januari ernstige onderhandelingen gevoerd werden om deze wet tot stand te brengen.

Ook voor het werkverkeer is de overgang gemakkelijker gemaakt (Art. 22). Terwijl volgens art. 2.2 aan het werkverkeer verboden is transporten voor anderen uit te voeren over een traject waar geen spoorlijn aanwezig is of waarvoor geen concessie is uitgereikt, bepaalt art. 22 dat uitzonderingen op dit verbod kunnen worden toegelaten gedurende een overgangstijd van drie jaren; doch slechts in zijn huidige omvang mag deze wijze van vervoer bestendig worden. Zij die van de mogelijkheid van den overgangstermijn gebruik willen maken, moeten hiervoor een vergunning vragen. Deze moet hun worden verleend onder de voorwaarde, dat zij zich bereid verklaren, over den huidige omvang van hun voor anderen uitgevoerde transporten, inlichtingen te verschaffen en nauwkeurig aantekening te houden van de transporten welke zij in den overgangstijd voor anderen verrichten. Aan deze bepalingen ligt de overweging ten grondslag dat men het werkverkeer in de gelegenheid moet stellen zonder al te groote verliezen zijn materieel af te schrijven.

Het spreekt vanzelf dat de invoering van deze wet tijd zal kosten. De wet scheidt daarom in art. 23 de mogelijkheid dat gedurende de eerste drie jaar de Regeering voor die gebieden, waar de samenwerking en verkeersdeeling nog niet tot stand is gekomen, afwij-

kingen van deze wet toe kan staan. Volgens de Botschaft slaat dit speciaal hierop, dat, zoolang de Haus-Haus-Beförderung nog niet geheel is ingevoerd, aan de houders van een concessie N transporten over meer dan 30 km. behooren te worden toegestaan. Daarbij kan het tevens nuttig zijn concessies voor korten duur uit te reiken. Men is hierbij blijkbaar weer van de gedachte uitgegaan, dat de belangen van de concessiehouders eerst dan gewaarborgd zijn, wanneer door een lückenlose Haus-Haus-Beförderung een aanzienlijk deel van het werkverkeer teruggedrongen wordt.

De slotbepalingen bevatten in de eerste plaats een voorschrift waardoor de Regeering gemachtigd wordt voor postzendingen van 10—15 kg., evenals dit bij die van 15—50 kg. het geval is, een tarief vast te stellen dat rekening met den vervoerafstand houdt, terwijl tevens de bevoegdheid wordt gegeven de tarieven voor stukgoederen van 15—50 kg. te veranderen. Dit hangt hiermede samen dat, nu de verkeersdeeling ook de Postbelangen raakt, deze de mogelijkheid moet verkrijgen zijn tarieven op denzelfden grondslag op te bouwen als de spoorwegen en het vrachtautobedrijf.

Verder bevatten zij het voorschrift dat de rechten en verplichtingen van de Post gelijk blijven, voor zoover deze wet niet anders bepaalt. Dat (en hier komt men op een gebied dat tot nu toe niet is genoemd, en dat voor het Zwitsersche binnenlandsch verkeer, behoudens dan voor het tourisme, van betrekkelijk gering belang is) de bepaling van deze wet, voor zoover zij op de spoorwegen betrekking hebben, ook zullen gelden voor de *geconcessioneerde scheepvaartondernemingen*. Waardoor dus het waterverkeer voor een belangrijk deel, voor coördinatiedoeleinden gelijk is gesteld met de spoorwegen.

Dat tenslotte de Regeering den dag van inwerkingtreden bepaalt en de uitvoeringsbepalingen geeft.

Hiermede is echter nog geen in alle opzichten volledig overzicht gegeven van de regeling zooals die na het inwerkingtreden van deze wet in Zwitserland zal gelden. Men is het namelijk in de door belanghebbenden gesloten overeenkomst op een aantal punten eens geworden, die, wanneer de Regeering deze overeenkomst in den vorm van uitvoeringsbepalingen zal afkondigen, eveneens van kracht zullen worden.

Wij stellen ons geenszins voor alle bepalingen der overeenkomst thans stuk voor stuk te behandelen, daar deze op vele punten reeds hun neerslag in de wet hebben gevonden, doch zullen aan die bepalingen eenige aandacht schenken die een belangrijke aanvulling van de wet vormen en dus waarschijnlijk kans loopen in de krachtens art. 14 dezer wet te sluiten overeenkomst (Verständigungsabkommen) te worden opgenomen.

Het eerste artikel dat hiervoor in aanmerking komt is art. 7, waarbij wordt vastgesteld dat voor de door de houders van concessie N te verrichten transporten, in een jaar als 1932 was, ongeveer 500 vrachtwagens en 12.000.000 wagenkilometers vereischt zullen zijn. Wat de practische beteekenis van deze opmerking, want veel meer kan men het eigenlijk niet noemen, is, blijkt noch uit het Bericht, noch uit de Botschaft uitdrukkelijk, doch is vermoedelijk hierin gelegen, dat de autobelanghebbenden hierin een zekere leidraad bezitten om te weten waar zij ongeveer aan toe zijn. Een absolute garantie dat het autoverkeer in bepaalden omvang zal worden gehandhaafd, is er echter niet in te vinden. Wij zien hier weder hetgeen wij reeds eerder hebben opgemerkt, dat de autobelanghebbenden weliswaar voorziende dat hun belangen in het gedrang zouden kunnen komen door de mogelijk gemaakte doorvoering van een sterke terugdringing van het wegvervoer, toch hun belangen volkomen ondergeschikt hebben geacht en, zooals zulks hier het geval is, waar zij toch gemeend hebben eenigen waarborg niet te kunnen missen, genoeg hebben genomen met een tot weinig of niets verplichtende leidraad.

Het tweede lid bepaalt dat de SBB ervoor zorgen zullen dat de ASTO-dienst uiterlijk drie jaar na het inwerkingtreden van de wet over het geheele net zal zijn ingevoerd. Belangrijk is ook art. 9 dat bepaalt dat de spoorwegen voor het wegvervoer, dat in de plaats van, of samen met de spoorwegen wordt uitgevoerd, geen gebruik zullen maken van eigen materiaal of personeel, doch dat zij dit aan de houders van concessies N zullen overlaten. Hierdoor wordt de garantie geschapen dat bestaande bedrijven zullen worden ingeschakeld in het gecoördineerde verkeers-apparaat. Dat deze bepaling niet geldt voor de Privatbahnen die, overeenkomstig art. 4 van de wet, voor hun eigen Haus-Haus-Bedienung mogen zorgen, spreekt vanzelf. De bedoeling van de bijzondere voordeelen die tel-

kens aan Privatbahnen worden verleend, ligt hierin, dat deze door hun betrekkelijk geringe lengte geenszins in gelijke mate als de Bundesbahnen het voordeel dat de overlating van het lange-afstand-verkeer aan de spoorwegen oplevert, zullen ondervinden.

Volgens art. 10 zijn partijen het er over eens dat de SESA in een nieuwe SESA veranderd zal worden (Genossenschaft), waarin naast de spoorwegen ook de autobelanghebbenden en de vervoerders vertegenwoordigd zullen zijn. Aan deze (nieuwe) SESA zullen de spoorwegen de organisatie van de „Bahnersatz-, Zubringer- und Verteilersdienste” opdragen. In haar zullen, krachtens de overeenkomst, de SBB en de Privatbahnen (groep E) samen over de helft, de houders van concessie N samen met de overige autobelanghebbenden (groep A) en de vervoerders (groep V) ieder voor een vierde van het aantal aandelen en stemmen beschikken.

Belangrijk in deze verhouding is dat de SBB geenszins een meerderheid bezitten. Naar de Botschaft meent, kunnen zij het daaraan verbonden risico wel op zich nemen, daar tenslotte toch van vrijwel iedere door de Genossenschaft (evenals door de Kommission) genomen beslissing, beroep op het Post- und Eisenbahn Departement open staat. De gedachtengang die hieraan ten grondslag ligt is deze, dat men weet of meent te weten dat al hetgeen tot de Regeering behoort voor de spoorwegen geporteerd is. Immers de spoorwegen durven een samenwerking aan omdat zij tenslotte terug kunnen grijpen op een Departement. Dit is de geest die van de geheele wet uitstraalt; een poging om, natuurlijk met opofferingen, een groot vervoer voor zich te winnen, het wegvervoer terug te dringen enz.; men werkt mee op voet van gelijkheid, in schijn, doch is zich steeds bewust van de den spoorwegen gunstig gezinde Staatsorganen, daarbij echter vergetend dat het wel eens in het Staatsbelang zou kunnen blijken de spoorwegen niet steeds de hand boven het hoofd te houden.

Hoewel de wet over de Genossenschaft (neue SESA) spreekt, heeft zij haar samenstelling en taak aan de overeenkomst van artikel 14 overgelaten. Volgens de overeenkomst van 1933 zal haar hoofdtaak uit het volgende bestaan: 1) het opstellen van voorstellen te doen aan het Post- und Eisenbahn Departement, ter zake van het bepalen van het gebied of traject dat aan een aanvrager van een concessie N kan worden toegewezen; 2) de organisatie van de door een houder van concessie N te verrichten transporten, zelfs in samenwerking met de spoorwegen voor zoover het gebieden betreft waar weg- en spoorwegtransport naast elkaar staan; 3) het afsluiten van overeenkomsten over verkeersdeeling en samenwerking met de

spoorwegen; 4) het afsluiten van „transportverdragen” met de houders van concessie N. In zoo'n „Transportverdrag” met de Genossenschaft moeten de concessionarissen zich verplichten voor de voertuigen, chauffeurs en garages te zorgen en alle bedrijfskosten, de belastingen inbegrepen, de verzekeringskosten en de sociale lasten te dragen.

Een andere taak van de Genossenschaft bestaat in de uitbetaling van vergoedingen aan de houders van concessie N (art. 14). Deze worden in het algemeen berekend naar het aantal afgelegde kilometers, het wagentype en de topografische gesteldheid. Zij moeten een behoorlijke verdienste mede omvatten. Wanneer de kosten van het vrachtautobedrijf gedurende den duur van het verdrag meer dan 10 pCt. stijgen of dalen, worden de vergoedingen opnieuw vastgesteld.

Behalve de normale vergoedingen kunnen ook bijzondere „Leistungsprämien” worden vastgesteld (art. 15). Wat men hiermede voor heeft, kan men in de toelichting vinden, welke de SBB in het bericht van Juni 1933 gaven. Het heet daar: „Zur Förderung der Initiative der Konzessionäre A (d.i. N.) für die Wiedergewinnung von verlorenem Werkverkehr ist die Einführung besonderer Leistungsprämien vorgesehen, die in den Transportverträgen zwischen der Genossenschaft und den Konzessionären A. (d.i. N.) festgestellt werden sollen”.

Betreffende de inkomsten bepaalt art. 16 dat alle inkomsten van transporten verricht in de plaats van, of samen met de spoorwegen, aan die spoorwegaanschappij toevallen die de kosten van den betreffenden dienst draagt. De spoorwegen betalen een deel hiervan, overeenkomstig den bovengenoemden maatstaf der vergoedingen (art. 14 der overeenkomst) aan de Genossenschaft, (en, zooals wij boven gezien hebben, betaalt de Genossenschaft dit weer uit aan de concessionarissen). Het derde lid van art. 16 dat ook de inkomsten uit zelfstandig uitgevoerde transporten door de handen van de Genossenschaft deed gaan, zal echter als tegemoetkoming in de bezwaren die autobelanghebbenden zagen in het obligatoir stellen van het lidmaatschap der Genossenschaft, in dien zin worden gewijzigd dat het mogelijk wordt dat de inkomsten die de concessionarissen uit geheel zelfstandig uitgevoerde transporten verkrijgen, rechtstreeks door hen zelf worden geïnd.

Hierdoor wordt hun, althans op dit gebied, een eenigszins zelfstandiger positie gewaarborgd, ook al worden tenslotte de tarieven ook voor deze transporten nog door de Genossenschaft vastgesteld.

Art. 18 bepaalt dat de spoorwegen en de Genossenschaft zich verplichten elkander wederzijds bij te staan.

Gebruik makende van de in art. 8 (3) der wet bedoelde bevoegdheid bepaalde rechten of verplichtingen aan de Genossenschaft over te dragen, heeft men in art. 19 der overeenkomst bepaald, dat èn de vervoerplicht èn de wettelijke aansprakelijkheid van concessionarissen op de Genossenschaft rust.

De overeenkomst van 1933 was voor den tijd van tien jaar gesloten, met mogelijkheid van stilzwijgende verlenging, met dien verstande echter, dat de Bundesrat met de hoofdzaken van de overeenkomst zou instemmen. Dit is geschied, doch de overeenkomst van 27 Mei 1933 zal niet worden aangenomen als de in art. 14 der wet vereischte overeenkomst (Verständigungsabkommen), doch haar hoofdzaken zullen ongetwijfeld in deze nieuwe overeenkomst worden opgenomen.

De karakteristiek van de wet is als volgt:

- 1 betreft: goederen vervoerende transportbedrijven;
- 2 doel: coördinatie, ter aanvulling van de tusschen spoorweg en geconcessionieerd scheepvaartbedrijf eenerzijds en de Post anderzijds, bestaande verdeling van het personenvervoer (waarvan uitgesloten het vervoer van personen over den weg als contractvervoer);
- 3 bereikt door: „Verkeersdeeling en samenwerking”, hetgeen in duidelijke termen wil zeggen, dat het wegvervoer in principe afziet van alle goederenvervoer over een afstand van meer dan 30 km., terwijl het daartegenover een recht verkrijgt op alle vervoer beneden 30 km. Op deze basis wordt voorts samengewerkt, en wel zoo, dat met inachtneming van de belangen van de Post, zooveel mogelijk voor het vervoer van *alle* goederen, een vervoer-methode wordt verkregen zooals die thans alleen nog maar bij de Post (en dan nog niet eens ten volle!) voor berichten

en lichte stukgoederen bestaat, nl. een geregelde Haus-Haus-Beförderung. Er is coöperatie doch geen coördinatie.

- 4 waarborgen: de vrijheid van het werkverkeer; de verhouding der stemmen in Genossenschaft en Kommission. Het adviesrecht der kantons. Het publiek karakter van het Post- und Eisenbahn Departement.

Wij willen thans nog op eenige punten de aandacht vestigen. Reeds eerder hebben wij aangestipt dat wij een verdeling van het vervoer naar een absoluut, op vervoerafstand gebaseerd, criterium onwenschelijk achten. Niet dat wij niet ervan overtuigd zouden zijn dat tot op heden de auto een grootere geschiktheid voor het kortefstand-vervoer bezit dan de spoorweg en omgekeerd, doch hierom, dat wij het een slag in de lucht achten een bepaalden afstand als criterium aan te nemen. Men komt er niet mee, door, zoals de Nederlandsche spoorwegen dit in een brochure getiteld: „Steeds sneller en betrouwbaarder, maar niet duurder” (1934) doen, eenvoudig naar het voorbeeld van den kruiwagen en de handkar te verwijzen, en te concludeeren dat hieruit dus blijkt dat de grens voor het autovervoer bij 30 km. ligt. Wat in die publicatie o.m. vergeten is, is het feit dat het wel degelijk, onder bepaalde omstandigheden, aanbeveling kan verdienen, een vervoer over meer dan 100 m. met een kruiwagen te doen plaats vinden; dat omgekeerd ook 75 m. reeds de moeite kan loonen voor een handkar; men denke bij dit laatste slechts aan het geval dat het voorwerp dat men wenscht te vervoeren voor den kruiwagen te groot is; doch wat belangrijker is, wat voor de handkar en den kruiwagen geldt, geldt nog geenszins voor paard en wagen (duizenden op het platteland gebruiken paard en wagen, omdat het voordeliger is in hun bedrijf voor afstanden over 10 km.); en wat voor paard en wagen geldt, geldt nog geenszins voor de auto of den spoorweg of het vliegtuig. Het vliegtuig waarvan de werkingssfeer volgens die publicatie bij 500 km. begint, verricht uitmuntende diensten tusschen Rotterdam en Haamstede, enz. Met dit alles willen wij slechts zeggen dat een absolute grens tusschen de economische werkingssfeer van spoorweg en auto op fictie berust. Men kan een gemiddelde vaststellen voor de statistiek, zoals men een gemiddelde kan vaststellen voor het-

geen een Nederlander per hoofd aan belasting betaalt; doch evenals het een fout zou zijn iederen Nederlander na raadpleging dier statistiek met die som per jaar te belasten, is het ook verkeerd een uit statistieken als gemiddelde berekenden vervoerafstand, tot criterium voor verkeersdeeling te verklaren. Doet men dit, dan pleegt men aan twee zijden onrecht, veroorzaakt men aan twee zijden schade; eenerzijds omdat men transporten waarvoor vervoer per spoorweg aangewezen was al was de vervoerafstand dan ook geen 30 km., toevertrouwt aan een verkeersmiddel dat, algemeen economisch bezien, voor die transporten geenszins het geschiktste en meest economische is, anderzijds omdat men vervoer dat beter per auto had kunnen geschieden, aan den spoorweg toewijst. Het moet toch duidelijk zijn dat de werkingssferen van auto en spoor voor een groot deel samenvallen en dat men er geenszins goed aan doet hier met ruwe hand een streep door te trekken. Zooveel mogelijk zal ieder geval, ieder soort vervoer, ieder traject aan zijn eigen eischen moeten worden getoetst.

Wij willen hiermede niet ontkennen dat een zekere verkeersdeeling tusschen verkeersmiddelen noodig zal zijn. Waar wij tegen op komen is generaliseering. Men verliest o.i. te veel nuttigheid door voor alle gevallen zonder onderscheid een bepaalde grens vast te stellen. Ook met den aard der transporten dient men rekening te houden.

Men heeft in Zwitserland zelf deze fout ook zeer goed gevoeld, hetgeen blijkt uit het feit dat men zekere beperkte uitzonderingen heeft voorzien en toegelaten. Doch volgens ons is het niet een kwestie van uitzonderingen, doch van regel. Wij meenen dat niet één bepaalde vervoersafstand voor het geheele land en onder alle omstandigheden gelding kan bezitten, wij gelooven hoogstens, en hierin kunnen wij de Zwitsersche wet volgen, dat het nuttig kan zijn dat van tijd tot tijd, meegaande met de ontwikkeling der verkeers-techniek, van Overheidswege een zekere grondmaatstaf wordt aangegeven, die de concessioneerende autoriteiten een aanwijzing kan geven in welke richting zij bij de concessieverleening zouden behooren te denken wanneer alle omstandigheden normaal waren (dus voor een standaardgeval). Doch zij zouden daarbij volkomen vrij moeten blijven om alle belangen af te wegen en daarnaar de te verleenen concessie in te richten.

In de tweede plaats willen wij wijzen op de eigenaardige incongruente wijze waarop de Regeeringsinstantie waarin alle bevoegdheden betreffende het verkeerswezen samenkomen, tegenover de verschillende soorten verkeersbedrijven staat. Het is niet zoo, dat het Post- und Eisenbahn Departement gelijke bevoegdheden heeft jegens alle verkeersbedrijven. Tegenover Post en de Schweizerische Bundesbahnen is haar verhouding van veel directer aard dan tegenover Privatbahnen en autoverkeer. De eersten worden immers door haar zelf geheel geëxploiteerd, de laatsten daarentegen staan slechts onder haar oppertoezicht of onder andere zelfstandigheid beperkende, doch door middel van tusschenschakels (als daar zijn de Kommission en op nog indirecter wijze de spoorwegen en de Genossenschaft) werkenden invloed. In den grond blijven deze laatste immers zelfstandig, al heeft deze zelfstandigheid betrekkelijk weinig te beteekenen. Deze incongruente verhouding doet de vraag bij ons rijzen, of niet het gevaar bestaat dat de belangen van Post en SBB te zeer op den voorgrond zullen blijven treden.

Voorts doen zich overal bij deze regeling monopoliegevaaren voor: op het terrein der Post is het de Staat, op dat van de spoorwegen of het wegvervoer in relatie met de spoorwegen zijn het de spoorwegen, op het terrein van het gewone wegvervoer is het de Genossenschaft die de tarieven bepaalt. Ware er geen verkeersdeeling dan zoude hierin niet zoo'n groot gevaar schuilen, doch thans, nu men niet vrij is zijn goederen te verzenden met welk vervoermiddel men wil, is de monopoliepositie vrijwel volkomen; den eenigen waarborg heeft men daartegen in den prijsregelenden invloed van een vrij werkverkeer.

Weliswaar zijn de vertegenwoordigers uit vervoerderskringen in de Kommission en in de Genossenschaft vertegenwoordigd, maar tegenover een samenwerking van spoor en auto zullen zij steeds in de minderheid blijven.

Hun aanwezigheid kan invloed uitoefenen; zij zijn echter gemakkelijker te overstemmen. Een oplossing van vragen als die welke aan deze colleges zullen worden voorgelegd, kan niet bevredigend geschieden door belanghebbenden zelf. Advies van belanghebbenden heeft hier waarde; hun beslissingen niet. Nu zal men zeggen: de

uiteindelijke beslissing ligt in de meeste belangrijke gevallen bij het Post- und Eisenbahn Departement en dit is een publiek lichaam; doch, zooals wij boven hebben betoogd, wij koesteren de vrees, dat dit publiek lichaam geporteerd zal zijn voor het Staatsbedrijf en zoowel de belangen van vervoerbedrijven als die van de particuliere vervoerbedrijven zal achterstellen bij de Post en de SBB.

Overziende het geheel van regelingen welke het Zwitsersch verkeerswezen in de toekomst zal moeten beheerschen, ontsnappen wij niet aan den indruk dat:

de incongruente verhouding waarin het Departement als hoogste verkeersinstantie tot de verschillende verkeersbedrijven staat, ongelijkheid in behandeling zeer waarschijnlijk maakt;

de SBB. een groote overwinning behaald hebben door het auto-verkeer achter hun wagen te spannen; dat namelijk de coördinatie-gedachte, die o.a. als juiste consequentie meebracht de handhaving van een zekere zelfstandigheid der wegvervoerbedrijven, is uitgelopen in sub-ordinatie van auto aan spoorweg (partieele concentratie of coöperatie onder spoorwegleiding);

de belangen van de vervoerbedrijven maar zeer weinig beschermd zijn, daar in feite monopolieposities geschapen zijn die nog niet eens als waarborg bezitten dat een niet-belanghebbende autoriteit aan het hoofd staat;

de eenige werkelijke waarborg in de vrijheid van het werkverkeer ligt, doch dat haar prijsreguleerende werking zich niet in vollen omvang zal kunnen doen gelden daar de vervoerbedrijven de mogelijkheid bezitten door speciale tarieven het werkverkeer incidenteel terug te dringen;

de verkeersdeeling te star is, te weinig ruimte laat om rekening te houden met de steeds en overal bestaande verschillen in verkeersverhoudingen;

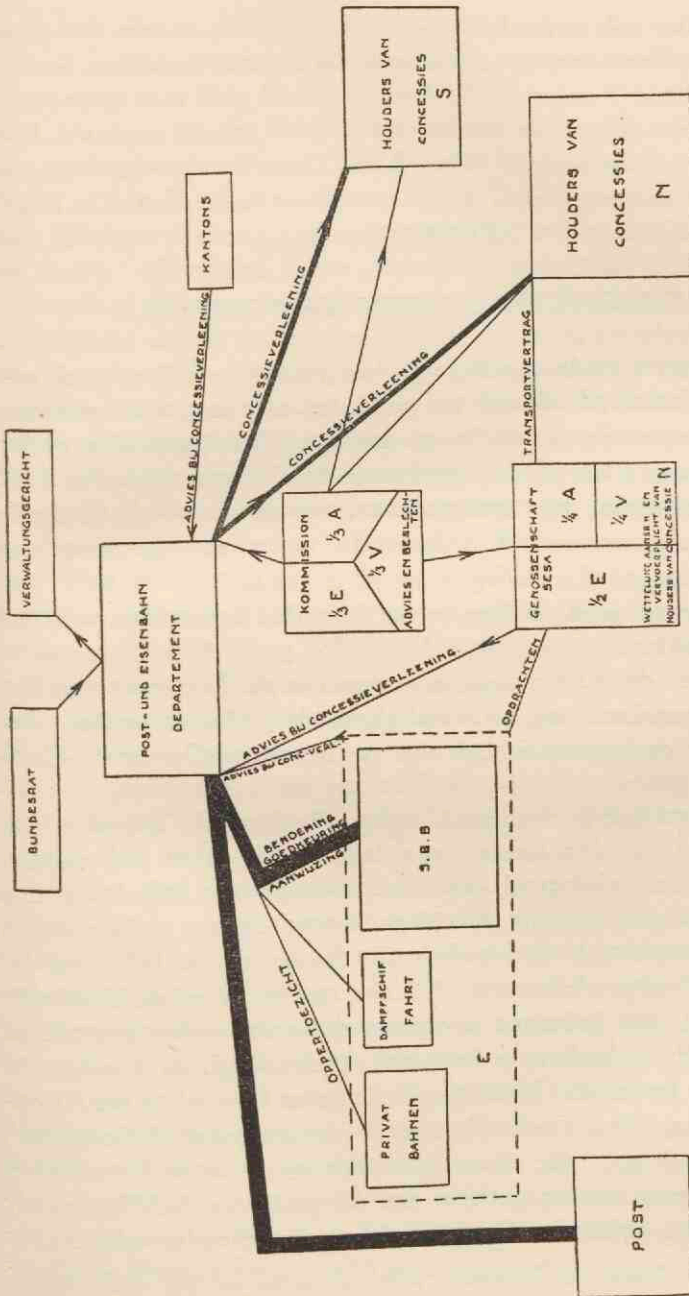
de verkeersdeeling „polizeilich” moeilijk te handhaven zal zijn,

daar de vaststelling van de „Transportlänge des Gutes" en eventuele schijnhandelingen uiterst moeilijk te bewijzen zullen zijn;

dat als goede zijde van deze regeling te noemen is dat zij een in voorschriften neergelegden leidraad geeft die een autoriteit aan welke de regeling van het verkeer opgedragen wordt, ten naastenbij zou kunnen volgen, althans met verschillende van de motieven en oplossingen die deze wet geeft, zijn voordeel zou kunnen doen;

dat vooral de bepaling betreffende het werkverkeer, en die betreffende de strafbaarheid van schijnhandelingen welke een ontduiking van de wet wil voorkomen, als wettelijke bepalingen navolgenswaard zijn.

Tenslotte stellen wij vast dat ons hoofdbezwaar betreft de wettelijke of semi-wettelijke regeling (overeenkomst) der verkeersdeeling. Wij gelooven dat een oplossing in den geest van een over alle verkeersbedrijven zonder uitzondering gesteld, onafhankelijk, coördineerend lichaam, dat in zijn arbeid zoo min mogelijk gebonden is aan voorschriften van wet of overeenkomst, algemeen economisch bezien, bevredigender zal blijken.



SCHEMA VAN VERHOUDINGEN BIJ HET VERVOER IN ZWITSERLAND.

Bij het Post- und Eisenbahn Departement is sedert kort (begin 1935) een Eidgenössisches Amt für Verkehr. Het is verdeeld in vier secties: Bauwesen; Tarifwesen und Fremdenverkehr; Transportwesen und Zusammenarbeit der Transportmittel; Betriebswesen.

AFDEELING III.

VEREENIGDE STATEN VAN AMERIKA.

Een al-omvattende regeling van het geheele coördinatieprobleem is in de Vereenigde Staten tot op heden niet tot stand gekomen. Terwijl de tusschenstaatsche spoorwegen, die tijdens den oorlog genationaliseerd waren, doch krachtens de Transportation Act 1920 aan hun eigenaren zijn teruggegeven, aan een uitvoerige federale regeling onderworpen zijn, is dit bij het water- en wegverkeer nog geenszins het geval.

Wij meenen goed te doen in het kort den bestaanden toestand uiteen te zetten.

De positie der spoorwegen is geregeld in de Transportation Act 1920. Kenmerkend is: zelfstandigheid der Maatschappijen, beperkt door ondergeschiktheid aan de Interstate Commerce Commission.

Deze commissie bestaat uit 11 leden, die door den President met goedkeuring van den Senaat voor den tijd van zeven jaar worden benoemd. Samenhangend met het twee-partijen stelsel en den wensch zoo min mogelijk politieken invloed op het verkeerswezen te doen inwerken, is de bepaling, dat hoogstens zes leden tot dezelfde partij mogen behooren. De leden moeten geheel onafhankelijk zijn, mogen geen belangen in spoorwegmaatschappijen bezitten en moeten zich geheel aan hun taak wijden (vgl. de Londensche Board). De Interstate Commerce Commission ¹⁾ wordt in het Amerikaansche staatsbestel gekarakteriseerd als „an agent of Congress”, hetgeen wil zeggen dat zij onafhankelijk staat van de Uitvoerende Macht, en haar rechten ontleent aan delegatie van de Wetgevende Macht. „Die politische Unabhängigkeit des Bundesverkehrsamts

¹⁾ Interstate Commerce Commission zullen wij in het vervolg veelal afkorten tot I.C.C.

stellt sich also so dar, dasz seine Mitglieder von der vollziehenden Gewalt im Einverständnis mit dem Senat ernannt werden, mit ihrer Ernennung aber dem Einflusz der Vollziehenden Gewalt entzogen sind. Dagegen ist das Bundesverkehrsamt ein ausführendes Organ der gesetzgebenden Gewalt. Der Kongres hat sich selbst beschränkt, indem er dem Bundesverkehrsamt durch Gesetz gewisse Befugnisse und Pflichten übertrug und sich in diesem Umfang selbst ausschalten wollte." (Bernhard Witte „Eisenbahn und Staat", blz. 120).

Bernhard Witte noemt als gebrek van de Interstate Commerce Commission dat de leden zeer dikwijls wisselen, hetgeen ten deele aan de wisselende stembus-successen der partijen, doch voor een grooter deel nog te danken is aan het feit dat de leden hun ambt veelal als springplank gebruiken voor beter betaalde posities. Uit dit laatste kan men de leering trekken dat de leden van een commissie die zoozeer in contact komt met het vrije bedrijfsleven, waar de verlokking van hooge belooningen dikwijls zeer groot is, een zeer ruime bezoldiging zullen dienen te genieten, wil men een voortdurend wisselen voorkomen en een waarlijk deskundig en continu lichaam met groot gezag scheppen; ongerekend nog de gevaren welke van de zijde der omkooprij dreigen.

De wet van 1920 heeft getracht de al te groote verdeeldheid van de spoorwegmaatschappijen ten deele te doen verdwijnen. Men heeft daarbij vooral gedacht aan een samenvoeging van „strong and weak lines", om op die wijze krachtige, concurreerende combinaties te vormen. Aan de Interstate Commerce Commission werd opgedragen hiertoe een plan te ontwikkelen. Dit plan is in 1929 verschenen en voorziet in de vorming van 21 groepen, wier netten dooreen gestrengeld zijn. Het is een project voor vrijwillige aaneensluiting, meer niet. Om de onderlinge concurrentie levendig te houden, wordt in het algemeen het vormen van pools verboden. Bijzonder is de bevoegdheid van de Interstate Commerce Commission de tarieven vast te stellen. Hierbij moet zij een leidraad volgen die wij in ons algemeen deel reeds hebben besproken, doch die wij hier pro-memorie zullen herhalen: de tarieven moeten namelijk „just and reasonable" zijn, hetgeen volgens de wet wil zeggen dat deze zoo hoog moeten zijn dat de Maatschappijen bij een normale, economische en spaarzame bedrijfsvoering en bij behoorlijke uitgaven voor het onderhoud, als jaarlijksche inkomsten een bedrag innen dat met het oog

op de waarde van hun eigendommen behoorlijk is („a fair return upon the aggregate value of the railway property”).

Sinds 1 Maart 1922 werd $5\frac{3}{4}\%$ als normaal beschouwd. In feite echter is deze opbrengst slechts zelden bereikt.

Belangrijk voor de onderlinge verhouding was tot 1933 de zgn. „recapture clause”, inhoudende dat iedere Maatschappij die in een jaar meer dan $5\frac{3}{4}\%$ verdiende, het „excess income” voor de helft in het „general railroad contingent fund” (algemeen spoorwegfonds) had te storten. Dit fonds stond onder het beheer van de I.C.C. en werd aangewend om noodlijdende maatschappijen te steunen. De andere helft mochten deze aan hun eigen reservefonds toevoegen; over het in die fondsen beschikbare kapitaal mochten zij echter slechts vrij beschikken voorzoover dit 5% van het in die maatschappij belegde kapitaal te boven ging. Bij de Emergency Railroad Transportation Act van 1933 is de recapture clause ingetrokken en heeft men den volgenden regel voor de tariefbepaling ervoor in de plaats gesteld: (15a) „In the exercise of its power to prescribe just and reasonable rates the Commission shall give due consideration, among other factors, to the effect of rates on the movement of traffic; to the need in the public interest, of adequate and efficient railway transportation service at the lowest cost consistent with the furnishing of such service; and to the need of revenues sufficient to enable the carriers, under honest, economical, and efficient management, to provide such service”. De commissie heeft dus thans bij de vaststelling der tarieven op drie factoren te letten: a) de uitwerking der tarieven op de verkeersbeweging; b) de algemeen bestaande behoefte aan passende en economische vervoergelegenheid tegen zoo laag mogelijke kosten; c) de noodzakelijkheid inkomsten te bereiken die voldoende zijn om de vervoerders in staat te stellen den vervoerdienst te bewijzen.

Van het fonds waarin toch nooit noemenswaardige bedragen werden gestort, daar slechts enkele kleinere maatschappijen ooit iets aan het fonds hebben afgedragen (en dan nog wel meestal onder protest), is thans geen sprake meer.

Bij tariefkwesties is de uitspraak van de I.C.C. meestal beslissend. De I.C.C. heeft namelijk rechterlijke bevoegdheid als „an administrative tribunal of technical experts” en een beroep op het Supreme Court kan slechts geschieden op grond van schending van grondwet of wet, van overschrijding van rechtsmacht of van onvoldoende motiveering.

Wat de verdere financieele gesties der bedrijven betreft, deze moeten volkomen te doorschouwen zijn voor de I.C.C.

Deze publiceert ook de uitkomsten en balansen. Bepaalde voorschriften bestaan voor afschrijving enz. De uitgifte van aandelen

en obligaties is onder bepaalde voorwaarden aan de goedkeuring van de I.C.C. onderworpen.

De eigenlijke bedrijfsvoering der spoorwegen is echter in principe aan de maatschappijen zelf overgelaten. Toch geeft ook op dit gebied de wet een aantal gevallen, waarin staatsinmenging mogelijk is. Wij noemen hier: de aan de I.C.C. gegeven bevoegdheid om uitwisseling van verkeersmiddelen te bewerkstelligen; zulks om opstoppen, gebrek aan wagenmateriaal enz. te voorkomen of uit den weg te ruimen. Verder de bestaande verplichting om voor het openen van nieuwe of de stillegging van oude lijnen, de goedkeuring van de I.C.C. te verwerven. Zoo is ook voor het uitgeven van nieuwe leeningen, het aangaan van belangengemeenschappen, enz. haar goedkeuring vereischt.

Het zal duidelijk zijn dat op deze wijze van de zelfstandigheid der spoorwegmaatschappijen slechts een romp overblijft. Het wordt dan ook soms onomwonden gezegd (Thomas F. Woodlock in „the Traffic World” Chicago 1930), dat de leiding der maatschappijen zelf eigenlijk niet veel meer te zeggen hebben dan te verklaren of zij al dan niet, en zoo ja, hoeveel dividend zij zullen uitkeeren.

Toch moet men steeds bedenken dat weliswaar het onderworpen zijn aan de goedkeuring van een ander lichaam, het recht op eigen bedrijfsvoering zeer kan beperken, dat echter in de practijk in tal van gevallen de bedrijfsleiding haar wenschen ingewilligd zal zien, wanneer voor een weigering der goedkeuring niet voldoende redenen aanwezig is. Wij willen hiermede zeggen dat ongetwijfeld de macht der I.C.C. zeer groot is, doch dat naar alle waarschijnlijkheid ook zij overdrijven die aan de maatschappijen vrijwel iedere feitelijke zelfstandigheid ontzeggen.

Het is hier niet de plaats om uitvoerig bij de macht der Interstate Commerce Commission stil te staan; de aan de spoorwegen der Vereenigde Staten opgelegde verplichtingen stemmen in hoofdzaak overeen met die welke men in Europa aantreft, en de Interstate Commerce Commission heeft voor naleving ervan te zorgen; bezit daartoe ook sancties.

Wij vermelden nog dat, als uitvloeisel van hun zelfstandigheid, de afzonderlijke Staten zeggingskracht bezitten voor zoover de „tus-

schenstaatsche" handel niet op eenigerlei wijze erbij betrokken is. Wij verwijzen voor een en ander naar Johnson, Huebner and Wilson „Principles of Transportation" Part IV (1932) en „Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt" I.K.v.K. 1935. ¹⁾

Wenden wij ons thans tot de scheepvaart. Een opsomming van de door de Staten en de Federale Regeering gegeven regelingen vindt men in Appendix A, part 2 van het Report „Regulation of Transportation Agencies", uitgave der I.C.C. 1934.

Men ziet daar dat de bedrijfsvoering der watertransportbedrijven nog voor een groot deel door de afzonderlijke Staten kan worden geregeld, doch dat hiervan over het algemeen slechts weinig gebruik

¹⁾ Dit verslag zou onvolledig zijn wanneer geen nadere melding werd gemaakt van het bestaan der „Emergency Railroad Transportation Act of 1933". Zij vormt een voornaam onderdeel van het programma der Democratische Roosevelt-Regeering. Haar doel is: onnoodige diensten tegen te gaan, het gezamenlijk gebruik van lijnen en stations te bevorderen en tot financiële reorganisatie der vervoerbedrijven te komen. (Publicatie A.N.V.F. 11 Mei 1934). Belangrijk zijn de bepalingen betreffende een federale coördinatie van het verkeerswezen. Men wil hierdoor geraken tot een verdeling der lijnen in drie groepen: één in het Oosten, één in het Westen en één in het Zuiden. In ieder dier drie groepen komt een coördinatiecommissie, terwijl Mr. Eastman is aangesteld als coördinator, en als zoodanig boven de commissies staat, die overigens zooveel mogelijk zelfstandig te werk gaan. Een uitvoerige regeling tot bescherming der arbeidersbelangen is mede opgenomen. Als belangrijkste bepaling noemen wij dat het aantal arbeiders niet kleiner mag worden dan het in Mei 1933 was.

Verder vindt men loon- en arbeidsgaranties. Ook bestaat een bepaling die den coördinator het recht geeft alle mogelijke voorstellen aan de Interstate Commerce Commission te doen, die deze aan den President doorgeeft. Al deze bepalingen, opgenomen in Titel I zullen na een jaar vervallen, tenzij de President tot verlenging overgaat.

De tweede Titel brengt enkele veranderingen in de Interstate Commerce Act. Zoo wordt de „holding company" in zijn activiteit belemmerd, doordat alle voorstellen om contróle te verwerven over vervoerbedrijven, de goedkeuring van de I.C.C. behoeven. Zij gaat echter belangrijke vraagstukken als: verhouding tusschen spoorweg en de andere verkeersmiddelen, de uitbreiding van de Jurisdictie der I.C.C. tot het geheele transportwezen, de verhouding tusschen federale en staatsbevoegdheid t.a.v. de voorschriften betreffende het motorverkeer, geheel voorbij. (Publicatie A.N.V.F. 11 Mei 1934). Hoewel zij naast voordeelen ook groote nadeelen heeft, zullen wij ons van iedere critiek onthouden, daar men hier slechts te doen heeft met een wet die van zeer tijdelijken en zeer specialen aard is die ongetwijfeld zal verdwijnen wanneer een uiteindelijk regeling van het verkeersvraagstuk gevonden is.

wordt gemaakt; men vindt voorts dat een federale regeling, neergelegd in de Shipping Act 1916 en de Intercoastal Shipping Act 1933, onvoldoende is.

Een deel van het watervervoer valt onder de Interstate Commerce Act. Section 1 van die wet bepaalt namelijk dat zij betreft „common carriers that transport passengers or property in interstate commerce wholly by rail or partly by rail and partly by water, when both are under a common control, management, or arrangement for a continuous carriage or shipment”. Dit watervervoer staat dus ook onder de Interstate Commerce Commission en is b.v. ook ten aanzien van de tarieven, aan dezelfde bepalingen gebonden als de spoorwegen. Voor het vervoer dat niet onder de Interstate Commerce Act valt, bepaalt de Shipping Act 1916 o.a. dat de Stoomvaartmaatschappijen hebben „to establish, observe and enforce just and reasonable rates, fares, charges, classifications, and traffics, and just and reasonable regulations and practices relating thereto ...file with the Board and keep open to public inspection, in the form and manner, and within the time prescribed by the Board, the *maximum* rates, fares, charges, for or in connection with transportation on its own route” enz. Men merke op dat het hier om *maximum* tarieven gaat. Het is aan de Shipping Board dat zij hun tarieven moeten overleggen, en overschrijding der maximum-tarieven kan slechts met toestemming van de Board geschieden. De Shipping Board heeft uitgewerkte voorschriften ten aanzien van de publicatie, vaststelling en overlegging der tarieven vastgesteld, overeenkomend met die van de Interstate Commerce Commission (Johnson, Huebner and Wilson, blz. 598). Van een afdoende algemeene regeling is echter geen sprake.

De Interstate Commerce Commission in haar bovengenoemd rapport acht vooral drie groote gebreken in de regeling van het watervervoer aanwezig; te weten het ontbreken van: a) control of the minimum rates which the carriers may charge, b) control of entrance into and tonnage of routes; and c) clear-cut distinctions between the three basic classes of operators”. (Met dit laatste bedoelt zij een duidelijke afbakening van het terrein der common, contract en private carriers). Zij stelt daarom in haar Report voor, het watervervoer nader te regelen in een „water carrier act”, waarvoor zij een ontwerp overlegt.

Thans ons begevend op het terrein van het wegvervoer, moeten wij in de eerste plaats vaststellen, dat het dit vervoer is dat, ook in Amerika, de aanleiding is tot de meeste beschouwingen over verkeersproblemen die hun uiteindelijke kristallisatie in een algemeene verkeerscoördinatie zullen moeten vinden.

Tot heden is op dit gebied slechts door de afzonderlijke Staten iets tot stand gebracht, ontbreekt echter iedere federale regeling. Van de 49 Staten de afzonderlijke wetgevingen te bespreken zou, in verband met den omvang van dit werk onmogelijk zijn. Men kan echter vaststellen dat in vrijwel alle Staten de tendens bestaat, de geldende regelingen uit te strekken over nieuwe klassen van vervoerders en bestaande regelingen te versterken. Dit blijkt onder meer duidelijk uit de volgende feiten: In 1933 zijn in 10 Staten nieuwe wettelijke regelingen tot stand gekomen die zich de novo uitstrekken tot contract en/of private carriers, terwijl die van 9 Staten zeer ingrijpend ten aanzien van deze klassen zijn gewijzigd en versterkt. Bovendien zijn de common-carrier laws in een aantal Staten zoodanig uitgebouwd, dat daaronder ook vervoer langs ongeregelde routes kwam te vallen. Als bijzonderheid mag vermeld worden dat de wetten die in sommige Staten zijn ontstaan, hun oorsprong hebben gevonden in overleg tusschen wegvervoerders, boeren, organisaties van schippers, spoorwegautoriteiten en Staatsambtenaren (vgl. Zwitserland!). Daarnaast echter ontwikkelt zich in den laatsten tijd zeer sterk de gedachte dat het wenschelijk is het wegvervoer federaal te regelen. Een wetsontwerp hiertoe, bekend onder den naam van „Rayburn Bill” is reeds ingediend. De Interstate Commerce Commission heeft zich in het meermalen aangehaalde rapport grotendeels met dit ontwerp vereenigd hoewel het door haar aanbevolen ontwerp op enkele punten van de „Rayburn Bill” afwijkt.

Hetgeen wij ons voorstellen thans te bespreken omvat drieërlei: in de eerste plaats de door de Interstate Commerce Commission voorgestelde „motor carrier bill”, vervolgens haar „water carrier bill” en tenslotte de amendementen die zij voorstelt om de spoorwegen van een aantal knellende banden te ontslaan. De Interstate Commerce Commission ziet deze wetten alle als deelen van de „Interstate Commerce Act.” Zij wil deze wet zoodanig inrichten dat zij uit drie deelen zal bestaan. Het eerste zal de eenigszins geamen-

deerde, doch oorspronkelijke Act bevatten en speciaal betrekking hebben op de spoorwegen en het waterverkeer voor zoover dit plaats vindt in combinatie met de spoorwegen, het tweede deel zal de water carrier act inhouden, welke speciaal op het watervervoer dat geheel per schip plaats vindt, betrekking heeft; het derde deel zal, als motor-carrier act, het wegvervoer regelen. Dit geheele complex van wetten zal ter uitvoering in handen worden gelegd van een centrale commissie, die optredend als agent of congress, een soortgelijke positie zal innemen als thans op beperkter gebied de Interstate Commerce Commission. En het behoort, zooals begrijpelijk is tot de liefste wenschen van de I.C.C., dat zij zelf met die omvangrijke taak zal worden belast.

Hetgeen de Interstate Commerce Commission voor alles wenscht is een regeling van het water- en het wegvervoer. Ten aanzien van de wijziging der spoorwegwetgeving, verklaart zij zelfs (blz. 58 „Reg. of Trp. Ags.”): „This latter proposal is generally offered as the logical and necessary alternative if the former is not adopted. This is the position of the railroads, and it is evident that they take it largely for tactical reasons, to give point to their arguments in favor of extending regulation over their competitors.”

Het is dus geenszins omdat de spoorwegen deze wijzigingen zoo gewenscht achten, doch om te doen uitkomen hoezeer zij in vergelijking tot andere verkeersmiddelen aan banden zijn gelegd, dat zij amendeering voorstellen.

Motor carrier bill.

Wij gaan thans over tot de bespreking van de „motor carrier bill”, zooals deze door het op verkeersgebied meest gezaghebbende lichaam der Vereenigde Staten, is voorgesteld. Reeds het tweede artikel houdt een belangrijke bepaling in (section 302); zij geeft namelijk een verklaring van de politiek die aan de wet ten grondslag ligt. Deze sectie luidt: „It is hereby declared to be the policy of Congress to promote, encourage, and regulate interstate and foreign commerce by motor carriers in such manner as to develop and maintain sound economic conditions among such carriers and promote the public interest; to improve the relations of all agencies

of transportation and coordinate their regulation; and to cooperate with the several States and the duly authorized officials thereof in the administration and enforcement of the provisions of this part."

Section 303 geeft een aantal definities waarvan wij slechts vermelden dat de wet onder „common carrier” verstaat: „*any person who or which undertakes to transport passengers or property, or any class or classes thereof, for the general public (in interstate or foreign commerce) by motor vehicle for compensation, whether over regular or irregular routes (including such motor vehicle operations of carriers by rail or water, and of express or forwarding companies, except to the extent that these operations are subject to the provisions of part I)*”. Wij teekenen hierbij aan dat het criterium hier in een ander element gezocht is dan dit in de Engelsche Road Traffic Bill 1934 het geval is, wanneer het om de „stage carriage” gaat. Daar wordt namelijk nadruk gelegd op „separate fares” dus op de wijze van betaling, hier daarentegen ligt de nadruk op „general public”, dus op hen die van het voertuig gebruik maken.

Zoals te verwachten is, waar met beide, behoudens dan dat het artikel in de Road Traffic Bill uitsluitend op personenvervoer slaat, dezelfde soort vervoerders bedoeld is, naderen de beide definieeringsmiddelen elkander sterk; „The general public” betaalt in het algemeen „separate fares”.

Onder „contract carrier by motor vehicle” verstaat de wet: „*any person (niet vallend onder de definitie van common carrier) who or which, under special and individual contracts or agreements, transports passengers or property (in interstate or foreign commerce) by motor vehicle for compensation.*” In Nederlandsche terminologie weergegeven is de common carrier dus iemand die een openbaar middel van vervoer in bedrijf houdt, terwijl een contract carrier iemand is die uitsluitend personen of goederen vervoert onder een telkenmale afzonderlijk overeengekomen en afgesloten contract, (korthedshalve voortaan door ons „contractvervoerder” te noemen).

Subsection b) bepaalt o.a. dat van de bepalingen van deze wet een aantal voertuigen vrijgesteld zullen zijn. Wij noemen hiervan: taxi's of andere motorrijtuigen die een bona fide taxidienst onderhouden, welke een capaciteit van niet meer dan zes personen bezitten en niet geëxploiteerd worden op een bepaald traject of tusschen

bepaalde punten; hotelauto's, uitsluitend gebruikt om gasten tusschen station en hotel te vervoeren; trolley bussen. Verder valt buiten de wet (doch slechts met goedkeuring van de Commission) het vervoer van personen of goederen binnen een gemeente of tusschen aangrenzende gemeenten of binnen een zône die economisch een deel van die gemeente of gemeenten uitmaakt, en tenslotte het bij tijd en wijle vervoeren van personen of goederen tegen vergoeding door iemand die er niet zijn geregeld bedrijf van maakt.

Het is S. 304 dat de algemeene verplichtingen en de macht van de Commissie regelt. Deze heeft het toezicht over de common- en contract-carriers; zij kan hen regelingen opleggen; te dien aanzien is voor de common carriers bepaald, dat de commissie redelijke voorschriften met betrekking tot het verschaffen van geregelde en behoorlijke vervoergelegenheid en het vervoer van bagage en ijlgoederen mag vaststellen; doch bovendien voor beide soorten vervoerders bepalingen mag maken betreffende een uniform boekhoudsysteem, cijfers, rapporten, de veiligheid, enz.

Verder mag de commissie alle andere voorzieningen van deze wet, voor zoover deze betrekking hebben op motor-wegvervoerders, toepassen, uitvoeren en afdwingen. Ook mag zij uitvoeringsbepalingen maken. Zij mag een onderzoek instellen naar de organisatie van de motor-carriers en naar hun bedrijfsvoering, om, zooals de wet het zegt, zich op de hoogte te stellen van de wijze waarop deze worden geleid. Zij mag voorts van tijd tot tijd het Congres bepaalde aanbevelingen doen toekomen, wanneer naar haar oordeel de wetgeving op de motor-wegvervoerders aanvulling vereischt. Op klachte, doch ook op eigen initiatief, kan de commissie een onderzoek instellen naar overtredingen van deze wet of haar uitvoeringsvoorschriften. Den schuldigen vervoerder kan zij een maatregel opleggen die geëigend is hem ertoe te brengen zich van overtreding te onthouden.

Tenslotte vermelden wij uit dit artikel dat tegen ieder besluit, bevel of voorschrift van de commissie belanghebbenden kunnen opkomen. Zij kunnen herziening ervan of een hernieuwd onderzoek vorderen. Door het indienen van zulk een verzoek zal echter de uitvoering van de uitspraak niet worden opgeschort.

Section 305 kan in het kort als volgt worden weergegeven: Ont-

staat er strijd over de toepassing van deze wet, zoodat een verhoor (hearing) moet plaats vinden, dan wordt de zaak door de Commissie onderzocht en beslecht.

Het is echter ook mogelijk dat de Commissie een lid of een onderzoeker („examiner”) aanwijst die de zaak te onderzoeken krijgt, en advies moet uitbrengen.

Deze persoon heeft dan gelijke bevoegdheden als de Commissie, echter met dit verschil dat zijn uitspraken, gemotiveerd en op schrift gesteld, aan de Commissie overlegd moeten worden; dat afschriften aan partijen en aan de Board van iederen Staat in welke het bedrijf, waarover het proces gevoerd wordt, wordt uitgeoefend (of althans zou worden uitgeoefend wanneer goedkeuring daartoe wordt verkregen), moeten worden toegezonden en dat tegen zijn uitspraken binnen 20 dagen bij de Commissie verzet kan worden aangeteekend. Geschiedt dit laatste niet, dan wordt na afloop van dien termijn de uitspraak van kracht, tenzij de Commissie zelf in dien tusschentijd haar heeft opgeschort. Hierin ligt een nuttige verdeling van werkzaamheden.

Geheel dezelfde plaats als de door de Commissie benoemde persoon bij de beslechting van geschillen inneemt, kan ook worden ingenomen door een „joint board”. Dit zijn colleges welke bestaan uit een lid van elken Staat waarin het betreffende bedrijf wordt (of indien het verzoek erom wordt toegewezen, zal worden) uitgeoefend; bovendien kan de Commissie een lid van zichzelf, eraan toevoegen. De leden worden in het algemeen benoemd door de Staten, doch blijven deze in gebreke dan kan ook de Commissie zelf in de benoeming voorzien. Deze delegatie van jurisdictie aan de joint boards is bedoeld als experiment; bevalt zij niet, dan zal zij weer worden afgeschaft (blz. 46 Report).

Zoolang zij echter bestaan, moet de Commissie, wanneer drie Staten, en mag zij, wanneer meer dan drie Staten bij de zaak betrokken zijn, gedingen over de volgende onderwerpen aan de joint boards overlaten:

„Applications for certificates or permits (except so far as the action upon such applications is based solely upon answers to questionnaires and information furnished to the Commission, as herein after provided); the suspension, change, or revocation of such certificates or permits; applications for the approval and authorization of consolidations, mergers, and acquisitions of control or operating contracts; complaints as to violations by motor carriers of the requirements established under Section 304; a) bep. uitv. bep. door de commissie gegeven. „Complaints as to rates, fares and charges of motor carriers; and the approval of surety bonds, policies of insurance, or other securities or agreements for the

protection of the public, required on the issuance of a certificate or permit, application for which is referred to a joint board." Zij is echter vrij ook andere onderwerpen aan de joint boards over te laten.

Beschouwt men deze regeling, dan ziet men dat een poging is gedaan om in het systeem van de Interstate Regulation, de Staten in te schakelen en tot samenwerking te brengen. Bij geschillen over vrijwel alle belangrijke onderwerpen, wordt den Staten door dit artikel de mogelijkheid gegeven, door hun vertegenwoordigers tot onderlinge overeenstemming te geraken. Het zijn immers de betrokken Staten die door hun vertegenwoordigers de uitspraak geven; met dien verstande echter, dat de hoogste instantie steeds door de I.C.C. gevormd wordt. Deze delegeert slechts jurisdictie aan de joint boards en kan hun uitspraken te niet doen. Dit blijkt ook hieruit dat de Commissie de taak der joint boards overneemt wanneer deze om een of andere reden niet binnen 45 dagen tot een beslissing kunnen komen; en misschien nog het duidelijkst uit de bepaling dat de joint boards hun taak blijven vervullen tot het tijdstip waarop de Commissie hen opheft. Geschiedt dit, dan maakt de Commissie aan de delegatie een einde, en trekt alle bevoegdheid weer aan zich.

Dat de Commissie en de personen of lichamen die hun rechtsmacht aan haar ontleenen, de bevoegdheden hebben die in het algemeen aan rechterlijke colleges toekomen, zal geen betoog behoeven.

305(h) luidt: „any final order . . . shall be subject to the same right of relief in court by any party in interest as is now provided in respect to orders of the Commission made under Part. I." Het is dus op de gewone rechterlijke macht dat tenslotte nog beroep open staat.

Belangrijk voor de positie welke de Commissie en de joint boards innemen is de bepaling, dat geen lid verbonden mag zijn aan of belangen mag hebben bij een motortransportbedrijf (305j); zulks dient tot waarborging hunner onafhankelijkheid.

Wij komen thans tot artikel 206 dat bepaalt, dat ieder die een openbaar motorvoertuig in bedrijf houdt, een „certificate of public convenience and necessity" behoeft. Hiermede wordt dus het concessiestelsel ingevoerd.

Als overgangsbepaling voorziet het artikel in de mogelijkheid dat een common carrier, die op den dag van de inwerkingtreding dezer wet een dienst uitvoert,

gerechtigd is zonder een concessie bekomen te hebben, zijn bedrijf nog 90 dagen voort te zetten. Heeft hij binnen die 90 dagen een aanvraag voor een concessie ingediend, dan mag hij zijn bedrijf voortzetten op de wijze als door de Commissie bepaald en tot het tijdstip waarop de Commissie anders beveelt.

Volgens Section 307 vindt verleenning der concessies plaats aan iederen geschikten aanvrager, wanneer bevonden wordt dat deze bekwaam, van zins en in staat is om op behoorlijke wijze den dienst, waarvoor de aanvraag is ingediend, uit te voeren, en zich te gedragen volgens de bepalingen van deze wet en de daarmede in overeenstemming zijnde voorschriften en besluiten der Commissie. Zij wordt echter slechts verleend voor dien dienst en/of een deel daarvan, welke in de aanvraag zijn vermeld, wanneer die dienst „is or will be required by the present or future public convenience and necessity”.

Hier is het criterium waarnaar, volgens dit wetsontwerp, de beoordeeling zal moeten geschieden. De Interstate Commerce Commissie zal zich telkenmale moeten afvragen: is deze dienst noodig, wordt zij dit in de toekomst, of levert zij publiek gerief; bij dit laatste zal men waarschijnlijk aan een zekere mate van gerief moeten denken. Het criterium is ruim en vaag; doch kan, mits op de juiste wijze gehanteerd, ons inziens goede diensten bewijzen. Het is echter noodig dat men niet al te letterlijk vasthoudt aan haar woorden, althans bij den term „convenience” ook afweegt de zwaardere lasten welke het publiek zullen drukken, wanneer een dienst, die misschien wel gerief aan het publiek kan opleveren, dit niet in zoodanige mate doet dat de baten grooter zijn dan de lasten. Wat men moet afwegen (en de wet geeft er ons inziens alle gelegenheid toe) is de vraag of algemeen economisch gezien (onze vertaling voor „public”) de dienst noodzakelijk of dienstig zal zijn. Dit is waarschijnlijk ook de bedoeling van den wetgever.

De wet drukt zich zeer positief uit wanneer zij aan het einde van de eerste subsectie van sectie 307 verklaart: „Otherwise such application shall be denied”. Toch is hierop een uitzondering, namelijk de „grandfather-clause” (307 b).

Hij die op 1 Januari 1934 te goeder trouw een dienst onderhield, zal, mits hij aan de andere eischen, welke in 307 (a) gesteld zijn, voldoet, een concessie kunnen verkrijgen, zonder dat is vastgesteld of zijn dienst van „public convenience or necessity” is. Men merke hierbij op dat de grandfather-clause dus

niet geheel en al onbeperkt werkt. Alleen aan bona fide, behoorlijke, geschikte vervoerders, die van zins zijn de wet op te volgen, enz., wordt de concessie uitgereikt. Het feit dat zij op het bepaalde tijdstip een dienst uitvoerden, is echter voldoende om hen, zonder nadere beoordeeling van het nut van den dienst, te veroorloven daarmede door te gaan. Wel het bedrijf doch niet het nut van den geëxploiteerden dienst wordt hier dus onder de loupe genomen.

Het is het derde lid van ditzelfde artikel dat bepaalt, dat aan de concessies geen „proprietary or property rights in the use of the public highways” kunnen worden ontleend; hetgeen wil zeggen dat van monopolierechten geen sprake is. De Commissie blijft dus steeds vrij, naast een bestaande concessie, een andere, die geheel of ten deele denzelfden weg betreft, te verleenen. Of de Commissie dit doen zal, is te beoordeelen aan de hand van het meergenoemd criterium. Het geldt ook hier weer: „Mits op de juiste wijze toegepast, zal hiermede het algemeen gebaat zijn”. Het is goed dat de Commissie de macht heeft naast een bestaande onderneming, die b.v. niet voldoende verkeersgelegenheid biedt, of om eenige andere reden niet het hoogste nut oplevert, een ander toe te laten; om in het geheel niet te spreken van de noodzakelijkheid de wegen beschikbaar te houden voor diensten die den weg van een concessionaris slechts ten deele volgen.

Sec. 308 bepaalt dat de concessie o.a. moet bevatten: den uit te voeren dienst; de wegen waarover, de stations waartusschen het vervoer zal plaats vinden. Betreft het een dienst die niet over met name genoemde routes of tusschen bepaalde eindpunten wordt uitgevoerd, dan moet het rayon vermeld zijn. Het ligt in den aard der zaak dat aan de concessies bij de verleening bepaalde voorwaarden verbonden kunnen worden; minder echter dat zulks ook tusschentijds telkenmale kan geschieden wanneer „public convenience and necessity” dit vereischen. De wet heeft als restrictie eraan toegevoegd dat alle voorwaarden „redelijk” moeten zijn.

Subsectie (b) bepaalt dat een concessiehouder onder bepaalde omstandigheden af mag wijken van zijn route. Hiervoor kan de Commissie algemeene of bijzondere voorschriften geven. Dat een common carrier die concessie heeft om personen te vervoeren, gezelschappen die den wagen hebben afgehuurd, vrij overal heen mag vervoeren, vindt men onder (c) vermeld. Het stellen van voorschriften hieromtrent wordt aan de Commissie overgelaten.

Voor de contract-vervoerders wordt in art. 309 een „permit” vereischt. Hier, gelijk bij de common carriers, is een overgangsbepaling. Bij beschikking op de aanvraag zal op geheel dezelfde eigenschappen van den aanvrager gelet worden als zulks bij de common carriers het geval is. Wat het nut van den dienst betreft: hier wordt niet vereischt dat de dienst noodig of van publiek gerief is, of eventueel zal worden, doch dat zij is „not inconsistent with the public interest”. Hier is het dus negatief gesteld. Dit ligt reeds in den aard der uit te voeren transportdiensten. Terwijl immers voor het berijden van een min of meer bepaalde route volgens min of meer bepaalde dienstregeling, nog wel valt vast te stellen of daaraan behoefte bestaat, is dit, waar het een in circulatie brengen van voertuigen betreft, die in het geheel geen bepaald activiteitsgebied bezitten, veel minder gemakkelijk. Het bewijs van public utility or convenience zou daar in vele gevallen of zeer moeilijk te leveren zijn, of als een wassen neus dienen te worden opgevat.

Het verschil is echter waarschijnlijk gemaakt met het doel, de contractvervoerders ietwat vrijer te laten, met voorbehoud echter van het recht in te grijpen (een concessie te weigeren) wanneer zulks mocht blijken in het algemeen belang te zijn. Het verschil ligt dus vooral hierin, dat voor het in dienst stellen van openbare middelen van vervoer positief bewijs der bestaansmogelijkheid, althans van bestaansrecht, geëischt wordt.

Ook in deze concessie worden de gegevens en voorwaarden vermeld. Terwijl deze evenals bij die der common carriers voor wijziging vatbaar zijn.

Om misbruiken tegen te gaan, bepaalt subsec. (c.) dat niemand een „certificate” en „permit” tegelijk mag houden, welke hem het vervoeren van goederen langs dezelfde route of binnen hetzelfde rayon zouden toestaan; tenzij in bijzondere gevallen de Commissie uitmaakt dat de vereeniging dezer vergunningen in overeenstemming is met het algemeen belang.

Sec. 311 voorziet in opschorting, verandering en herroeping van de certificates en permits.

Zij zijn in het algemeen van kracht tot den dag in de concessie vermeld. Opschorting, verandering en herroeping kan geschieden wegens het overtreden van bestaande verplichtingen; herroeping bovendien op verzoek van den houder.

Alles ter beoordeeling van de Commissie. Overdracht van concessies kan plaats vinden, echter volgens regels door de Commissie te stellen. Men ziet dus ook hier weer welk een groote macht aan de Commissie is overgelaten. Zij is slechts gebonden aan het ruwe wettelijke kader.

In verband met het bestaan der antitrustwetten, bepaalt de wet in Section 312 dat voor iedere samensmelting of fusie van autovervoerbedrijven alsmede voor het verwerven van zeggingskracht in zulke bedrijven door andere autovervoerbedrijven of corporaties (waaronder ook de spoorwegen worden begrepen) goedkeuring van de Commissie benodigd is. Deze goedkeuring stelt de werking der antitrust wetten ter zijde. Daar wij geen wet bezitten die aaneensluiting van bedrijven zou kunnen verhinderen, is een nadere bespreking van dit artikel voor Nederland van geen belang. Hetgeen men aan de hand ervan echter kan vaststellen is, dat men in Amerika, ondanks positieve stellingname tegen een vérgaande aaneensluiting van bedrijven, bij het verkeerswezen heeft moeten erkennen dat aaneensluiting hier in bepaalde gevallen, ter beoordeeling aan de Commissie overgelaten, nuttig kan zijn. Hetgeen wij bovendien vermeldenswaard achten uit dit artikel, is de bepaling dat die lichamen die zeggingskracht in vervoerbedrijven verkrijgen zonder zelf vervoerder te zijn (holding companies), ten aanzien van hun boekhouding, rapporten, enz. enz. aan dezelfde bepalingen onderworpen zijn als de vervoerbedrijven zelf. (312, 2).

Sec. 313 verklaart dat de uitgifte van aandelen door groote maatschappijen (die meer dan \$ 500.000.— aan aandelen uitgaven) onderworpen is aan de bepalingen welke ook voor Part I van de I.C. Act gelden. Wij zullen hier niet verder op in gaan, doch merken op dat hier een gelijke regeling geldt als voor de spoorwegen.

Ter verzekering van de bescherming van het publiek, bepaalt S. 314, dat geen certificaat of permit zal worden uitgegeven of van kracht zal zijn zoolang door een vervoerbedrijf niet in eenigerlei vorm zekerheid is gesteld. De overlegging en goedkeuring van deze zekerheid is aan de regelende macht der Commissie overgelaten.

Zij kan bestaan in: „surety bonds, policies of insurance, or other securities or agreements”. Uit het als zekerheid gestelde bedrag moeten voldaan worden alle in kracht van gewijsde gegane veroordeelingen ter zake van het verooraken van lichamelijke kwetsuren aan, of den dood van eenig persoon, het gevolg zijnde van onachtzaamheid in het bedrijf. („Negligent operation, maintenance,

or use of motorvehicles under such certificate or permit"); alsmede die ter zake van verlies of beschadiging van goederen. Op dezen regel wordt een uitzondering gemaakt voor de contract carriers; deze zijn namelijk niet verplicht zekerheid te stellen voor goederen of personen welke door hen worden vervoerd. De reizigers of vervoerders die zich of hun goederen aan een contract-vervoerder toevertrouwen, worden min of meer terecht in staat geacht voor de behartiging van hun belangen iemand uit te kiezen op wien zij eventueel verhaal hebben. Men merke op dat de in contract-dienst door common carriers uitgevoerde transporten blijkbaar wel onder de verplichte zekerheid vallen, daar de wet slechts spreekt van: „No contract-carrier shall be required enz.”

S. 315 voorziet in hoofdzaak in een gelijke regeling van de tarieven der common carriers als bij de spoorwegen geldt. Zij moeten zijn „just, reasonable and non-discriminatory”. De Commissie heeft zoowel t.o.v. personen als van gebieden de bevoegdheid tot onderzoek en opschorting en mag de maximum en/of minimum tarieven voorschrijven.

Hiertoe kan zij overgaan op klachte, doch ook op eigen initiatief. Een bepaling betreft verder de doorgaande verbindingen, welke, of door verschillende wegvervoerbedrijven of onderling samen met de spoorwegen en/of het waterverkeer worden geëxploiteerd, benevens de „joint rates”. Dit artikel bevat in zijn eerste lid een groot aantal verplichtingen welke common carriers zijn opgelegd, doch daar het toezicht op de nakoming hiervan bij de Commissie berust, geeft het, dunkt ons, tevens een goed beeld van den omvang der instructie welke aan de Commissie is opgelegd, wanneer wij dit artikel ten deele citeeren. Het luidt: „It shall be the duty of every common carrier by motor vehicle to establish reasonable through routes with other such common carriers and with common carriers by railroad and/or by water and to provide safe and adequate service, equipment, and facilities for the transportation of passengers or property...; to establish, observe, and enforce just and reasonable individual and joint rates, fares, charges, and classifications, and just and reasonable regulations and practices relating thereto and to the issuance, form and substance of tickets, receipts, bills of lading, and manifests, the manner and method of presenting, marking, packing, and delivering property for transportation, the carrying of personal, sample, and excess baggage, the facilities for transportation, and all other matters relating to or connected with the transportation of passen-

gers or property...; and in case of such joint rates, fares, and charges, to establish just, reasonable, and equitable divisions thereof as between the carriers participating therein which shall not unduly prefer or prejudice any of such participating carriers".

Men ziet hieruit een krachtig streven naar coöperatie, zoowel onderling als ook in de verhouding tot spoor- en waterweg. Men merkt voorts op dat bij alle gestelde verplichtingen het woord „reasonable" genoemd wordt. De uitlegging daarvan is de taak eener in wezen rechterlijke instantie, welke door de I.C.C. wordt gevormd; deze kan dus ook op deze indirecte wijze het geheele terrein der samenwerking beheerschen. In ieder afzonderlijk geval kan zij ingrijpen, daar zij niet alleen op klachte, doch ook op eigen initiatief over het betreffende onderwerp een „hearing" kan houden en een noodig gebleken bevel of regeling kan geven.

Het systeem is dus: Bindt de vervoerbedrijven niet al te zeer, laat hen vrij voor zoover hun handelingen onder den term „reasonable" vallen. De I.C.C. heeft daardoor de mogelijkheid telkens, wanneer zij dit noodig acht, wanneer iets geschiedt wat zij niet „reasonable" acht, in te grijpen en een regeling op te leggen. Op deze wijze wordt bereikt dat de bedrijven het doel dat den wetgever voor oogen heeft gestaan, zooveel mogelijk zelf in concrete verhoudingen omzetten. Dit is om twee redenen nuttig. In de eerste plaats omdat het particulier initiatief op deze wijze zekere vrijheid wordt gelaten; in de tweede plaats omdat het voor een Commissie als de I.C.C. ondoenlijk zou zijn voor alle bijzondere gevallen zoodanige regelingen te treffen dat deze steeds zich zoo goed mogelijk aan de eischen der omstandigheden aanpassen. Om echter te voorkomen dat de „vrijheid binnen de wet" tot ongebondenheid wordt en een goede werking van het verkeersapparaat als geheel te waarborgen, wil men aan de I.C.C. de bovengenoemde bevoegdheid geven, gegoten in den vorm van een rechterlijke, oordeelend over het al of niet redelijke van een maatregel; waardoor zij in staat wordt gesteld in die gevallen waarin zij dit wenschelijk acht, in te grijpen. Het is een vorm van jurisdictie die zeer dicht bij administratie staat; een ons inziens in dit geval zeer aanbevelenswaardige tusschenvorm.

Is het dus voor de Commissie dikwijls mogelijk maatregelen die onder de bovenbedoelde omschrijving vallen, te niet te doen, zij kan ook, wanneer deze tarieven betreffen en aan haar zijn overgelegd, de

invoering ervan opschorten totdat een behoorlijke „hearing” over de zaak gehouden is. Dit kan echter niet langer dan gedurende 90 dagen, doch wanneer na afloop van dien termijn nog geen eindbeslissing is genomen, kan deze termijn telkens verlengd worden tot een totaal van ten hoogste 180 dagen.

Wil men weten welke leidraad bij de bepaling der tarieven door de wet wordt gegeven, dan zoekt men tevergeefs naar een bepaling die op positieve wijze verklaart welke elementen bij de beoordeeling van de juistheid en redelijkheid der tarieven moeten worden in rekening gebracht. Toch blijkt men ook in de Vereenigde Staten gedacht te hebben aan een hoogte van tarieven die een normale vergoeding voor het belegde kapitaal leveren. Subsection (f) bepaalt namelijk: „In any proceeding to determine the justness or reasonableness of any rate, fare, or charge of any such carrier, there shall not be taken into consideration or allowed as evidence or elements of value of the property of such carrier, either good will, earning power, or the certificate under which such carrier is operating; and in applying for and receiving a certificate under this part, any such carrier shall deemed to have agreed to the provisions of this subsection, on its own behalf and on behalf of all transferees of such certificate.”

De wet gaat er dus blijkbaar van uit dat de tarieven op grond van de waarde van het bedrijf zullen worden vastgesteld. Zij geeft namelijk een regel welke van beteekenis is voor de schatting dier waarde. Deze zal, want hier komt het uitschakelen van de onstoffelijke waarde-elementen „good will, earning power, and value of the certificate” eigenlijk op neer, slechts bestaan uit de som van de waarde der stoffelijke bezittingen van het bedrijf. De bedoeling is dus b.v. deze, dat voor de tariefbepaling de waarde van een bedrijf, waarin f 100.000.— gestoken is, doch waarvan de aandeelen tengevolge van vrij groote earning power (b.v. 15 %) op 250 % staan, niet op f 250.000.— geschat wordt, waardoor ook de tarieven $2\frac{1}{2} \times$ zoo hoog zouden moeten zijn, doch op plm. f 100.000.—. Men wil dus wel een behoorlijke rentevergoeding voor het belegde kapitaal garandeeren, doch voorkomen (waartoe immers bij monopolies zeer veel aanleiding bestaat) dat overwinsten worden gemaakt, hetgeen immers ten koste van de vervoerders en van den omvang van het vervoer, dus van de bedrijvigheid in het algemeen zou gaan. Ook

hier is dus richtsnoer voor de tariefbepaling het commercieel beginsel, gecombineerd met winstbeperking. Men vergelijkte hierbij hetgeen wij in het algemeen deel over winstbeperking schreven.

S. 316 stelt in hoofdzaak dezelfde voorschriften ter zake van het overleggen en openbaar maken van tarieftabellen of contracten als ook voor de spoorwegen gelden. Hoe zulks moet geschieden wordt door de wet aan de Commissie overgelaten. Voorts is vastgesteld dat de common carriers niet beneden de in die tabellen vastgestelde minimumtarieven mogen gaan. De tabellen moeten gedrukt zijn en alle tarieven inhouden die geheven worden tusschen twee punten van dezelfde lijn, of tusschen een punt van die lijn en een punt van een andere lijn waarmede een zoogenaamde „throughroute” en „joint rates” bestaan.

Veranderingen in de tarieven kunnen slechts plaats vinden, nadat deze 30 dagen van te voren zijn aangekondigd, behoudens wanneer de Commissie een speciale goedkeuring verleent. Een dergelijke bepaling komt men in vrijwel alle spoorwegwetten tegen. Zij heeft kennelijk ten doel stabiliteit in de tariefbepaling te bevorderen en vooral om discriminatie tegen te gaan; want ook door op een bepaalden dag de tarieven laag te stellen, zou men personen kunnen bevoordeelen. De werking van zulk een onaangekondigde tariefverlaging, aan insiders bekend, zou zeer goed dezelfde kunnen zijn als die van uitzonderingstarieven. En hiertegen is men ook in de Vereenigde Staten gekant. Al wenschen dan ook de spoorwegen het art. 6 (3) van deel I der wet aldus te wijzigen, dat de spoorwegen voortaan slechts 5 dagen van te voren tariefveranderingen zullen behoeven aan te kondigen en wel alleen aan de Commissie en de concurrerende railvervoerders die dezelfde plaats van inlading bedienen, de I.C.C. zelf is hier ten sterkste tegen gekant.

Haar motiveering die wij volkomen onderschrijven, luidt als volgt: „The reasons for the requirement that adequate notice be given of rate changes are easily understood. The „midnighttariff” under which reductions were made with no notice to the public, for the benefit of favored shippers, was shown in the testimony before the Cullom Committee, to be a fruitful source of discrimination and rebating. Some shippers were ruined; others profited enormously and

monopolization of industries threatened. Shippers, while concerned with the measure of rates, are also vitally concerned with the relationship of particular rates which they must pay to those enjoyed by their competitors. A sudden reduction in rates for one shipper, without the knowledge of competing shippers and without any corresponding reduction in their rates, often places the latter in a very unfortunate position. The proposed 5 days notice, to be given by mail or by telegraph only to the Commission and to competing rail carriers serving the point of origin, in effect would be no notice at all. Shippers, competing motor and water carriers, and even competing rail carriers serving the point of destination but not the point of origin, would learn of the changed rate only after it had gone into effect. Their sole redress would be complaint after the injury was done." (Report 1934 blz. 59, 60).

Dit past volkomen in den reeds vermelden gedachtengang der I.C.C. die immers slechts voorstander is van het losmaken der banden welke de spoorwegen binden, wanneer niet het weg- en het watervervoer overeenkomstig geregeld worden. De bewering welke men in Nederland bij de verdediging der groote tariefvrijheid verscheidene malen hooren kan, namelijk dat de spoorwegen als commercieel bedrijf vrij behooren te zijn om telkenmale snel, gelijk een koopman dit doet, hun tarieven te veranderen, zoekt men dan ook bij de I.C.C. tevergeefs. Deze laatste heeft de punten waar het in wezen om gaat beter uit elkaar gehouden. Zij stelt zich voor oogen dat de verkeersbedrijven in het algemeen belang, doch zooveel mogelijk volgens commercieele beginselen moeten worden geëxploiteerd; dat hiertoe in de eerste plaats noodig is, dat bestaande door niets gemotiveerde verschillen die de concurrentiemogelijkheden vertroebelen, verdwijnen; en dat men daarbij voor de keus staat, of alle vervoerbedrijven in dienst van het algemeen belang (en daarnaast zooveel mogelijk op commercieelen grondslag), of alle vervoerbedrijven louter op zuiver commercieele basis te stellen; en dat men tenslotte het eerste verkiezend, geen behoefte heeft aan de bevrijding der spoorwegen van haar tariefgebondenheid; ja zelfs dat deze dan funest moet werken. Wij wezen er reeds op, toen wij de Zwitsersche verkeerswet behandelde, dat ook daar de spoorwegen een zekere tariefvrijheid genieten en dat hierbij het doel der terugverovering van het werkverkeer op den voorgrond stond. Wij herinneren eraan dat wij ook toen

hebben gezegd dat men hoogstens voor zulke uitzonderlijke doeleinden gedurende eenigen tijd een dergelijke vrijheid zal mogen toelaten, doch dat wij van oordeel zijn dat om redenen, die wij thans ook weer door de motiveering van de I.C.C. gedekt zien, dergelijke tariefvrijheden zoo snel mogelijk dienen te verdwijnen, daar zij in strijd zijn met de positie welke de Staat, en de aan haar supervisie onderworpen verkeersbedrijven, jegens haar onderdanen heeft aan te nemen: namelijk waarborgen van gelijke behandeling.

Daarmede is natuurlijk geenszins in strijd de bevoorrechtiging welke door de wet aan bepaalde personen en goederen wordt gegeven. Dat b.v. clergymen minder betalen dan anderen, is geen persoonlijke bevoorrechtiging, doch is er eene die wij ook in het algemeen deel, als zijnde van soortelijken aard, volkomen toelaatbaar hebben geacht. De wet bepaalt dan ook dat de bepalingen welke te dezen aanzien voor de spoorwegen gelden ook voor de motor carriers gelding zullen bezitten. (De Rayburn bill bevat deze bepaling niet). Men ziet hoezeer er naar volkomen gelijkstelling gestreefd wordt.

Het artikel 316 is zoo geconstrueerd dat aan een common carrier verboden is af te wijken van de tarieven, terwijl het hem tevens verboden is personen of goederen te vervoeren zonder dat zijn tarieven op de vastgestelde wijze zijn gepubliceerd. (d).

De wet omschrijft uitvoerig hetgeen onder afwijken van de tarieven moet worden verstaan; wij citeren in S. 316 (b): „No common carrier by motor vehicle shall charge or demand or collect or receive a greater or less or different compensation for transportation for any service in connection therewith between the points enumerated in such tariff than the rates, fares, and charges specified in the tariffs in effect at the time; and no such carrier shall refund or remit in any manner or by any device directly or indirectly, or through any agent or broker or otherwise, any portion of the rates, fares, or charges so specified, nor extend to any person any privileges or facilities for transportation in interstate or foreign commerce except such as are specified in its tariffs.” Men zal dus ook niet op slinksche wijze, zooals door terugstorting van een deel van den vervoerprijs of door andere handelingen welke het karakter van ontduikingen dragen, aan het verbod kunnen ontkomen. Het kan o.i. aanbeveling verdienen een dergelijke uitgebreide omschrijving van het begrip „afwijken van de tarieven” te geven.

Vergelijkt men deze bepaling met die welke men in art. 31 der Nederlandsche Spoorwegwet aantreft, dan valt de eenvoudigheid van deze laatste op. Hier wordt namelijk slechts gezegd dat de

spoorwegen verplicht zijn tegen die tarieven te vervoeren, zonder verleening van gunst. Volgens dit stelsel wordt aan de rechterlijke instantie overgelaten uit te maken of een bepaalde handeling, b.v. het terugstorten van een gedeelte van den vervoerprijs, verboden is. Deze instantie zal immers moeten uitmaken of die handeling inhoudt dat niet tegen de vastgestelde tarieven werd vervoerd.

Hierdoor wordt de rechtszekerheid niet gediend. Het in de I.C. Act gevolgde systeem, dat een veel strenger omschrijving geeft van het begrip „afwijken van de tarieven” verdient daarom o.i. aanbeveling, daar althans in een groot aantal gevallen twijfel wordt uitgesloten en minder plaats voor rechterlijke vrijheid wordt gelaten. Niet dat wij de beteekenis van die vrijheid zouden willen onderschatten. Wij zijn echter van meening dat de rechterlijke vrijheid er eene is die van groot nut is waar het betreft de aanvulling van het recht waar dit niet een regeling in details kan geven; doch daar waar dit wel mogelijk is, kan, naar wij meenen, de rechtszekerheid er slechts bij gebaat zijn, wanneer den rechter zooveel mogelijk een wettelijke richtlijn wordt gegeven; en er bestaat o.i. geen enkel bezwaar tegen dat de wetgever zooveel mogelijk vastlegt wat hij wil verbieden. Voor alle concrete gevallen één algemeene omschrijving te zoeken, en de onderbrenging der gevallen onder die omschrijving aan den rechter over te laten, is niet alleen dubbel werk, doch levert bovendien het risico dat de rechter die de wet moet „terugvertalen”, dit niet steeds op de juiste wijze zal doen.

S. 317 schrijft voor dat ook de contract carriers hun tabellen of afschriften van contracten naar believen van de Commissie moeten overleggen en publiceeren, en dat zij geen lagere vrachtprijzen mogen berekenen dan de daarin vastgestelde minimum-tarieven. Veranderingen mogen niet plaats vinden dan 30 dagen na aankondiging, behoudens dat de Commissie hierop uitzonderingen kan toelaten. Belangrijk is de bepaling dat de Commissie minimum-tarieven mag voorschrijven, wanneer na onderzoek, ingesteld op klachte of op eigen initiatief, blijkt dat de vrachtprijzen een onjuiste begunstiging vormen (unjustly discriminatory), of op andere wijze in strijd zijn met het algemeen belang (otherwise contravene the public interest). Onder dit laatste wordt door en blijkens de wet

onder meer verstaan „unfair competition”. (S. 317(b)). Het is dan ook juist om de uitschakeling van dezen factor in de prijsvorming, dat het systeem der minimum-tarieven wordt ingevoerd.

Het streven naar vaststellen van minimum-tarieven is een algemeen bekend en veel voorkomend streven. Niet alleen daar het past in het commercieel kader der diverse ondernemingen die op deze wijze hun winst trachten te vergrooten, doch ook (men vergelijk hier het algemeen deel) omdat op deze wijze getracht kan worden te ontkomen aan de vernietigende werking der vrije concurrentie bij de verkeersbedrijven, die immers de tendens heeft de vrachtprijzen, dank zij de mogelijkheid van additioneel vervoer, te drukken tot het niveau der speciale kosten. Om deze laatste reden is het een streven dat ook van economisch oogpunt uit gezien, volkomen juist is. Men kan op deze wijze trachten te bereiken dat de vrachtprijzen gehandhaafd blijven op een punt dat vergoeding van alle kosten verschaft.

Is het beginsel als zoodanig verdedigbaar, van haar uitvoering hangt het ongetwijfeld af, of van de bevoegdheid tot vaststellen van minimum-tarieven geen misbruik wordt gemaakt (zoo is het trouwens bij de vaststelling van alle tarieven). Dit moet men overlaten aan de Commissie, aan wie door deze wet de onbeperkte bevoegdheid is gegeven om tarieven, zoowel die der common carriers, als die der contract carriers, in concrete gevallen vast te stellen of voor die vaststelling regels voor te schrijven.

Het groote verschil tusschen haar macht ten aanzien van de tarieven der common- en contract carriers ligt hierin, dat zij bij deze laatste slechts over *minimum* tarieven te beslissen heeft. Overigens worden de bedrijven t.a.v. de tarieven vrij gelaten, hetgeen past in het gesignaleerde systeem der groote vrijheid voor contractvervoerders. Aanvaardt men de stelling dat de concurrentie de vervoerprijzen tot het niveau der speciale kosten kan drukken, dan zal men tot de conclusie moeten komen dat de vervoerprijzen in het algemeen de tendens zullen hebben zich in te stellen op het niveau der minimum-tarieven, en zullen deze in feite dus meestal vrachtprijs-bepalend zijn. Is dit zoo dan moet men constateeren dat de invloed die de Commissie op de tariefbepaling der contractvervoerders heeft, veel grooter is dan men op het eerste gezicht zou verwachten: de minimum-tarieven zijn dan eigenlijk de tarieven.

Dit wordt alleen dan anders, wanneer een zoo groote vraag naar verkeersgelegenheid ontstaat, dat daaraan niet voldaan kan worden.

Daar het artikel ongeveer gelijke bewoordingen bevat als dat betreffende de common carriers, achten wij een nadere beschouwing overbodig. Slechts willen wij vermelden dat van de over te leggen en te publiceeren tabellen hier niet vereischt wordt dat zij gedrukt zullen zijn; hetgeen waarschijnlijk samenhangt met het feit dat men bij het contract-vervoer te doen heeft met vervoer van individueeler karakter. Een publieke dienst zooals de common carriers die onderhouden, heeft men hier niet.

Hetgeen bij lezing van den tekst bovendien zich opdringt is de vraag of een eventueele overlegging van contracten geen moeilijkheden zal opleveren. Hoewel zulks in de wet niet met zoo veel woorden gezegd wordt, blijkt echter dat met een posteriore overlegging genoeg genomen. Ware dit niet het geval, men zou aan de vereischte snelheid van vervoer zoodanige moeilijkheden in den weg leggen, dat hier van een vrijwel onoverkome-lijk nadeel van de wet gesproken zou moeten worden. Het blijkt echter wel dat de overlegging slechts bedoeld is als een soort contrôle die achterna wordt uitgevoerd en alsdan aanleiding tot ingrijpen van de Commissie kan geven.

Een belangrijk verschil met de Rayburn bill vormt de weglating van de bepaling dat de Commissie bij de beoordeeling van de tarieven der contract-vervoerders geen rekening mag houden met hun uitwerking op de common carriers. Dit is van algemeen standpunt bezien, een verbetering, daar geen wezenlijke reden is aan te voeren waarom men met dezen factor geen rekening zou mogen houden. De bepaling in de Rayburn bill is echter geenszins onbegrijpelijk, want is te verstaan als een uiting van vrees dat de contract carriers in den strijd met de common carriers het onderspit zouden delven. Het is nu eenmaal een feit dat een common carrier een meer officieel vervoerder is en dat men daarom maar al te gauw geneigd kan zijn de belangen der common carriers te doen prevaleeren. De vrees der contract carriers is daarom begrijpelijk, doch ook zij zelf zullen moeten toegeven dat een dergelijke bepaling geenszins in het belang is van een juiste coördinatie. Het

buiten beschouwing laten van factoren die juist van op den voorgrond tredende beteekenis zijn, kan nooit rationeel zijn. Dat de I.C.C. dan ook in haar ontwerp deze beperking niet heeft opgenomen, zal waarschijnlijk aan die overwegingen te danken zijn.

Bovendien zal zij wel van oordeel zijn dat onder haar hoede de common carriers niets onredelijks te vreezen hebben. Een waarborg hiervoor moet de samenstelling en de positie van de I.C.C. geven; het is weer, als zooveel op het gebied der coördinatie, een kwestie van uitvoering en vertrouwen, waaraan de wet slechts in zooverre kan tegemoet komen dat zij de instanties, welke met de uitvoering belast worden, zoodanig inricht dat men met recht mag verwachten dat deze op de juiste wijze zullen handelen.

S. 318 verklaart wederom een artikel dat betrekking heeft op het spoorwegvervoer, en wel op de vrachtbrieven, van toepassing.

S. 319 bevat voorschriften betreffende het overleggen van rekeningen, gegevens en rapporten. De Commissie mag jaarlijksche, periodieke of tusschentijdsche rapporten verlangen van alle motorwegvervoerbedrijven. Ook de beantwoording van tot hen gerichte vragen, benevens overlegging van alle soorten overeenkomsten, gesloten tusschen zulk een vervoerbedrijf en eenig ander motorwegvervoerbedrijf, of gesloten met een persoon welke op eenigerlei wijze te doen heeft met dit soort vervoer. Voorts is voorzien in een vergaande inspectie welke in opdracht der Commissie kan plaats vinden niet alleen bij de bedrijven zelf, doch ook bij holding companies en andere lichamen of personen die bij een motorwegvervoerbedrijf betrokken zijn. Deze bepaling vertoont eveneens zeer veel overeenkomst met die welke thans nog slechts geldt voor het spoorweg- en daarmee verbonden watervervoer.

S. 320 is een artikel dat voorziet in de aanwijzing van een persoon die een bedrijf in rechte vertegenwoordigt. Ook ten aanzien van diens adres zijn bepalingen aanwezig.

S. 321 voert als bovenschrift „unlawful operation”, en houdt sancties in. Een boete van \$ 100.— maximaal en bij herhaling \$ 500.— maximaal, is voorzien jegens hem die willens en wetens deze wet of zijn uitvoeringsbepalingen of bevelen krachtens de wet gegeven of voorwaarden opgenomen in de certificaten of permits enz., overtreedt.

Blijkens lid (b) kan de Commissie, om nakoming door de bedrijven af te

dwingen, een beroep doen op een District Court van de United States, die daartoe ieder binnen hun eigen rechtsgebied de macht bezitten.

Lid (c) bepaalt: „any person, whether carrier, shipper, or broker, or any officer, employee, agent, or representative thereof, who shall knowingly offer, grant or give, or solicit, accept, or receive any rebate, concession or discrimination..... or who by means of any false statement or representation, or by the use of any fictitious bill, bill of lading, receipt voucher, roll, account, claim, certificate, affidavit, deposition, lease, or bill of sale, or by any other means of device shall knowingly and willfully assist, suffer or permit any person or persons, naturel or artificial, to obtain transportation of passengers or property... for less than the applicable rate, fare, or charge, or who shall knowingly and willfully by any such means or otherwise fraudulently seek to evade or defeat regulation . . . , shall be deemed guilty of a misdemeanor and upon conviction thereof be fined not more than \$ 500.— for the first offense and not more than \$ 2.000.— for any subsequent offense.” Door middel van deze bepaling tracht de wet dus overtreding en ontduiking van de tariefbepalingen te ontgaan. De straffen welke kunnen worden opgelegd zijn van dien aard, dat zij waarschijnlijk een groote preventieve werking zullen bezitten, temeer wanneer men weet, dat op iederen dag waarop de overtreding plaats vindt, deze als nieuwe overtreding geldt. Een groote waarborg ligt ook in het feit dat ook hij die niet actief optreedt, doch willens en wetens helpt, duldt, of toestaat, op gelijke wijze strafbaar is. Hierin ligt namelijk voor fraudeurs een groot gevaar, hetwelk nog versterkt wordt door het feit dat ook hun personeel op gelijke wijze strafbaar is; fraudeurs loopen dus steeds gevaar door hun eigen personeel te worden aangegeven. Het spreekt vanzelf dat voorzien is in het vaststellen van boeten \$ 100.— tot \$ 5000.— maximaal) voor geval waarin een bedrijf weigert te voldoen aan het bevel van de Commissie om een rapport uit te brengen, of een onjuist rapport overlegt. Ook voor geval zij knoeit met de rekeningen, gegevens enz. (lid (f)).

Eigenaardig zijn de bepalingen, welke de leden (d) en (e) bevatten. In het eerste wordt een maximum boete van \$ 5000.— of/en gevangenisstraf van 2 jaren bedreigd jegens 'hem die belast is met het onderzoek naar de rekeningen enz. en die feiten of inlichtingen, welke hij aldus verneemt, openbaar maakt zonder daartoe gemachtigd te zijn door de Commissie of den rechter. Het tweede bevat de bepaling dat het een motorwegvervoerder en zijn personeel (en allen die verder op eenigerlei wijze bij het bedrijf betrokken zijn) verboden is bepaalde inlichtingen te verschaffen aan of toe te laten dat deze verkregen worden („knowingly to disclose to, or permit to be acquired by”) door een ander persoon dan den verzender en den geadresseerde. De inlichtingen waar het over gaat zijn die „concerning the nature, kind, quantity, destina-

tion, consignee, or routing of any property tendered or delivered to such common carrier for such transportation". En het antwoord op de vraag waarom zulks verboden is, vindt men reeds onmiddellijk hierna in de wet zelf vermeld: Het verschaffen van deze inlichtingen is namelijk verboden omdat en voor zoover „...information may be used to the detriment or prejudice of such shipper or consignee, or..... may improperly disclose his business-transactions to a competitor". Het is een bekend feit dat de handel zich in vele gevallen verzet tegen inzage in de gestes van haar bedrijf. En het is dan ook blijkbaar om deze reden dat men hier een tweetal bepalingen aantreft die geheimhouding van handelsrelaties moeten verzekeren. De bedoeling van de eerste bepaling gaat echter nog iets verder, en beslaat meer in het algemeen iedere ongewenschte uitlating van den onderzoeker.

S. 322 handelt over de inning der vrachtprijzen, deze moet namelijk geschied zijn vóórdat een common carrier het transport aflevert of op de plaats van bestemming achterlaat. In het algemeen wordt zoo het verleenen van crediet door common carriers verboden. De wet kent echter uitzonderingen, en wel in de eerste plaats die welke door de Commissie worden toegelaten (deze kan namelijk van tijd tot tijd voorschriften geven betreffende „the settlement of all such rates and charges”), en in de tweede plaats die welke de wet noemt. De wet bepaalt namelijk dat wel crediet mag worden verleend voor transporten welke voor den Staat of een onderdeel daarvan zijn uitgevoerd. Ook vindt men in dit artikel behandeld wie aansprakelijk is voor den vrachtprijs wanneer een vracht op de plaats van bestemming geweigerd of prijsgegeven wordt. Aansprakelijk is dan de eigenaar („beneficial owner”).

S. 323 is voor ons zonder beteekenis, daar het slechts de macht der afzonderlijke Staten, betreffende het „intrastate” verkeer, betreft. Dit is hetgeen men, bij deze wet steeds in het oog moet houden, dat niet alle verkeer binnen haar bereik valt, daar door bijzondere Amerikaansche verhoudingen, slechts het „tussenstaatsch verkeer” voor federale regeling vatbaar is. Voor ons doel, na te gaan hoe men tracht tot co-ördinatie te komen, is een beschouwing van deze nieuwe wet voldoende; doch wanneer men zich afvraagt of een behoorlijk gecoördineerd verkeerssysteem verkregen kan worden wanneer men een deel der vervoerbedrijven (het Binnenstaatsch verkeer) buiten de centrale regeling laat, dan kan men hierop slechts het gereserveerde antwoord geven dat zulks

slechts mogelijk zal zijn wanneer de Staten medewerken om ook het binnenstaatsch verkeer zooveel mogelijk op gelijke wijze te regelen.

S. 324 bepaalt dat de I.C.C. identificatieplaten mag uitgeven, en dat deze door alle common- en contract carriers die aan deze wet onderworpen zijn, moeten worden gevoerd. De Rayburn bill voorziet hier niet in, maar zooals zich laat verstaan, is voor de contrôle op de naleving van de wet, het voeren van dergelijke platen, van belang.

S. 325 behandelt in de eerste plaats de aan de I.C.C. verleende bevoegdheid betreffende enkele onderwerpen rapport aan het Congres uit te brengen. Deze zijn: het al of niet bestaan van behoefte aan federale regeling van maten en gewichten van motorvoertuigen, en de werktijden van het personeel van alle motorwegvervoerdrijven en het goederen vervoerend werkverkeer.

Wij merken hierbij op dat dus over de vaststelling van werktijden voor den „particulieren chauffeur” niet gesproken wordt.

In de tweede plaats treft men er de definitie voor „private carrier of property by motor vehicle”. Hieronder verstaat de wet „any person not included in the terms „common carrier by motor vehicle” or „contract carrier by motor vehicle” . . . , who or which transports in interstate or foreign commerce by motor vehicle property of which such person is the owner, lessee, or bailee, when such transportation is for the purpose of sale, lease, rent, or bailment, or in furtherance of any commercial enterprise”. Een negatieve definitie dus, die ook in zijn tweede deel veel minder scherp is dan de Zwitsersche. Men merke voorts op dat men hier niet te doen heeft met een algemeene definitie voor het begrip „private carrier”, terwijl de wet ook geen definitie geeft van de andere soort private carriers, namelijk de houders van particuliere personenauto's, welke wij samenvattend noemen: het personenvervoerend werkverkeer.

Aan de toelichting ontleenen wij nog dat deze wet geen zgn. „commodities clause” inhoudt. Een dergelijke bepaling zou voor transportbedrijven het verbod inhouden eigen goederen te vervoeren. Hiertoe acht men echter nog geen voldoende redenen aanwezig. De toelichting besluit dan ook met „Experience may show the need of a” commodities clause „restriction, but is seems desirable tot await the results of the regulation herein proposed before imposing further restraints upon the transportation of proprietary tonnage”.

Water carrier bill.

Wij willen thans tot de voorgestelde water carrier bill

over gaan. Zij is misschien wel de belangrijkste, daar regelingen van het watervervoer (althans wat de economische zijde daarvan betreft) in het algemeen schaarsch zijn. Dit komt een-deels doordat slechts weinige landen een binnenlandsch watervervoer van eenige beteekenis bezitten, anderdeels doordat dit vervoer zich steeds bij uitstek geleend heeft voor den particulieren bedrijfspvorm. Wij citeeren hierbij uit het Report: „the (water-carrier) industry is one which has always lent itself to a highly individualistic type of operation. Tradition, ease of entrance, and the presence of different types of operators competing for the same traffic largely explain this condition.”

Wanneer men zich de positie van het waterverkeer voor oogen stelt, dan blijkt dat deze veel gelijkenis vertoont met die van het wegverkeer. Bij beide is in het algemeen de weg vrij, waarmede wij bedoelen dat deze gebruikt kan worden door vaar- en voertuigen van een ieder die zulk een verkeersmiddel bezit. Dit brengt dit belangrijke gevolg mede, dat terwijl op een spoorlijn in het algemeen slechts één exploitant, die dan vanzelfsprekend een common carrier moet zijn, toegelaten wordt, bij de waterwegen evenals bij de landwegen verschillende soorten exploitanten bestaan. Men ziet zoo, ook op den waterweg, het openbare middel van vervoer, den contract-vervoerder en den in werkverkeer vervoerenden particulier. Ook hier dus naast concurrentie door andersoortige verkeersmiddelen aangedaan, een onderlinge concurrentie voortvloeiend voor een belangrijk deel uit het verschil in gebondenheid, verschil in lasten tusschen common-, contract- en vooral private water carriers. Het is deze laatste wijze van vervoer die in het Report wordt betiteld als „a particularly serious factor in water transportation.” Dit berust voornamelijk hierop dat dit soort verkeer zich niet uitsluitend houdt aan het vervoer van eigen goederen (werkverkeer), doch „advantaged by a large volume of traffic at his command, frequently fills out ship or bargeloads with for-hire traffic, or bids for any traffic available in order to produce some revenue on return voyages. This form of competition unsettles and depresses general rate levels”. (Report blz. 7). Het is hetzelfde verschijnsel dat wij in het algemeen deel behandeld hebben als den prijsdrukkenden invloed van het additioneel vervoer; en het is begrijpelijk dat juist in de scheepvaart, waar de laadruimte zoo groot

en rekbaar is, dit verschijnsel zich uitermate sterk zal doen gevoelen.

De binnenlandsche scheepvaart is er dan ook zoodanig aan toe, dat vrij algemeen erkend is, dat ook in dit individueele bedrijf regelend moet worden ingegrepen. Het rapport (blz. 9) constateert: „At the bottom of the troubles lies too much and uncontrolled competition”, en verder: „the present chaotic conditions in the water-carrier industry produce results which plainly are contrary to the public interest”. Als voorbeelden hiervan noemt zij: onstabiele vrachtprijzen, onjuiste begunstiging, financieele debacles en de met hun slechten financieelen toestand samenhangende tendens de bedrijven niet op de hoogte van hun tijd te houden; tenslotte constateert zij dat de afwezigheid van een behoorlijke regeling een coördinatie van alle verkeersmiddelen in den weg staat. En inderdaad, afgescheiden van de vraag hoe een bepaalde soort verkeersbedrijven er wat bedrijfsresultaten betreft aan toe zijn, moet men, om tot de, ook door ons voorgestane coördinatie te kunnen geraken, tevens het watervervoer daarin betrekken en dus regelen.

Hoe dit in hoofdzaak te geschieden staat, wanneer de water carrier bill als deel II van de Interstate Commerce Act in werking zal treden, volgt thans.

Evenals in de motor carrier bill wordt in het tweede artikel een „declaration of policy” gegeven, die slechts in zooverre afwijkt dat hier onder meer gesproken wordt van „stabilize the transportation industry”. Deze term heeft in dit verband, naar het ons voorkomt, een inhoud die kenmerkend is voor de te voeren politiek. Stabiliseeren, geen uitbreiden van het watervervoer is het waarop de politiek gericht zal zijn; slechts handhaven hetgeen bestaat. Doch dit sluit tevens in: geen afbraak. De vraag die zich onmiddellijk opdringt is deze, of het goed gezien is om aan een coördinatie, dergelijke hindernissen in den weg te leggen. Wij zijn er zeker van, dat ook in Nederland een dergelijke bepaling tal van voorstanders zou hebben, daar vrijwel een ieder er thans van doordrongen is dat een groot deel van het watervervoer ten doode is opgeschreven wanneer het met andere verkeersmiddelen wordt gecombineerd en daarbij uitsluitend met materieele, rechtstreeksch werkende factoren rekening wordt gehouden.

Wij zien dit echter als volgt. Bij coördinatie behoort rekening te worden gehouden met het algemeen belang, de geheele coördinatie is

in wezen niet anders dan dienen van dat algemeen belang; en wanneer thans blijkt dat irrationeele factoren aanwezig zijn, dan moeten ook deze bij de afweging der factoren welke de tot coördinatie noodige maatregelen bepalen, in rekening worden gebracht. Om een voorbeeld te noemen: een ongetwijfeld hoogst belangrijke, voor de volkswelvaart en volkskracht gewichtige, doch irrationeele factor, welke ten gunste van de binnenvaart gewicht in de schaal legt en veroorzaakt dat de coördinatie ten opzichte van dit soort verkeer anders moet uitvallen dan men uitsluitend, naar rationeele factoren rekenend, zou vermoeden, ligt in het feit dat een belangrijk bestanddeel der Nederlandsche bevolking met de scheepvaart vergroeid is, van ouder op ouder op de schepen heeft gewoond; dat, wanneer het op andere wijze zou worden te werk gesteld, zijn eigen karakter zou verliezen en zou degenereren; dat het een waardevolle bron van volkskracht vormt, welke niet verloren mag gaan, zonder dat daar zeer gewichtige winstfactoren tegenover staan.

Wij zouden dan ook in principe wenschen dat de coördinatie zoo geschiedde dat met dergelijke factoren rekening werd gehouden. Toch staan wij tegen de uitvoering hiervan sceptisch, daar men in het algemeen maar al te zeer geneigd is irrationeele motieven uit het oog te verliezen en het dikwijls ook zeer moeilijk zal zijn hun aanwezigheid op overtuigende wijze aan het licht te stellen. Wij achten daarom een bepaling als in de water carrier act vervat wel plausibel, al zouden wij er dan, voor een toepassing in Nederland niet de beteekenis aan willen geven dat de binnenscheepvaartvloot op het tegenwoordige peil moet worden gehandhaafd.

Wij zouden ons een bepaling wenschen welke tot uitdrukking bracht dat met dergelijke factoren, waarvan men er desnoods enkele, waar men speciaal het oog op heeft als voorbeeld zou kunnen noemen, rekening zou moeten worden gehouden, zonder daardoor tot starheid te vervallen. Want hierin zien wij, misschien ten onrechte, het gevaar van den term „stabiliseeren”.

De bepalingen van het ontwerp hebben betrekking op het vervoer van personen en goederen voor zoover dit tusschen twee punten binnen de Vereenigde Staten volledig te water plaats vindt, onverschillig of de route geheel of slechts ten deele over het territoir der Vereenigde Staten loopt (202 (b)).

De regelende macht wordt opgedragen aan de Interstate Com-

merce Commission. Bestaande scheepvaartwetten, voor zoover in strijd met deze wet, worden herroepen (c). De huidige macht van de Commissie over dat deel van het watervervoer dat onder deel I van de wet valt, wordt door deze wet niet aangetast (dat is dus het vervoer dat slechts partieel over den waterweg plaats vindt) (d).

Aan S. 203 ontleenen wij enkele definities; onder „water carrier” verstaat de wet „ieder die personen of goederen te water vervoert, en niet valt onder den term „railroad” in deel I.”

De wet zondert hier echter van uit, hen die uitsluitend varen binnen de grenzen van eenzelfde haven, of tusschen punten van aangrenzende havens. Ferries en booten met geringe kracht (small craft) welke niet meer dan 50 ton vervoercapaciteit bezitten en schepen die uitsluitend personen vervoeren en niet op meer dan 25 personen ingericht zijn. De wet wil dus blijkbaar het korte afstandvervoer met booten van geringe capaciteit welke typisch voor het havenbedrijf en overzetveeren gebruikt worden, benevens dat van kleine jachten, niet onder haar bereik brengen.

Onder de water carriers vallen in de eerste plaats de „common carriers bij water”, op ongeveer gelijke wijze als de common motor carrier gedefinieerd. Ook de contract water carriers, de tweede groep, is op ongeveer gelijke wijze omschreven. Anders dan in de motor carrier bill, treft men in de water carrier bill, echter een definitie van het begrip „private carrier” aan (de derde groep). Hieronder verstaat het ontwerp: „any water carrier which transports solely its own property and/or property of any person by whom or which it is owned or controlled in whole or in part, directly or indirectly, or with whom it is affiliated.” Hieraan voegt de wet toe dat „control” mede zal omvatten „the power to exercise control”, terwijl onder „affiliated” verstaan zal worden dat op grond van de verhouding tusschen den persoon en den vervoerder, redelijkerwijze mag worden aangenomen dat het bedrijf van den vervoerder in het belang van dien persoon gedreven wordt.

Men heeft hier een ruimere definitie gegeven dan zulks bij de motor carriers het geval is. Dit verschil ligt in de ruimere opvatting van het begrip „eigen goed”. Ons inziens is het verschil geenszins ten onrechte gemaakt. Trok men bij een schip de grenzen even nauw als bij de auto, dan zou men niet bereiken hetgeen men voor oogen heeft. Een auto immers behoort in het algemeen aan één

persoon en heeft een laadvermogen dat zoo gering is dat volledige lading met goederen van één persoon veel minder moeilijkheid oplevert dan bij een schip. Een schip, vooral wanneer het eenigszins grootere afmetingen krijgt, is bovendien een zoo duur voorwerp, dat slechts groote maatschappijen het alleen kunnen bezitten.

De bedoeling der ruime definitie is nu blijkbaar het gebruik maken van schepen door minder kapitaalkrachtige personen en ondernemingen niet al te zeer tegen te gaan, en deze in staat te stellen onder een of anderen vorm van samenwerking toch het gemak van een „eigen” schip te blijven genieten.

S. 204 betreft de bevoegdheden en plannen van de Commissie. Deze stemmen ongeveer overeen met die welke zij ten opzichte der motor carriers bezit; van belang is echter haar bevoegdheid om de water carriers van hun opgelegde verplichtingen geheel of ten deele te bevrijden, wanneer haar blijkt dat de tarieven en praktijken van water carriers die hun bedrijf uitoefenen naar of vanuit een haven van een vreemde mogendheid en in mededinging met water carriers die onder deze wet vallen, deze een onbehoorlijke concurrentie aandoen. De toelichting voegt hieraan toe: „Thus such relief might be necessary in connection with the competition between ships of the United States and those of Canada in the Great Lakes trades.” Deze bepaling moet ook voor ons land van belang worden geacht. Het zal immers duidelijk zijn, dat speciaal voor de Rijnvaart, afgezien van de vraag of een reguleering der Rijnscheepvaart overeen te brengen is met de Rijnvaartacte, het noodig kan zijn de Konkurrenzfähigkeit der Nederlandsche scheepvaart op een of andere wijze te handhaven; tenzij men tot een internationale regeling van het Rijnvervoer komt of de Rijnvaart geheel vrij laat zal een bepaling van de soort als S. 204 (c) bevat, daarom moeilijk kunnen worden gemist.

S. 205—207 bepalen vrijwel letterlijk hetzelfde voor de water common carriers als in S. 315 en 316 ten aanzien der motor common carriers ten aanzien van de tarieven en praktijken (practices) is vastgesteld. „Geen discriminatie” is weer het hoofdparool; overigens verwijzen wij naar hetgeen boven door ons is behandeld. Slechts achten wij het nog van belang te vermelden dat doorgaande verbindingen tusschen water- en spoorwegvervoer en hun tarieven onderworpen blijven aan de bepalingen van deel I der

Interstate Commerce Act; dat die tusschen water- en motorwegvervoer, onderworpen zijn aan de bepalingen van deel III.

S. 206 en 207 bepalen dat de tarieven en overeenkomsten van water contract vervoerders moeten worden overgelegd, gepubliceerd en toegepast, tenzij een wijziging daarvan door de Commissie is goedgekeurd. De Commissie mag de minimum-tarieven en andere aan het vervoer verbonden voorwaarden voorschrijven wanneer zij bevindt dat deze aanleiding zijn tot discriminatie of op andere wijze in strijd komen met het algemeen belang. Deze minimum-tarieven of andere voorwaarden zullen niet zoo mogen zijn dat zij den contract vervoerder tegenover den common carrier in een bevoorrechte positie plaatsen, behoudens wanneer en in zooverre als de Commissie zulks juist en redelijk en in overeenstemming met het algemeen belang acht. De motor carrier act kent deze bepaling niet; evenmin de bepaling dat de Commissie ook de soorten goederen die een contract vervoerder mag vervoeren, en den vorm van zijn charters mag voorschrijven. Betreffende de vaststelling der minimum-tarieven verwijzen wij naar hetgeen wij boven reeds naar aanleiding van dergelijke tarieven bij de contract motor carriers schreven.

S. 208 handelt over „pooling and other operating agreements”.

Dit artikel is evenals S. 215 en S. 312 bedoeld om de antitrustwetten ter zijde te stellen. Het is echter eenigszins anders geconstrueerd, namelijk zoo dat tot samenwerking gesloten overeenkomsten geen voorafgaande goedkeuring behoeven, doch van kracht zijn, nadat zij aan de Commissie zijn overgelegd. De Commissie heeft dan echter wel de macht ze af te keuren, te annuleeren, of ze te wijzigen wanneer zij ze „unjust or unreasonable or unduly preferential or prejudicial as between carriers, shippers, ports, or otherwise, and contrary to the public interest” acht.

Ook in dit laatste ligt een verschil, daar de goedkeuring in S. 215 en S. 312 slechts verleend wordt wanneer de Commissie van oordeel is dat het publiek belang bepaaldelijk erbij gediend is.

Men bedenke echter dat men hier slechts te doen heeft met partiële samenwerking, waarbij de zelfstandigheid der bedrijven blijft bestaan. Blijkens de Toelichting is het doel dezer bepaling, waarvan men tevergeefs de pendant in de motor-carrier bill zoekt: „to preserve to carriers subject to the act some measure of the

benefits of cooperative action" (under the „conference" plan, sanctioned by the Shipping Act).

Een soortgelijke bepaling treft men ook ten aanzien van de spoorwegen aan.

N.B. Het feit dat men een dergelijke bepaling niet in de motor carrier bill heeft opgenomen, beteekent dat het motorwegvervoer niet mag poolen en geen zgn. „exploitatie afspraken" (operating agreements) mag maken. Hierin ligt een beperking, welke ons inziens ongemotiveerd is, daar vrijwillige aaneensluiting, te meer wanneer zij onder contrôle van de Commissie geschiedt, die de gevaarlijke zijde ervan (tariefopdrijving) kan uitschakelen, geenszins steeds nadeelig voor het algemeen belang moet worden geacht.

S. 209 bepaalt zoowel ten aanzien van common, contract- alsook ten aanzien van private carriers, dat deze binnen 60 dagen na inwerking treden der wet aan de Commissie een schriftelijke verklaring moeten overleggen omtrent hun bedrijf, en alle inlichtingen moeten verstrekken die de Commissie zal vragen.

Op deze wijze wil men een inzicht krijgen in de structuur van het watervervoer.

Het volgende artikel bevat de bepalingen betreffende de aan common carriers uit te reiken certificates, en de aan contract carriers te verleenen permits. Hiervoor kunnen wij, wegens volkomen gelijkheid der regeling, verwijzen naar de motor carrier bill.

Afwijkend van hetgeen bij het wegvervoer het geval is, vereischt de wet in S 211 registratie van de private water carriers. Om de registratie moet gevraagd worden, en de private carrier moet de Commissie inlichtingen verschaffen.

Ook bij het watervervoer is het houden van meer dan een soort concessies of vergunningen verboden. De toelichting voegt hieraan toe: „This provision is intended to prevent the operating of „fighting" ships or other forms of undue competition between carriers".

Het is zonder zin alle volgende artikelen van de wet, die vrijwel letterlijk gelijk zijn aan die der motor carrier bill, opnieuw te beschouwen. Slechts op enkele afwijkingen willen wij wijzen. In de eerste plaats bevat S. 214 de reeds eerder genoemde „*commodities clause*". Deze luidt: „From and after 6 months after the effective

date of this part, it shall be unlawful for any common or contract carrier by water to transport in interstate commerce any article or commodity manufactured, mined, made, or produced by or under authority of, or owned in whole or in part by such carrier or by any person directly or indirectly controlling, managing, or operating such carrier or in which such carrier or person may have any interest, direct or indirect, or with which it may be affiliated, except such articles or commodities as may be necessary and intended for the use of such carrier in the conduct of its business as a common or contract carrier."

Ook in de huidige I.C. Act treft men een dergelijke bepaling aan. De hier gegevene is echter, blijkens de toelichting, iets meeromvattend, doch slechts zooveel meer als noodig is „to prevent an industry owned or affiliated carrier from having an undue advantage over carriers which must furnish the general public with transportation." De toelichting voegt hier aan toe: „an industry may continue to own and operate boats, but they may not also engage in carriage for hire."

Men wil door deze bepaling voorkomen dat iemand die eigenlijk een private carrier is, die in hoofdzaak goederen voor het eigen bedrijf vervoert, door eenvoudig zich als common-carrier of contract carrier voor te doen en daarvoor een vergunning te verwerven, naast de eigen goederen die van anderen kan vervoeren. Het werkverkeer moet niet in de gelegenheid worden gesteld door additioneel vervoer het vrachtprijspeil te drukken.

Voorts vermelden wij nog, dat S 223 bepaalt, dat de leden der I.C.C. ook geen belangen in de scheepvaart mogen bezitten. Alle andere bepalingen zoowel die over het intrekken, schorsen, overdragen, enz. van certificates, permits en registrations, als die over smelting van bedrijven (215), als die over de uitgifte van aandelen, over de verplichting tot overleggen van rekeningen enz., over de procedures, de sancties, het innen der vrachtprijzen enz. enz. zijn vrijwel gelijk aan die der motor-carrier bill; alleen met dit verschil dat de verplichtingen tot overleggen van rekeningen, gegevens, rapporten enz., ook op de private carriers rusten.

Met een geringe reguleering van deze groep der water-carriers, beoogt de wetgever te bereiken dat de Commissie op de hoogte kan

blijven met het karakter hunner transportactiviteit en speciaal met de commodities clause beoogt zij „to prevent their encroachment upon the business of common- or contract carriers.”

Tenslotte zij nog het belangrijke artikel S. 220 (c) vermeld. Hier vindt men den vervoerplicht. Deze rust op een schip dat geladen is met goederen en bestemd is voor een vreemde of binnenlandsche haven. Zulk een schip is verplicht tegen betaling van de vastgestelde vracht cargo of vracht mee te nemen naar die haven of een tusschengelegen plaats, tenzij het volledig geladen is, althans geen ruimte meer heeft om het cargo of de vracht te bergen. Daarbij wordt rekening gehouden met den eisch dat het schip behoorlijk geladen moet zijn, dat de goederen zich in een behoorlijken toestand moeten bevinden en zich voor inlading in het schip moeten leenen. De sanctie die op weigering is gesteld bestaat hierin dat de belastingambtenaren, wanneer zij voldoende reden hebben om te vermoeden dat zonder voldoende reden vracht wordt afgewezen, de uitklaring van het schip moeten weigeren.

De sanctie die op deze nakoming van den vervoerplicht staat, is als curiosum vermeldenswaard, doch is voor Nederlandsche toestanden vanzelfsprekend onbruikbaar.

Wij doen thans goed te overzien hoe de toestand zal zijn wanneer, zooals de Interstate Commerce Commission wenscht, het water- en wegvervoer op overeenkomstige wijze zal zijn geregeld als tot op heden het spoorwegverkeer.

De *karakteristiek* der (gewijzigde) Interstate Commerce Act, is als volgt:

1. betreft: personen- en goederenvervoerende transport-bedrijven, benevens (in zeer beperkte mate) het water-werkverkeer;
2. doel: coördinatie, ter voorkoming van ongezonde toestanden en ter bevordering van het algemeen belang; tot verkrijging van een betere samenwerking der verschillende verkeersmid-delen; voor zoover het de scheepvaart betreft, ook om deze te stabiliseeren (S. 202, 302);
3. bereikt door: handhaving der zelfstandigheid der bedrijven,

met opdracht van een zeer uitgebreide regerende en rechterlijke macht aan één Commissie, welke over alle verkeersbedrijven is gesteld;

4. uitgezonderd zijn: een groep watervoerders die typisch behoort tot het havenbedrijf, overzetveeren en kleine personenvaartuigen, de particuliere personenauto, de taxi, hotelauto, trolleybus, en voorts o.a. die wagens waarvan de Commissie van oordeel is dat zij vrij kunnen worden gelaten wegens hun gebruik binnen een zeer beperkte zône;
5. waarborgen: het publiek karakter van de Interstate Commerce Commission; het aan de leden opgelegde verbod bij een der bedrijven op eenigerlei wijze financieel geïnteresseerd te zijn. De invoeging der Joint Boards, waar het het wegvervoer betreft, waardoor met de belangen der afzonderlijke Staten rekening kan worden gehouden.

Op eenige punten willen wij nog aandacht vestigen. In de eerste plaats op het feit dat verzet bestaat tegen opdracht van de coördinatie aan de Interstate Commerce Commission. Het rapport noemt als aangevoerde argumenten, waaraan wij meenen eenige aandacht te moeten besteden, dat de Commissie „railroad-minded” zou zijn en daarom niet in staat om op juiste wijze de moeilijkheden van andere transportbedrijven op te lossen, en dat de Commissie te bureaucratisch, star en log is om het moderne vervoer te regelen. Wij noemen deze bezwaren niet omdat wij willen oordeelen over de al of niet geschiktheid van de Interstate Commerce Commission om de taak van den Centralen Vervoerraad (zooals men de Commissie welke met uitvoering van de wet belast zou worden, zou kunnen noemen) op zich te nemen, doch omdat dit bezwaren zijn welke men bij de instelling van zulk een ambtelijke commissie vrijwel zeker is ook in Nederland te zullen vernemen. Immers: „een ambtenaar is voor de spoorwegen geporteerd”. En inderdaad ligt hier een zeker

gevaar in, zoolang de Staat meer bij de spoorwegen dan bij eenigen anderen vorm van bedrijf betrokken is.

Slechts groote onafhankelijkheid der Commissie, waardoor deze zoo min mogelijk onder Regeeringsinvloed staat, hetgeen ook uit een oogpunt van uitschakeling der wisselende politieke invloeden reeds aanbeveling verdient, kan hierin tegemoet komen. Hetgeen noodig is voor de doorvoering der coördinatie is een Commissie, die zuiver het algemeen belang, in den ruimsten zin des woords, dient en die daarbij niet wordt beïnvloed, hetzij door eigenbelang, hetzij door een belanghebbende, onder welke men in Nederland in de eerste plaats den Staat heeft te rekenen.

Het spreekt vanzelf dat de Commissie die het moderne verkeer moet regelen, zeker geen traag werkend en log lichaam mag zijn. Teneinde de werking der Commissie zoo soepel mogelijk te maken, heeft het Congres reeds thans aan de Interstate Commerce Commission de bevoegdheid gegeven, bepaalde werkzaamheden te delegeren aan afdeelingen van drie, doch ook aan enkele personen en zelfs aan speciale colleges van employees. Voor Nederland, waar het totaal aantal verkeersproblemen ongetwijfeld veel kleiner zal zijn dan in de zooveel grootere Vereen. Staten, zal men bovendien met een veel kleiner lichaam toe kunnen. Wij denken aan een Commissie van vijf, doch hoogstens zeven leden; wij komen hierop nader terug, doch willen, nu wij toch over deze leden spreken, aanhalen wat het Report over den eisch der deskundigheid zegt: „Het doet dit in verband met de vraag of de leden in het algemeen niet te zeer geporteerd zullen zijn voor een bepaald vervoerbedrijf,” en schrijft dan: „This suggestion is based on a common but superficial thought that public regulation requires commissioners who have had actual experience with the operation of the companies to be regulated. The fact is that such experience is generally specialized. An operating officer of a railroad usually knows very little about rates and a traffic officer little about operation. Neither one is likely to know much of anything about accounting or finance. Regulation necessarily embraces a multitude of matters, and men of practical experience in all or any large part of these can with difficulty be found, and if found are usually not available. The opposing parties have full opportunity to present the results of practical experience when cases are heard. Commissioners should be chosen for

their ability to grasp new questions readily and to assimilate and appraise evidence quickly, and they should have at their demand first-class expert assistance in every branch of their work. They should not be expected to be expert specialists themselves; in fact, it is better that they should not be. The experts should be on tap, not on top."

Aanvaardt men dit beginsel, dan vervalt, dunkt ons ieder bezwaar dat men tegen een kleine commissie zou kunnen hebben. Mits bijgestaan door voldoende deskundigen, die ieder een eigen terrein bestrijken, kan zulk een commissie zonder zwaarwichtigheid en ambtelijke omslachtigheid, betrekkelijk snel werken, vooral wanneer zij bovendien de bevoegdheid heeft zich ter behandeling van nader te bepalen onderwerpen, in enkele sub-commissies te splitsen.

Hetgeen in het ontwerp opvalt is de zeer ruime macht die aan de Commissie is gegeven; vergaand vooral is die over de common carriers, eenigszins minder, doch ook nog zeer aanzienlijk, die over de contract-vervoerders. Doch bovenal valt op het feit, dat hier op zeer volledige wijze, de regeling van alle vervoerbedrijven die daarvoor in aanmerking komen, in handen is gelegd van één enkel lichaam. Wij hebben reeds eerder (in de inleiding van dit tweede deel) de gegeven motiveering aangehaald, en onze instemming daarmede betuigd. Coördinatie zonder centrale leiding is immers onmogelijk. Dat hieruit de wenschelijkheid van concentratie (de meest volledige vorm van coöperatie) zou volgen, hebben wij ontkend. Noodig is slechts dat aan alle vervoerbedrijven een deel van hun zelfstandigheid wordt ontnomen, en de uitoefening van de daaraan verbonden rechten wordt opgedragen aan een centraal lichaam. Is dit op de juiste wijze geschied, dan kan dit lichaam de coördinatie tot waarheid maken. En dit nu is juist hetgeen wij in de door de Interstate Commerce Commission voorgestelde regeling zoozeer waardeeren, dat hier met behoud der zelfstandigheid der bedrijven, een coöperatie op voet van gelijkheid mogelijk wordt gemaakt. Dat zij de mogelijkheid geeft tot ware coördinatie.

Met opzet zeggen wij: de *mogelijkheid* biedt; meer dan dat geeft de wet niet, en kan zij ook niet geven; want coördinatie is uitvoering; toepassing van eenige algemeen gegeven voorschriften op tal van concrete gevallen, die ieder door individueele omstandigheden

zoozeer afwijken, dat elke poging om de stof in extenso te regelen, van te voren gedoemd is te stranden op de onmogelijkheid (en trouwens ook onwenschelijkheid) van haar uitvoering.

Hetgeen men zich echter zal afvragen, wanneer men de instructie welke het ontwerp aan de Interstate Commerce Commission meegeeft, beziet, is of deze niet wat al te ruim is gesteld. Wanneer men uitgaat van een groot vertrouwen in de Commissie, achten wij de instructie voldoende scherp. De Commissie heeft slechts te doen wat in S 202 en 302 als te volgen politiek is voorgeschreven; hiertoe zal in de meeste gevallen slechts één weg leiden; dat de wetgever, die geenszins alle gevallen kan voorzien, niet deskundig is, het verkeer niet van dag tot dag kan volgen, regels zou gaan opstellen om een commissie die dit alles wel, althans veel beter kan, te binden, zou ons inziens volkomen ondoelmatig zijn.

Waar het op aan komt is de Commissie zelf, de vraag of de leden voor hun taak berekend zijn en of zij voldoende onafhankelijk staan.

Nog eenige opmerkingen over het ontwerp wenschen wij te maken.

In de eerste plaats over het feit dat de taxi's niet onder deze regeling zijn gebracht. Dikwijls ziet men dat voor deze een plaatselijke regeling geldt; doch dit wil geenszins zeggen dat zij daarvoor opgenomen zouden zijn in het coördinatie-systeem. Bovendien, de intercommunale taxi, een verschijning die meer en meer zijn intrede doet, is niet afdoende plaatselijk te regelen. Wij zijn dan ook van oordeel dat, wil men waarlijk een coördinatie van alle vervoerbedrijven doorvoeren, men de taxi daar zeker niet buiten kan laten; hetgeen geenszins wil zeggen dat wij ook maar eenigermate een rigoureuze regeling van het taxibedrijf zouden willen voorstaan; wij achten het echter onjuist dit soort bedrijven op kunstmatige wijze te bevoordeelen door niet henzelf, doch wel hun concurrenten in de mededinging beperking op te leggen. Voor een en ander verwijzen wij naar hetgeen wij hieromtrent geschreven hebben naar aanleiding van de London Passenger Transport Act.

Nergens in de door ons behandelde ontwerpen treft men een met name genoemde exploitatie- of vervoerplicht aan. Slechts de

water-carrier bill bevat een bepaling, welke echter ook geenszins duidelijk is, daar men daar eenvoudig vermeld vindt dat „ieder schip, dat naar een andere haven vaart, niet wordt uitgeklaard als er ernstige redenen zijn om te vermoeden dat het vracht geweigerd heeft.”

Toch gelooven wij, hoewel zulks uit het Report nergens met zoo-veel woorden blijkt, dat men althans voor common carriers wel aan een exploitatie- en vervoerplicht moet hebben gedacht. Het opleggen daarvan is naar wij meenen, overgelaten aan de Interstate Commerce Commission, en zou voor de common motor-carriers te brengen zijn onder S. 304 (a) 1: „The Commission may establish reasonable requirements with respect to continuous and adequate service”. Ook blijkt, dunkt ons, de aanwezigheid van deze plichten uit 205 en 315, artikelen waarin de plichten der common-carriers worden omschreven, en gesproken wordt over hun verplichting „to provide safe and adequate service.” Wanneer men den nadruk niet al te zeer op de veiligheid en het passende van den dienst legt, kan men hieruit den exploitatieplicht afleiden. Den vervoerplicht eventueel uit de uitdrukking „adequate”.

Bovendien kan men met groote waarschijnlijkheid het bestaan van den vervoerplicht afleiden uit een voornaam principieel beginsel der geheele I.C.Act., het verbod van discriminatie. Afwezigheid van vervoerplicht staat immers gelijk met het scheppen van mogelijkheid tot discriminatie, daar de vervoerder dan de keus krijgt of en voor wien hij vervoeren zal, enz. Het is echter jammer dat de wet hierover niet duidelijker is; het beginsel van den vervoer- en exploitatieplicht is het geven van een duidelijk voorschrift wel waard.

Als de groote en nuttige beginselen van dit wetsontwerp beschouwen wij:

- 1) opdracht van alle verkeersbedrijven aan één coördinatie-commissie;
- 2) onafhankelijkheid dier Commissie van de Regeering, zoowel als van de te coördineeren bedrijven;
- 3) de handhaving van een deel der zelfstandigheid der bedrijven;
- 4) de vrijheid van het werkverkeer;
- 5) het nalaten van een poging om regelingen in extenso te geven;

- 6) de poging om door inschakeling van Joint Boards voor het wegverkeer te geraken tot inschakeling van belangen van meer beperkte territoria (gewesten);
- 7) het principieele standpunt ten aanzien van discriminatie;
- 8) het standpunt ten aanzien van de commercialiteit der bedrijven;
- 9) de wijze waarop de macht der Commissie over de tarieven enz. geregeld is (namelijk: gebruik maken van de zelfstandigheid der bedrijven om deze zelf hun tarieven enz. te doen bepalen, doch beperking van hun vrijheid door den term „reasonable”, waardoor de Commissie de bevoegdheid verkrijgt, telkens wanneer zij dit noodig oordeelt in te grijpen en zelf de tarieven (of minimum-tarieven) vast te stellen).

Voorgestelde Amendementen in Part. I.

Wij hebben hiermede aan onzen plicht voldaan te schetsen hoe de Interstate C. Commission zich de regeling van het vervoer wenscht; doch, zooals wij reeds aankondigden is aan deze voorstellen een reeks amendementen op het spoorwegregelende deel der I.C. Act toegevoegd, waarvan door de spoorwegen invoering wordt verlangd wanneer de regeling van het water- en wegverkeer geen werkelijkheid wordt. Wij wezen er reeds op dat de Commissie zelf verklaart dat deze amendeering uitsluitend om tactische redenen wordt voorgesteld. „They are conditioned on the presumption that no simular regulation is imposed upon motor and water competitors (blz. 59)”. Wij voelen er daarom niet voor deze amendementen eenigszins uitvoerig te behandelen, doch meenen tot goed begrip van een en ander deze ook niet geheel te kunnen weglaten. Zij zijn:

- a) scheppen van de mogelijkheid voor de spoorwegen om hun tarieven te wijzigen na vijf dagen van te voren verrichte aankondiging gedaan aan de Commissie en spoorwegmaatschappijen die hetzelfde punt van verzending bedienen zulks om de concurrentie van niet aan regelen gebonden concurrenten te kunnen weerstaan. Het nadeel is reeds boven besproken.
- b) ontnemen aan de Commissie van het recht om tarieven, gemaakt om niet geregelde concurrenten met hun eigen middelen te bestrijden, voor den duur van een onderzoek te schorsen;
- c) ontnemen aan de Commissie van het recht om zulk een tarief te verhoogen door een minimum-tarief voor te schrijven;

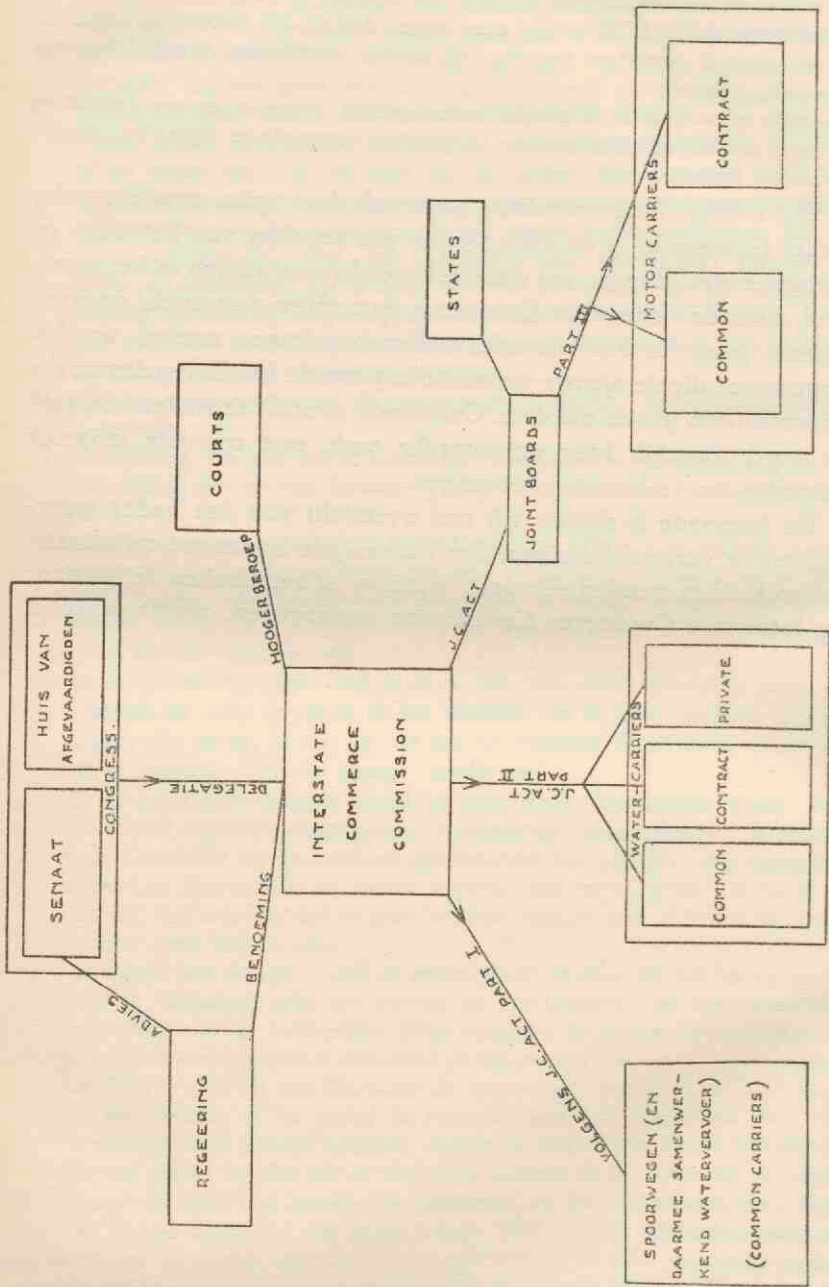
- d) scheppen van de mogelijkheid voor de spoorwegen om bijzondere met die van andere verkeersmiddelen concurrerende tarieven, op bepaalde trajecten met sterke concurrentie in te voeren;
- e) ontnemen van een groot deel der bindende kracht aan de zgn. „long-and-short-haul-clause” (dit is een clause welke de tarieven aan den vervoersafstand bindt, en verbiedt een lagere vrachtprijs te berekenen voor een geheel traject dan voor een deel van dat traject. Een dergelijke clause is in zijn algemeenheid inderdaad te star, daar het zeer goed mogelijk is dat een vervoer over den volledigen afstand minder kosten meebrengt, dan dat over het deel-traject; (vgl. ook COLSON). Om discriminatie tusschen gebieden te voorkomen, ligt in haar toch wel iets goeds; wij zijn echter van meening dat men de long-and-short-haul-clause gevoeglijk kan missen, wanneer men een verbod van onredelijke discriminatie tusschen gebiedsdeelen (gewesten, plaatsen, stations) opneemt);
- f) herroeping van wetten die den spoorwegen verbieden watervervoerbedrijven te bezitten;
- g) amendeering van een aantal bepalingen betreffende schadevergoeding en terugbetaling van te veel betaalde vracht (amendementen van technischen aard);
- h) herroeping van de z.g.n. „Hoch-Smith-Resolution”. Deze werd indertijd aangenomen met het oog op de landbouwcrisis; en bevat de bepaling dat de door de Commissie voor landbouwproducten vast te stellen tarieven „the lowest possible lawful rates compatible with the maintenance of adequate transportation service” moesten zijn.
- De bezwaren die tegen haar bestaan, zijn van onbeteekenenden aard, en hoofdzakelijk terug te voeren op het argument dat zij geen resultaat oplevert, hetgeen een gevolg is van het feit dat het Supreme Court heeft uitgemaakt dat de resolutie „does not change existing law”.
- Zij is verder aanleiding tot uitstel en extra lasten. Het spreekt immers vanzelf dat zij aanleiding moet geven tot uitgebreide onderzoekingen. Bovendien is de Commissie tot de conclusie gekomen dat een partiële tarievenregeling uitloopt in discriminatie en hevige klachten van vervoerders. De I.C.C. is dan ook van meening dat er geen bezwaar bestaat haar te herroepen, doch hecht er geen waarde aan;
- i. veranderen van de zgn. „rule of rate-making” in dien zin dat bij de tariefbepaling uitsluitend gelet zal worden op het bereiken van een behoorlijke vergoeding voor de vervoerders. (Men vergelijk de in den aanvang gegeven rule of rate-making, zooals deze door de Emergency Railroad Transportation Act 1933 is gegeven met die welke de spoorwegen voorstaan en hier volgt. „In the exercise of its power to prescribe just and reasonable rates the Commission shall initiate, establish, modify or adjust rates of the carriers by railroad subject to this act so that such carriers as a whole (or as whole in each of such rate groups or territories, as the Commission may from time to time designate) will under honest, efficient, and economical management and reasonable expenditures for maintenance of their properties, realize operating income sufficient to enable them to provide adequate and sufficient

transportation service and maintain an adequate national system of transportation".) De I.C.C. is hier sterk tegen, daar zij de verbetering welke uit een zooveel eenzijdiger bepaling zou moeten voortkomen, begrijpelijkerwijze niet kan inzien;

- j) enkele min of meer technische amendementen, waarvan er een betrekking heeft op het opheffen van de verplichting automatische signaalinrichtingen aan te leggen.

Wij hebben deze wenschen genoemd, doch gaan er niet verder op in. Gewenscht is en blijft slechts een regeling van het weg- en watervervoer. Eenige vrij onbeteekenende wijzigingen in het eerste deel van de Interstate Commerce Act zullen daarmede gepaard moeten gaan, in het bijzonder zullen bepalingen moeten worden opgenomen die de nieuwe samenstelling van de I.C.C. regelen en die voorschriften geven om deze Commissie in staat te stellen zoo snel en goed mogelijk haar omvangrijke taak, met zoo min mogelijk formaliteiten te kunnen volbrengen.

En hiermede besluiten wij ons overzicht van het kader waarbinnen de verkeersbedrijven der Vereenigde Staten tot coördinatie zullen kunnen worden gebracht, wanneer in hoofdzaken de lijn door de Interstate Commerce Commission aangegeven, wordt gevolgd.



Schema van verhoudingen voor het vervoer in de Vereenigde Staten volgens de voorstellen der Interstate Commerce Commission.

AFDEELING IV.

CANADA.

Hoewel in Canada de verkeersbedrijven reeds grootendeels aan regelingen onderworpen zijn, is ook daar nog geen eenheid verkregen. Terwijl het spoor- en waterverkeer federaal is geregeld, vindt men, evenals in de Vereenigde Staten, voor het wegvervoer slechts provinciale voorschriften. Hetgeen waarschijnlijk een gevolg is van het feit dat het wegvervoer in Canada tot op heden geen ernstige concurrent is. In afwijking van hetgeen wij bij de behandeling der Vereenigde Staten gedaan hebben, willen wij echter hier eenigszins nader op die Provinciale voorschriften ingaan.

Wij hebben daarvoor verschillende redenen; in de eerste plaats bestaat nog geen uitgewerkt ontwerp eener federale regeling; in de tweede plaats is het aantal provincies en dientengevolge het aantal te bespreken regelingen aanzienlijk minder; in de derde en niet onbelangrijkste plaats, hebben wij over die regelingen in Canada zeer volledig materiaal kunnen verwerven, hetgeen ons van de 49 Vereenigde Staten ontbreekt. Wij stellen ons echter niet voor, alle die wetten afzonderlijk te behandelen, doch zullen trachten zooveel mogelijk samenvatting te geven; dit wordt ons vergemakkelijkt doordat in hoofdzaken de provinciale regelingen overeenstemmen, iets wat men b.v. van de Zwitsersche en Amerikaansche coördinatie-wetten niet kan zeggen.

Gewoonte getrouw zullen wij eerst eenigszins teruggaan in de geschiedenis, en vervolgens den rechtstoestand der verkeersbedrijven schetsen.

De spoorweggeschiedenis van Canada is gekenmerkt door het feit dat de spoorwegen de werkelijke verkeersbehoefte ver vooruit zijn gesneld. Hiervoor waren verschillende politieke motieven: de ontsluiting van het land en het tegengaan van Canada's econo-

mische afhankelijkheid van de Vereenigde Staten. Hierdoor lag de gedachte van Staatsexploitatie in Canada steeds nader, dan zulks b.v. in Engeland of de Vereenigde Staten het geval is geweest. Hoewel men principieel ook in Canada meestentijds van opvatting was dat de particuliere bedrijfspvorm de voorkeur verdiende, werd de Staat in vele gevallen door den noodtoestand der particuliere bedrijven (hier voor een groot deel voortvloeiend uit het nog niet aanwezig zijn van voldoende verkeersbehoefte) gedwongen deze aan te koopen. (Vgl. C. D. R. Sherrington: „Who should run the railroads?“ „Nation's Business“ Vol. 17, 1929, blz. 142: „It became a national organization through force of circumstances rather than through design...“). Van alle Canadeesche spoorwegmaatschappijen is er op heden nog slechts één die het karakter van particulier bedrijf heeft weten te bewaren, te weten „the Canadian Pacific Railway Company“. Zij dankt dit voor een groot deel aan de gunstige ligging van haar net. De andere spoorwegmaatschappijen zijn successievelijk noodlijdend geworden en door den Staat aangekocht. Zij zijn vereenigd in de huidige Canadian National Railways.

Wat thans de wetgeving betreft, de spoorwegen zijn onderworpen aan „the Railway Act 1919“. Deze kent het bestaan van een Board of Railway Commissioners for Canada" (art. 9) welke uit zes leden bestaat die door de Regeering worden benoemd. Hun ambtstijd is bij goed gedrag (during good behaviour) 10 jaren. Zij kunnen echter te allen tijde door de Regeering op initiatief van de Kamers worden afgezet.

Blijkens artikel 10 moeten de Voorzitter en Onder-voorzitter personen zijn, die rechterlijke capaciteit bezitten. Om de onpartijdigheid der leden te waarborgen, is hun verboden op eenigerlei wijze bij de spoorwegen of bedrijven die leveranties aan de spoorwegen doen, belangen te hebben. De Regeering mag experts benoemen om de Board bij te staan (art. 21).

De Board kan slechts bevoegdheden uitoefenen die noodig zijn om het particulier bedrijf te onderwerpen aan de eischen van het algemeen belang. Het particuliere bedrijf heeft hier een grootere vrijheid dan in de Vereenigde Staten; zoo is de macht die de Board over de tarieven kan doen gelden veel minder groot dan die der

Interstate Commerce Commission; in het bijzonder kan de Board geen minimum-tarieven vaststellen; evenmin heeft de Board macht om op eigen initiatief tarieven te bepalen (Bernhard Witte).

De beslissingen van de Board kunnen door de Regeering op verzoek, doch ook op eigen initiatief, vernietigd worden; een omstandigheid die veel aan de macht van de Board zou afdoen, wanneer de Regeering van haar bevoegdheid gebruik maakte. Zij doet dit echter nooit. Evenals in de Vereenigde Staten staat van de beslissingen van de Board beroep open op den gewonen rechter, doch slechts voor zoover het rechtsvragen betreft.

Wij zullen hier niet alle bevoegdheden van de Board kunnen nagaan, en achten dit ook onnoodig, daar zij in hoofdzaak overeenstemmen met die welke ook in andere landen aan dergelijke Commissies zijn opgedragen. Onnoodig ook is het te zeggen dat een exploitatieplicht en vervoerplicht bestaat, dat discriminatie verboden is, onderlinge aansluitingen, doorgaande verbindingen worden bevorderd; dat publicatie der tarieven is voorgeschreven (S. 342). Waar wij echter in het bijzonder nog op willen wijzen is de concessie-zijde van den particulieren spoorweg. Een spoorwegmaatschappij die den aanleg van een spoorlijn wil aanvangen heeft daartoe noodig dat „the general location” door de Board is goedgekeurd (S. 166). Blijkens het derde lid van dat artikel mag de Board de kaart die daarbij wordt overgelegd, goedkeuren, ten deele goedkeuren of eischen dat er veranderingen in zullen worden aangebracht. Alvorens de lijn voor het verkeer open te stellen, moet met het oog op de veiligheid goedkeuring van de Board zijn verkregen (S. 276). Opheffing van een lijn kan sinds in 1933 het artikel 165 A is ingevoegd, geschieden met goedkeuring van de Board, doch niet zonder deze.

Wat thans de National Railways betreft: deze zijn bovendien onderworpen aan de „Canadian National Railways Act 1920”. Hun positie moet men zich volgens Bernhard Witte aldus voorstellen: „Als Gesamtheit der Aktionäre gilt das Kanadische Volk. An die Stelle einer Generalversammlung tritt die Regierung, der ein Minister für Eisenbahnen und Kanäle angehört; die Regierung ist dem Parlement des Dominions... verantwortlich. Der Präsident der Gesellschaft ist dem Verwaltungsrat (Raad van Commissarissen) verantwoordlich.”

Hij voegt er aan toe, dat de functie van president en voorzitter

van de Board in één persoon zijn vereenigd, doch dat hier geen wettelijke grondslag voor bestaat.

Wat hun bedrijfsvoering betreft, zijn de National Railways even vrij als de particuliere spoorwegen. Zij zijn aan hetzelfde toezicht der Railway Commissioners onderworpen. Financieel en politiek zijn zij echter eenigszins meer afhankelijk, daar het Parlement de beslissing heeft over de dekking der tekorten (zie b.v. de Canadian National Railways Financing Act van 23 Mei 1933).

Bernhard Witte (blz. 129) vermeldt over dezen invloed: „Eine gesetzliche Regelung besteht in dieser Beziehung nicht. Die Praxis scheint auf eine starke Zurückhaltung des Parlaments hinzuweisen, die dem angelsächsischen Grundsatz der Noninterference im allgemeinen entspricht.”

Zoo ziet men dus naast elkaar in Canada twee groote spoorwegcomplexen, niet regionaal gescheiden, doch dooreengestremd; de een een zuiver particulier bedrijf, de ander een staatsbedrijf. Beide echter als particuliere bedrijven gedreven, beide onderworpen aan de bepalingen van de Railways Act 1919 wat betreft het door de „Board of Railway Commissioners for Canada” in het algemeen uitgeoefende toezicht. In hoofdzaak slechts hierin verschillend, dat het financieel risico der National Railways door den Staat, dat van de Canadian Pacific door de aandeelhouders wordt gedragen. (Zie ook Eisenbahn- und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt, I. K. v. K. 1935).

Op 1 Juli 1933 is een wet in werking getreden welke den naam draagt: „Act respecting the Canadian National Railways and to provide for coöperation with the Canadian Pacific Railway system, and for other purposes” (kortweg: The Canadian National Canadian Pacific Act 1933). Deze wet voorziet in haar eerste deel in een wijziging van de National Railway Act 1920; het college van commissarissen dat uit vijf tot zeventien personen bestond, werd vervangen door een college van drie Trustees. Ook deze worden door de Regeering benoemd, de voorzitter voor den duur van vijf jaar, de andere voor gelijken of korteren tijd. Zij zijn gedurende dien tijd slechts afzetbaar en hun salaris is gedurende dien tijd slechts voor vermindering vatbaar, wanneer daarvoor bepaalde redenen aanwezig zijn en Senaat en Lagerhuis de afzetting verzoeken. De Trustees stellen iemand aan die den titel President heeft en de

positie van Directeur der National Railways inneemt. Dit mag niet iemand uit hun midden zijn. De president is alleen aan de Trustees verantwoording verschuldigd. Het budget wordt onder hun contrôle gesteld. Zij leggen hun voorstellen aan den Minister van Financiën voor ter goedkeuring door de Regeering en deze biedt ze het Parlement aan.

Tot zoover is van iets wezenlijk nieuws in deze wet geen sprake, betreft zij slechts voorziening in een eenigszins meer geconcentreerd beheer over de spoorwegen dan vroeger het geval was. Deel II betreft echter het onderwerp der coöperatie. S. 16 luidt: „The National Company and the Pacific Company,..... are, for the purposes of effecting economies and providing for more remunerative operation, directed to attempt forthwith to agree and continuously to endeavour to agree, and they respectively are, for and on behalf as aforesaid, authorized to agree, upon such coöperative measures, plans and arrangements as are fair and reasonable and best adapted (with due regard to equitable distribution of burden and advantage as between them) to effect such purposes.....”.

Bestaan geschillen, dan zijn daarvoor bij de wet gerechten ingesteld. De Chief Commissioner of the Board of Railway Commissioners for Canada zal van al die gerechten voorzitter zijn, bepaalt S. 18.

De wet beoogt dus te bevorderen dat de twee Maatschappijen tot overeenstemming komen. Toch is in S. 27 de oude vrees voor samensmelting weer naar boven gekomen. Samenwerking is goed, doch „nothing in this Act shall be deemed to authorize the amalgamation of any railway company which is comprised in National Railways with any railway company which is comprised in Pacific Railways nor to authorize the unified management and control of the railway system which forms part of National Railways with the railway system which forms part of Pacific Railways”. Het voortbestaan der twee spoorwegmaatschappijen is dus voorloopig gewaarborgd, doch de natuurlijke ontwikkelingsgang welke tot samensmelting drijft, thans bovendien aangemoedigd door wettelijke voorschriften welke zooveel mogelijk overeenstemming bevorderen, zal op den duur, naar alle waarschijnlijkheid, wel niet zijn te stuiten.

Wij komen thans tot de bespreking van het watervervoer.

De binnenscheepvaart neemt in de Canadeesche wetgeving slechts een weinig omvangrijke plaats in. De scheepvaart in het algemeen is geregeld in de Canada Shipping Act 1927, geamendeerd in 1933. Een bill is aanhangig die, wanneer zij zal zijn aangenomen, als Canada Shipping Act 1934 bekend zal worden.

Wij vermelden uit de Bill dat alle in aanbouw zijnde schepen aangeteekend moeten worden en onder een tijdelijken naam moeten worden ingeschreven. Dat registratie noodig is om ze te maken tot Britsche schepen. Dit laatste geldt niet voor vaartuigen die een inhoud hebben van minder dan 10 registertonnen en uitsluitend gebruikt worden op de meren, rivieren en kusten van Canada (S. 8).

Kleine schepen hebben een (kosteloze) licence noodig, wanneer zij bestemd zijn voor de vischvangst of het vervoer van eenigerlei lading op de wateren van Canada. Noch de inschrijving, noch de registratie, noch de licence kan geweigerd worden. De watervervoerders hebben een vervoerplicht; S. 656 bepaalt namelijk: „Carriers by water shall, at the times and in the manner and on the terms of which they have respectively given public notice, receive and convey according to such notice all persons applying for passage, and all goods offered for conveyance, unless, in either case, there is reasonable and sufficient cause for not doing so.”

Uit den tekst van dit artikel valt af te leiden dat alleen gebondenheid bestaat wanneer een publiek aanbod gedaan is. Dit spreekt eigenlijk wel van zelf, doch het is goed erop te wijzen dat dit artikel duidelijker is dan S. 22 (c) der Interstate Commerce Act.

Zeer vele onderwerpen zijn voorts in deze bill en in andere wetten nog geregeld. Zoo regelt de Water Carriage of Goods Act 1910 de aansprakelijkheid, terwijl de Live Stock Shipping Act voorschriften behelst voor de gezondheid en veiligheid van levende have. De eenige wet die eenigszins in de richting van coördinatie der binnenscheepvaart wijst, is die welke prijsafspraken voor het graanvervoer betreft. Haar volledige titel is: „Act with respect to Freight Rates for the Carriage of Grain by Lake and River Navigation” (kortweg: Inland Water Freight Rates Act 1923).

Zij verplicht alle vervoerders, om hun charter-partijen onmiddellijk na sluiting, over te leggen aan de Board of Grain Commissioners

for Canada. (Deze Board is ingesteld bij de Canada Grain Act). De Commissie moet een statistiek der tarieven opmaken en van tijd tot tijd den Minister van Handel mededeeling doen wanneer er een gebrek aan transportruimte is, te hooge vrachtprijzen worden berekend of discriminatie in tarieven plaats vindt. Zeer belangrijk is de bevoegdheid welke de Board in S. 5 wordt gegeven, nl.: „When in the opinion of the Board the toll, charge or rate which any company, owner or person charges or intends or proposes to charge for the carriage of grain as aforesaid is unreasonable or excessive, or amounts to an unjust discrimination against any person, company or class of persons as compared with the tolls or rates for similar trafic between Canadian and United States ports, or between one port and another in either of said countries, the Board may prescribe such maximum-rates as it may consider reasonable”. Blijkens het tweede en derde lid van S. 5, kan de Board zulke maximum-tarieven aan bepaalde tijdstippen en seizoens verbinden en kan zij ook onder bepaalde voorwaarden deze tarieven variëren. Alle bepalingen van de wet slaan bij uitsluiting op het vervoer tusschen havens in het binnenland en de twee zeehavens Fort William en Port Arthur. S. 8 vermeldt dan ook: „This Act is intended to regulate the shipping rates of grain transported for interprovincial, foreign or export trade, and accordingly shall not apply to grain carried locally to be ground or consumed in the province in which the shipment originates.” Deze wet betreft dus uitsluitend een zekere regeling van het tariefpeil voor het interprovinciale graanvervoer; sprake is dus slechts van een coöperatie op beperkt gebied.

Meer omvangrijk is de wetsliteratuur op het gebied van het wegverkeer. Door ons zullen behandeld worden:

Alberta: „Public Vehicles Act 1927” geamendeerd t.e.m. 1934.

British Columbia. „Highway Act” 1930 Part V.

Manitoba: „Highway Traffic Act 1931, artt. 95 vlg. (am. tot 1934).

New Brunswick: „Motor Carrier Act 1927”. (am. 1931).

Nova Scotia: „Motor Carrier Act 1927 (am. 1929).

Ontario: „Public Vehicle Act 1930” en „Public Commercial Vehicle Act 1934”.

Saskatchewan: „Public Service Vehicles Act 1933”.

De Prins Eduard eilanden, Yukon en het Noord-West Territorium hebben wij, gezien hun relatief geringe beteekenis, gemeend, niet in ons onderzoek te behoeven betrekken. Quebec heeft in zijn „Motor Vehicle Act 1925” (am. 1934) een zoo afwijkende regeling, in hoofdzaak gebaseerd op fiscale motieven, dat wij meenen ook om der wille van de overzichtelijkheid, haar liever terzijde te moeten laten.

Wij achten het nuttig in de eerste plaats na te gaan welk vervoer onder de te behandelen wetgevingen valt, en welke uitzonderingen worden gemaakt.

Alberta: *alle vervoer per vrachtwagen benevens het als bedrijf uitgeoefend vervoer van personen en expresgoederen in personenwagens, mits deze niet door één persoon of een gezelschap zijn afgehuurd.*

Uitzondering hierop is het vervoer dat binnen de grenzen van een gemeente blijft.

British Col.: *alle als bedrijf uitgeoefend vervoer van personen en goederen.* Buiten de regeling vallen: schoolbussen, motorrijtuigen uitsluitend en op een bepaalde wijze gebruikt binnen de kom van een of meer gemeenten; de taxi; motorrijtuigen welke uitgezonderd zijn door de uitvoeringsvoorschriften.

Manitoba: *vervoer per vrachtwagen en het tegen betaling verrichte vervoer van personen of goederen.* Buiten de regeling vallen: van de openbare vervoermiddelen: schoolbussen, ambulances, lijkwagens, motorrijtuigen uitsluitend gebruikt binnen een stad, voorloopig ook de taxi (de Provinciale Regeering kan echter verklaren dat deze als openbaar middel van vervoer moet worden beschouwd); van de vrachtwagens: die, welke van den Staat, een gemeente, school of andere publieke autoriteit is, de bestelauto die binnen een stad blijft; de wagen die een boer gebruikt om mede ter markt te rijden; wagens voor steenslag, zand en ander materiaal bestemd voor de wegen; iedere wagen waarvan de Board

verklaart dat zij voor een jaar niet onder de regeling zal vallen.

New Brunsw.: *alle vervoer van personen of goederen dat tegen betaling plaats vindt.* Buiten de regeling vallen: schoolbussen voor zoover betaald door de gemeenten of the Board of Education; motorrijtuigen die uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van personen en goederen binnen een stad; motorrijtuigen die één reis heen of heen en weer maken welke niet in overeenstemming is met de concessievoorwaarden.

Nova Scotia: *alle vervoer van personen dat tegen betaling tusschen twee punten of langs een vaste route welke in een zgn. „Passenger Motor Carrier Zône” ligt, plaats vindt; waarbij het onverschillig is of de vertrektijden al dan niet regelmatig zijn. Bovendien alle vervoer van goederen dat tegen betaling binnen een „Freight Motor Carrier Zône”, plaats vindt.* Buiten de regeling vallen: motorrijtuigen uitsluitend geëxploiteerd binnen een stad, met dien verstande dat zoodanige voertuigen wel onder de wet vallen, wanneer in zulk een stad een tram bestaat en de passagiers met het betreffende motorrijtuig vervoerd worden voor vijftien cents of minder per trip.

N.B. De wet regelt „motor carriers”, dat zijn zij, die zulk vervoer binnen een „zône” onderhouden. Nu blijkt, dat om te beginnen, alle wegen waarop bij het inwerkingtreden dezer wet een geconcessioneerd bedrijf vervoer bewerkstelligde, tot „zône” wordt verklaard. Wie dus op zulk een weg wil vervoeren, behoeft een concessie. Voor andere wegen (die immers nog geen „zône” zijn) is een concessie dus niet noodig; men kan ze echter aanvragen en wordt de concessie verleend, dan wordt de route tot „zône” verklaard en is voortaan een ieder, die over dien weg een dienst wil exploiteeren, genoodzaakt concessie te vragen. Concessie

- is dus alleen noodig om een vervoerbedrijf te mogen exploiteeren op een traject waarover reeds een ander zulk een bedrijf onderhoudt. Vervalt een concessie dan vervalt ook de „zône”, tenzij nog een ander concessie heeft voor diezelfde „zône”.
- Ontario: *alle als bedrijf uitgeoefend vervoer van personen en goederen.* Niet onder de regeling vallen: de openbare middelen van vervoer die binnen één stad blijven, en evenmin het openbaar goederenvervoer vanaf een boerderij of bosch, uitgezonderd dat van levende have en melk.
- Saskatchewan: *alle tegen betaling verricht vervoer van personen en goederen, benevens alle vervoer per vrachtwagen.*

Uitgezonderd zijn echter: personen-vervoerende motorrijtuigen toebehoorende aan een spoorwegmaatschappij en uitsluitend gebruikt binnen een stad, motorrijtuigen uitsluitend gebruikt voor postvervoer, ambulances, lijkwagens.

Bovendien vrachtwagens, toebehoorende en gebruikt door een Regeering, gemeente of schoolbestuur; vrachtwagens gebruikt binnen een stad; vrachtwagens uitsluitend voor boerenbedrijf; vrachtwagens uitsluitend gebruikt voor steenslag, zand, enz., voor de wegen bestemd; vrachtwagens welke voor een jaar om bijzondere redenen door de Board zijn vrijgesteld. Bovendien zijn een aantal bepalingen niet van toepassing op: den eigenaar van een „public service vehicle” wiens hoofdbedrijf bestaat in het exploiteeren van een taxi- of sleepersdienst binnen de grenzen van een gemeente, en op den eigenaar van zulk een middel van vervoer die het voertuig uitsluitend gebruikt voor het vervoer van steenkolen, klei, steenslag en andere door de Board te bepalen materialen.

Uit een en ander valt dus af te leiden, dat, behoudens de uitzonderingen, geregeld zijn: in alle provincies het vervoer van per-

sonen en goederen dat tegen vergoeding plaats vindt. Voor Alberta, Manitoba en Saskatchewan komt hierbij het particuliere goederenvervoer (goederenwerkverkeer). In Nova Scotia wordt voor toepasselijkheid der regeling echter geëischt, dat het vervoer langs een vaste route of in een bepaald rayon plaats vindt; niet echter dat zulks geschiedt volgens vaste dienstregeling.

Bij lezing der teksten moet men er rekening mede houden dat de Canadeesche wetgevingen het onderscheid tusschen contract en common carriers in het algemeen niet maken en beide samen betitelen als „public carriers”; hun dienst als een „public service”. In het algemeen wordt in Canada onder „public service vehicle” verstaan een voertuig waarin personen of goederen vervoerd worden tegen vergoeding, onverschillig of „separate fares” betaald worden of niet. In sommige Staten is de omschrijving iets anders en verstaat men er onder een voertuig dat gebruikt wordt in een vervoerbedrijf; hier wordt dus geëischt dat de vervoerder er een bedrijf (business) van maakt.

Wanneer wij in onderstaande tabel, die weergeeft welk vervoer in de zeven behandelde provincies geregeld is, het onderscheid tusschen contract- en common carriers wel maken, doen wij dit met het oog op het feit dat andere landen deze indeeling maken. Dus om der wille van de overzichtelijkheid der Canadeesche regeling in het verband der regelingen van andere landen.

PERSONENVERVOER

GOEDERENVERVOER

	Private	Public service		Private	Public service	
		contract	common		contract	common
Alberta		x	x	x	x	x
Britt. Col.		x	x		x	x
Manitoba		x	x	x	x	x
New Brunsw.		x	x		x	x
Nova Scotia		(x)	(x)		(x)	(x)
Ontario		x	x		x	x
Saskatch.		x	x	x	x	x

In bovenstaande tabel beteekent X dat voor de bedoelde soort vervoer een

concessie vereischt is, terwijl een tusschen haakjes geplaatste X beteekent dat alleen een concessie vereischt is voor doublures op hetzelfde traject.

Wij zullen thans nagaan aan welke autoriteiten de uitvoering dier regelingen is opgedragen. Het blijkt dat in alle provincies de uitgifte van concessies berust bij een publieke autoriteit. In Alberta en British Columbia is het de Minister van Publieke Werken, in Manitoba, New Brunswick, Nova Scotia en Saskatchewan is het een Commissie (meestal een reeds bestaande Public Utility Board, die voor de gelegenheid al dan niet met eenige personen, ambtenaren, is aangevuld), in Ontario is het het wegendepartement dat de concessie verleent. In Nova Scotia geldt echter deze bijzonderheid dat bovendien goedkeuring door den Wegenminister vereischt is, die daarenboven gerechtigd is intrekking van de concessie te vorderen wanneer hij zulks in het algemeen belang noodig oordeelt; de macht van de Board is hier dus niet zeer groot. Vrijwel omgekeerd is de verhouding in Ontario ten aanzien van de concessieverleening voor goederenvervoer. Dáár heeft het Departement de bevoegdheid concessie te verleenen, doch kan zij daarin worden belemmerd doordat een Board (Ontario Municipal Board) geen „certificate of public necessity and convenience" aan het Departement uitreikt. Dit geldt alleen voor het uitreiken van nieuwe concessies, daar het Departement voor vernieuwing de goedkeuring van de Board niet behoeft.

In deze beide laatste provincies is dus een zekere samenwerking van autoriteiten noodig om tot concessieverleening te geraken.

In eenige Staten zijn de bevoegdheden van de Boards zeer groot (Manitoba, New Brunswick, Saskatchewan en, behoudens de voor concessieverleening noodzakelijke goedkeuring van den Minister, ook in Nova Scotia); in andere kan de Regeering voorschriften geven die den inhoud der concessies voor een groot deel bepalen (Alberta, British Columbia, Ontario). In Alberta geldt als bijzonderheid dat weliswaar de Minister de concessies verleent, doch dat de tarieven onderworpen zijn aan de goedkeuring van, en ze zelfs kunnen worden vastgesteld door de Board op Public Utility Commissioners; iets waardoor de macht van de Regeering daar eenigszins minder is dan in de beide andere laatstgenoemde provincies.

Wij komen thans tot de vraag wat de concessioneerende autoriteit moet overwegen, alvorens een concessie uit te geven. In het algemeen kan men zeggen dat hij overtuigd moet zijn van het nut der concessieverleening. Bewijs van positief nut moet dus geleverd worden. Dit blijkt vanzelfsprekend reeds in die provincies waar de concessie den naam draagt van „certificate of public necessity and convenience” (Nova Scotia, Ontario), doch sterker nog wanneer, (zooals in Br. Col.) sprake is van een weigering die kan geschieden wanneer de Minister van oordeel is „that the issuance of the licence would not be in the public interest”. Of wanneer (zooals in Manitoba) de Board te overwegen heeft „that the existing facilities for transportation are insufficient, or that public convenience will be promoted by the establishment or continuance from year to year of the proposed transportation service or a part thereof”. In Saskatchewan wordt als voorwaarde genoemd dat de autoriteit van oordeel moet zijn dat „public business will be promoted”. In Alberta blijkt uit de wet zelf slechts dat de verzoeker zeer uitvoerige inlichtingen moet verschaffen, doch duidelijker is de bepaling van art. 1 der uitvoeringsbepalingen, waarin verklaard wordt „dat de aanvrager zoodanig bewijs van de behoefte aan een „public service” zal moeten leveren, als de minister noodig acht” (om uit dat bewijs het bestaan der behoefte te kunnen vaststellen!).

Bijzonder zijn de punten die in New Brunswick af te wegen zijn; niet omdat in andere provincies een op juiste wijze licenseerende autoriteit deze punten niet zou behooren te overwegen, doch omdat deze punten in de wet zijn vastgelegd. Art. 6 (3) vergt namelijk dat „redelijke aandacht moet worden besteed aan: 1) den transportdienst die reeds door een spoor- of tramweg of door een wegvervoerder wordt bewezen; 2) de meerdere of mindere waarschijnlijkheid dat de voorgestelde dienst permanent en gedurende het geheele jaar zal plaats vinden (voor zoover de wegen open zijn); 3) de uitwerking die de voorgestelde vervoerdienst waarschijnlijk zal hebben op andere vormen van vervoer.” Is de Board, na overweging van dit alles, overtuigd dat „public convenience will be promoted” dan kan zij de concessie verleen.

Uit deze bepalingen blijkt duidelijk dat den wetgever van New Brunswick een waarlijke coördinatie voor oogen heeft gestaan; hij wil blijkbaar de transportmiddelen bezien in onderling verband; de

uitwerking is echter eenzijdig, daar slechts, wanneer het om het autovervoer gaat, op de uitwerking op andere verkeersmiddelen wordt gelet, en er omgekeerd geen bepalingen bestaan die den invloed van andere verkeersmiddelen op de auto onder de aandacht moeten brengen. Dit gebrek vloeit logisch voort uit het ontbreken van een alle verkeersmiddelen omvattende coördinatieregeling; hierdoor komt het wegverkeer in de positie van den nakomer, voor wien nog wel een plaats zal worden ingeruimd, doch die steeds beschouwd wordt als een lastig kind dat zooveel mogelijk klein dient te worden gehouden. De beteekenis van het door de wet noemen van drie te overwegen punten, zien wij als volgt:

Ook zonder dat zij genoemd waren zou een coördineerende autoriteit rekening met hen hebben te houden; nu zij genoemd zijn, loopt men het gevaar dat uitsluitend op hen zal worden gelet en andere voor de coördinatie gewicht in de schaal leggende motieven, veronachtzaamd zullen worden. Hierom achten wij hun wettelijke fixeering geenszins onverdeeld gunstig.

Wilde men ze toch opnemen, dan had men dit kunnen doen door ze als voorbeelden te noemen van omstandigheden waarmede rekening moet worden gehouden, wanneer men uitvoering geeft aan coördinatie-politiek.

Is de concessioneerende autoriteit overtuigd van het nut der te verleenen concessie, dan gaat zij nochtans in een aantal gevallen niet tot uitreiking over, voordat door den verzoeker zekerheid is gesteld (verzekering enz.), en in een enkel geval niet voordat de verschuldigde belasting is betaald.

Wij stellen ons thans de vraag in hoeverre hij die eenmaal concessiehouder is, in de vrije uitoefening van zijn bedrijf beperkt wordt.

Het is op drieërlei wijze dat een concessiehouder gebonden kan zijn.

In de eerste plaats door bepalingen die voor een ieder, dus zowel voor een concessiehouder als voor een niet-concessiehouder gelden; in de tweede plaats door wettelijke voorschriften welke alleen voor concessiehouders gelden; in de derde plaats door bepalingen welke in de concessie zelf voor den houder dier concessie zijn opgenomen.

De eerste categorie van voorschriften kunnen wij thans buiten beschouwing laten; hetgeen ons interesseert is de vraag hoe de concessiehouder in zijn kwaliteit van concessiehouder gebonden is. Of die bepalingen als condities in de concessie zijn opgenomen (waardoor dus bij overtreding der gestelde regelen contractbreuk aanwezig is), of dat die bepalingen in wetten of uitvoeringsvoorschriften te vinden zijn, en hierdoor gekarakteriseerd zijn dat zij de houders van een concessie binden (hetgeen bij overtreding geen contractbreuk, doch schending van een wettelijk voorschrift oplevert), doet hier eveneens weinig ter zake. De vraag, die wij thans willen beantwoorden, luidt slechts: „In welke opzichten is de concessiehouder (dus hij, aan wien in beginsel een recht op uitoefening van een vervoerbedrijf is verleend) in de vrije uitoefening van zijn bedrijf beperkt?

Alberta: De wet geeft ruime regelende bevoegdheid aan de Regeering, die in bepaalde gevallen algemeen geldende voorschriften kan, in andere moet vaststellen, betreffende een aantal door de wet genoemde onderwerpen. Hierbij maakt de wet onderscheid tusschen a) het vervoerbedrijf dat personenwagens exploiteert en in hoofdzaak personen vervoert (bij uitzondering expresgoederen); b) het vrachtwagenvervoerbedrijf, dat een publiek aanbod doet om alle goederen te vervoeren die op vastgestelde tijdstippen of over een vastgestelde route of tusschen bepaalde punten worden aangeboden; c) ander vervoer per vrachtwagen.

Voor alle drie soorten vervoer geldt: a) dat de Regeering de voertuigen mag classificeeren; hun maximum-gewicht mag vaststellen; gebruik van bepaalde klassen of wagens van bepaald gewicht op bepaalde klassen van wegen mag verbieden. b) dat de Regeering het voor de concessie verschuldigde recht mag vaststellen. c) dat de Regeering het maximum-aantal passagiers en/of het maximum te vervoeren gewicht mag bepalen. d) dat de Regeering voorschriften mag geven betreffende het gebruik der voertuigen op den openbaren weg. e) dat de voertuigen rein en in veiligen toestand moeten blijven. f) dat zekerheid gesteld moet zijn. (Hierbij heeft de Regeering zekere vrijheid om vast te stellen waarvoor de zekerheid zal dienen).

Voor de beide eerste soorten vervoer geldt: a) dat zij zich moeten houden aan de tarieven, welke of door de Board of Public Utilities Commissioners moeten zijn goedgekeurd, of zelfs kunnen zijn vastgesteld) (S. 6 (3)); b) dat ongelukken aan den Minister gemeld moeten worden; c) dat ontslag van een chauffeur den Minister gemeld moet worden.

Voor de eerste soort vervoer geldt in het bijzonder: a) dat de vervoerder slechts met wagens mag rijden op welke de concessie betrekking heeft (S. 6 (5)); b) dat hij zich moet houden aan de vastgestelde route; c) dat hij zich moet houden aan de dienstregeling welke door den Minister goedgekeurd moet zijn (de wet noemt dit: „aan de data tusschen welke, en de dagen en uren waarop de dienst zou worden uitgevoerd; aan de vertrek- en aankomsttijden ook voor tusschenliggende punten”), dat de Minister mag bevelen dat diensten die over denzelfden weg worden uitgevoerd, op een gecombineerde dienstregeling worden gereden. (N.B. De gelding van b) en c) moet men althans opmaken uit het feit dat de vervoerder over deze punten zeer nauwkeurige inlichtingen moet verschaffen, voordat de concessie wordt verleend. Bovendien wordt onze meening gesterkt door het feit dat bij het geregeld vrachtvervoerbedrijf, krachtens het amendement van 1934, op ondubbelzinnige wijze dergelijke eischen worden gesteld, althans het stellen ervan mogelijk is gemaakt. En wanneer dat geldt voor goederenvervoer, dan mag men toch zeker aannemen dat het ook voor den geregelden personendienst zal gelden); d) dat de werktijd voor de chauffeurs is vastgesteld op ten hoogste negen uur binnen een periode van 24 uur (S. 10); e) dat een (bepaalde) vervoerplicht ten aanzien van het vervoer van personen bestaat, (S. 11); f) dat een zekere mate van exploitatieplicht bestaat; althans het verbod een dienst te staken voordat 10 dagen verlopen zijn nadat men voldaan heeft aan de verplichting die staking aan den Minister en het publiek aan te kondigen; g) bovendien gelden een aantal bepalingen welke in het bijzonder betrekking hebben op de veiligheid der reizigers, en b.v. bestaan in de verplichting twee deuren in een personenvervoerende wagen te hebben, die een verbod van rooken voor den chauffeur inhouden, enz.

Voor de tweede soort vervoer geldt in het bijzonder: a) dat de Regeering mag bepalen dat de tarieven en dienstregelingen gedrukt en gepubliceerd moeten worden; b) dat de Regeering een vervoerplicht kan invoeren; kan vaststellen dat ze zich aan tarieven moeten houden en discriminatie kan verbieden; c) dat de Regeering de verplichting kan opleggen, uitvoerig aanteekening te houden van de verrichte transporten; dewelke open moeten staan voor inspectie vanwege den Minister; d) dat de Regeering kan bepalen dat dit soort vervoerders op verzoek inlichtingen over hun bedrijf aan den Minister moeten verschaffen. (Deze verplichtingen vindt men in het van 16 April 1934 dateerende S. 7a).

Een opvallend verschil tusschen de bijzondere verplichtingen der geregelde personen- en goederenvervoerders, bestaat in het feit dat bij het goederenvervoer aan de Regeering de bevoegdheid tot regeling wordt gegeven, doch zij de vrijheid behoudt al dan niet van haar bevoegdheden gebruik te maken. Een ander verschil ligt in de tariefbepaling; terwijl bij het personenvervoer de Board indirect of direct de tarieven bepaalt, vindt men bij het geregelde goederenvervoer slechts vermeld de verplichting der bedrijven zich aan de tarieven te houden, benevens een verbod van discriminatie; hier blijven dus de bedrijven zelf baas over de tarieven, zoolang deze niet discrimineerend werken. Een bepaling die men ook bij het goederenvervoer tevergeefs zoekt is die betreffende den arbeidstijd van de chauffeurs. Dit geeft aanleiding tot de vraag of de bepaling

welke men hierover bij het personenvervoer aantreft, uitsluitend bedoeld is als veiligheidsmaatregel voor de passagiers. Wanneer hierop, zooals wij meenen, bevestigend moet worden geantwoord, kan men zich moeilijk losmaken van de vraag of dat wat voor passagiers gevaarlijk is, niet evenzeer gevaarlijk is voor andere weggebruikers, en of daarin niet een even geldige reden ligt om ook de werktijden in het geregeld goederenvervoerbedrijf, ja zelfs de werktijden van alle in loondienst werkende chauffeurs, te beperken. Reeds uit het oogpunt van de veiligheid op den weg, missen wij in de wetgeving van Alberta noode een volledige regeling van den arbeidstijd. Een ander verschil bestaat hierin dat van een verplichting tot drukken en publiceeren van tarieven bij het personenvervoer niet wordt gesproken; hiervoor kan nauwelijks een reden worden genoemd, en het is dan ook waarschijnlijk dat dit gebrek een gevolg is van het feit dat de regeling van het personenvervoer van ouderen datum en achtergeraakt is bij de moderner ideeën, die in het amendement van 16 April 1934, welke het goederenvervoer betreft, zijn neergelegd.

British Columbia: Hier heeft men slechts te doen met concessiehouders die een vervoerbedrijf uitoefenen. De bepalingen der wet binden gelijkelijk zoowel het als bedrijf uitgeoefend personen- als goederenvervoer.

Voor alle concessiehouders geldt: a) als wettelijk voorschrift: dat een concessiehouder verplicht is „to furnish adequate service to the public in conformity with the licence issued to him and with the provisions of this part and the regulations”, (S. 71); b) als voorschrift door de Regeering krachtens de wet te geven: al die voorschriften welke noodig of wenschelijk zijn en niet in strijd met deze wet; waarbij de bevoegdheid der Regeering zich onder meer uitstrekt tot: 1) het classificeeren der voertuigen en het verbinden van bepaalde voorwaarden aan de plaatsing in een bepaalde klasse, het vaststellen van het maximum aantal passagiers of/en maximum te vervoeren gewicht; het verbieden van het gebruik van bepaalde klassen voertuigen op bepaalde wegen, hetzij voor tijdelijk, hetzij voor langen duur. 2) het vaststellen van het voor de concessie verschuldigde recht. 3) het geven van een regeling betreffende de exploitatie der voertuigen en het gedrag van chauffeurs en passagiers; betreffende „the adequate accomodation and service and the depot facilities to be furnished to the public”; betreffende den vervoerplicht en de uitgifte van permits voor reserve- en inval-wagens (die niet onder de concessie vallen). 4) het regelen van de inspectie en het toezicht op de tabellen, dienst en veiligheid der vervoerbedrijven, en van het toezicht op alle zaken die hun verhouding tot de passagiers, vrachters en het publiek in het algemeen raken. 5) het geven van voorschriften betreffende de goedkeuring der tarieven, en het overleggen en publiceeren van tarieftabellen; het verbod van die tarieven af te wijken. 6) het geven van voorschriften betreffende de goedkeuring der dienstregelingen, en het overleggen en uitgeven van dienstregelingen der vervoerbedrijven, die over een vastgestelde route of tusschen vaste punten een dienst onderhouden; het verbieden een voertuig met grooter snelheid te rijden, dan in de verklaring waarbij de dienstregeling

is goedgekeurd, voor zulk een voertuig is vastgesteld. 7) het regelen van de procedure die gevolgd moet worden en de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om tarieven en dienstregelingen te veranderen. 8) voorschrijven van de boekhoudmethode, en het houden van dagelijksche en andere aantekeningen betreffende de exploitatie; en het opmaken van rapporten. 9) het eischen van een technische inspectie der voertuigen en de uitgifte van inspectiebewijzen. 10) andere voorschriften, in het bijzonder voor de veiligheid, te geven.

Manitoba: Het vervoer dat hier door de wet geregeld is, bestaat uit: 1) dat wat plaats heeft met public vehicles (het personen- en goederen-vervoerbedrijf, waarvoor een concessie wordt verlangd); 2) dat wat plaats heeft met commercial trucks (het goederenwerkverkeer), waarvoor een permit wordt vereischt. (N.B. De term „public vehicle” slaat hier, evenals in alle andere provincies, behalve Alberta, niet alleen op het personenvervoer, doch omvat ook het tegen vergoeding verrichte goederenvervoer).

Voor beide soorten vervoer geldt: dat zij staan onder het algemeene toezicht van de Board „in their relation to the public, the railways and to one another.” (am. 1932). Hieraan voegt de wet de volgende bevoegdheden van de Board toe: 1) te vorderen dat een vervoerder zich houdt aan de gestelde regelen; 2) de voertuigen te classificeeren; 3) het hooren en in orde brengen van klachten; het onderzoeken of de wettelijke voorschriften wel worden opgevolgd en het te dien einde oproepen en ondervragen van personen; 4) te vorderen dat verslagen, rapporten en andere inlichtingen betreffende het vervoer worden overlegd. (Hiertoe bestaat een wettelijke verplichting).

De wet kent de volgende bevoegdheden aan de Board toe, welke bij uitsluiting op *vervoerbedrijven* betrekking hebben: 1) te vorderen dat de vervoerbedrijven „furnish adequate, safe, sanitary and proper service”; 2) routes vast te stellen; districten aan te wijzen; het aantal voertuigen vast te stellen die in zulk een district of langs zulk een route geëxploiteerd mogen worden); 3) maximum- en minimumtarieven vast te stellen; tarieven te bepalen. (N.B. Alle tarieven behoeven goedkeuring van de Board; deze kan ze te allen tijde wijzigen. Stelt de Board een „standaardtarief” in, dan neemt dat de plaats in van een door den vervoerder vastgesteld en door de Board goedgekeurd tarief); 4) het regelen van en toezien op de dienstregelingen; 5) voorschriften te geven voor en toe te zien op de soort uitrusting, het onderhoud en de wijze van exploitatie der vervoermiddelen; 6) de passagiers- en ladingscapaciteit voor te schrijven; eveneens het maximum-gewicht en de soorten expres- en andere goederen die mogen worden meegevoerd; zoo ook den vorm en het gewicht der colli; 7) waar het noodig blijkt, te vorderen dat stations voor personen en goederen worden ingericht en gehandhaafd, en te beslissen omtrent de geschiktheid van hun ligging; 8) te voorzien in een regeling der werktijden en loonen; daarbij maximum-aantal werkuren en minimum-loonen vast te stellen; 9) „to coordinate motor carrier services with railway services, and to that end to coöperate with any

body having federal or provincial jurisdiction over railway or motor services"; dus: alle maatregelen te nemen die deze coöperatie dienen.

Voorts heeft ieder vervoerbedrijf den wettelijken plicht: 1) zekerheid te stellen; 2) exploitatie voort te zetten, zoolang het niet van die verplichting is bevrijd; (exploitatieplicht); 3) „convenient, efficient and sufficient service" te leveren; 4) alle *personen* te vervoeren die zich daartoe aanbieden, mits er nog zetels open zijn (beperkte vervoerplicht; welke bovendien alleen geldt voor het personenvervoerbedrijf); 5) geen personen te vervoeren in een truck (vrachtwagen) (S. 113 A), tenzij met goedvinden van de Board (vgl. Saskatchewan); 6) een bepaalden vorm van laadbrief te gebruiken, welke voor de politie ter inspectie moet staan; 7) andere plichten, die in het bijzonder op de veiligheid van passagiers betrekking hebben.

Voor het goederenwerkverkeer bestaan naast de verplichtingen die aan *beide* soorten concessiehouders zijn opgelegd, geen bijzondere beperkingen.

Een der meest op den voorgrond tredende bepalingen, waardoor de inhoud der concessies in Manitoba wordt beheerscht, is die betreffende maatregelen, welke genomen kunnen worden om het wegverkeer met het spoorwegverkeer te coördineeren. De gedachte aan coördinatie, aan het zien van het wegverkeer als een deel in een geheel, treft men ook aan in de bepaling die aan de Board het algemeene toezicht geeft over het wegvervoer „in hun verhouding tot het publiek, de spoorwegen en jegens elkaar". Onder de huidige gebrekkige deel-regeling kan echter van coördinatie in den waren zin in Manitoba geen sprake zijn, doch wel kan men eenige verbetering in den toestand brengen door samenwerking, coöperatie, een term die in de wet dan ook wordt gebruikt. Samenwerken met bevoegde instanties, federale en provinciale, daartoe heeft de Board de bevoegdheid; daarbij heeft zij de macht om bereikte resultaten tot gelding te brengen.

New Brunswick: De regeling slaat hier alleen op vervoer met public vehicles, dus op het personen- en goederenvervoerbedrijf.

De Board heeft de bevoegdheid: 1) routes vast te stellen (doch slechts met goedkeuring van den Minister); 2) maximum- of ten minimumtarieven vast te stellen; 3) voorschriften te geven omtrent dienstregelingen en op hun uitvoering toe te zien; 4) het overleggen van verslagen, rapporten en andere gegevens te vorderen; 5) toe te zien op, en regelingen te treffen over alle zaken die betrekking hebben op de verhouding tusschen vervoerders en het reizend publiek; 6) veiligheidsvoorschriften te geven.

De bedrijven hebben voorts den wettelijken plicht: 1) den dienst voort te

zetten, zoolang zij niet uitdrukkelijk van die verplichting bevrijd zijn; 2) voor den 15den van iedere maand de bruto-inkomsten op te geven aan de Belastingen, en het recht te betalen dat de Regeering vaststelt; 3) een jaarlijksche opgave te doen der bruto-inkomsten; 4) zekerheid te stellen; 5) „to give convenient, efficient and sufficient service”.

In uitvoeringsbepalingen heeft de Board van zijn bevoegdheden gebruik gemaakt om onderwerpen als de veiligheid, werktijden (10 en 16 uur), verzekering, publicatie van tarieven en dienstregelingen, vervoerplicht, tarieven voor het vervoer van personen, snelheid, vrachtbrieven, het melden van ongelukken en het overleggen van verslagen, te regelen.

Nova Scotia: Het vervoer dat hier door de wet geregeld is omvat: 1) het personenvervoer dat tegen vergoeding plaats vindt tusschen twee vaste punten of over een regelmatige route, welke valt in een Passenger Motor Carrier Zône, onverschillig of dit vervoer op gezette dan wel op onregelmatige tijdstippen plaats vindt; 2) het goederenvervoer dat tegen vergoeding plaats vindt over een weg, welke valt in een Freight Motor Carrier Zône.

Beide soorten vervoer worden door de wet op gelijke wijze behandeld. Voor beide geldt dat de Board de volgende bevoegdheden heeft: 1) toe te zien op en regelingen te geven voor de vervoerbedrijven; 2) de tarieven, classificaties en voorschriften welke daartoe strekken, vast te stellen of goed te keuren; 3) voorschriften te geven voor en toe te zien op de tabellen, den dienst en de veiligheid der vervoerbedrijven; 4) een uniform systeem van boekhouding en afschrijving voor te schrijven; 5) overlegging van jaarlijksche en andere rapporten te vorderen; 6) toe te zien op en regelingen te geven voor ieder vervoerbedrijf in alle zaken die de verhouding tusschen dat bedrijf en zijn cliënten betreffen; 7) zoodanige condities aan de concessies te verbinden als zij van oordeel is dat „public convenience and necessity” vereischen; 8) te iederer tijd een concessie te veranderen; 9) regelen te geven voor chauffeurs.

De bedrijven hebben den wettelijken plicht: 1) vervoergelegenheid te verschaffen overeenkomstig de concessie; 2) geen andere motorrijtuigen te gebruiken dan die welke in de concessie genoemd zijn; 3) mededeeling te doen aan de Board wanneer zij een voertuig uit den dienst nemen, verkoopen enz.; 4) belasting te betalen; 5) zekerheid te stellen; 6) ongelukken te rapporteeren; (Board kan dan een onderzoek instellen); 7) een door de Board goedgekeurden vrachtbrief te gebruiken, welke een zoodanige garantiebepaling moet bevatten als de Board redelijk en geschikt acht.

In de uitvoeringsbepalingen treft men nog aan: 1) de verplichting de motorrijtuigen in veiligen en reinen staat te houden; 2) beperking van den werktijd van chauffeurs tot 10 uur in 24 uur; 3) maximum aantal te vervoeren personen; 4) (beperkte) vervoerplicht voor personen; 5) beperking snelheid; 6) publicatie dienstregeling, snelheidstabel en tarieven door ophanging in personenvoertuigen; 7) tarieven van goederenvervoer, gedrukt of getypewrited op kaart, mee te

voeren, welke op verzoek van de Board of van iemand van harentwege, of van een vervrachter of waarschijnlijk-toekomstig-vervrachter, door den chauffeur moet worden getoond; 8) dagelijksche gegevens bij te houden; 9) exploitatieplicht; 10) tal van bepalingen welke op de veiligheid, speciaal van personen-voertuigen betrekking hebben.

De ruimste bepaling is wel die welke aan de Board de algemeene bevoegdheid geeft toe te zien op en regelingen te geven voor de vervoerbedrijven. Al hare daarna genoemde rechten zijn in wezen slechts voorbeelden van het terrein harer bevoegdheid. Zij zou, waneer de wet niet uitdrukkelijk een aantal plichten aan de vervoerbedrijven had opgelegd, o.i. zelf ook tot opleggen dezer verplichtingen bevoegd zijn geweest.

Ontario: Hier betreft de regeling: 1) het personenvervoerbedrijf; 2) het goederenvervoerbedrijf.

Voor de eerste soort vervoer geldt: 1) de Regeering mag de condities van en de regelingen waaraan de concessies onderworpen zijn, vaststellen; 2) het Departement zal vaststellen het maximum-aantal passagiers en het maximum aan expres-goed te vervoeren gewicht; 3) het Departement mag de voor de concessies te betalen rechten vast stellen; 4) het Departement mag de door haar goedgekeurde tarieven *herzien*.

De concessionaris heeft de volgende verplichtingen: 1) slechts tarieven te berekenen die door het Departement zijn goedgekeurd; 2) voertuigen in reinen en veiligen toestand te houden; 3) een chauffeur niet meer dan 10 uur binnen 24 uur te laten werken; 4) (bepaalde) vervoerplicht voor personen; 5) verzekering; 6) gebruiken van laadbrief welke moet zijn goedgekeurd door het Departement en waarin zoodanige garantiebepaling is opgenomen als het Departement redelijk en geschikt acht.

In de uitvoeringsbepalingen vindt men nog: 1) verplichting om geen andere wagens te gebruiken dan onder de concessie vallen; verbod af te wijken van de in de concessie vastgestelde route; 2) verplichting ongelukken te melden; 3) exploitatieplicht; 4) publicatie van dienstregelingen door aanplakking in wachtkamers; 5) het Departement kan bevelen dat op één weg waar meer dan één bedrijf een dienst uitvoert, de bedrijven zulks doen op een gecombineerde dienstregeling; 6) bedrijven moeten op verzoek alle inlichtingen over hun bedrijf verschaffen die het Departement vraagt; 7) mededeeling doen van ontslag van een chauffeur; 8) andere bepalingen, in hoofdzaak de veiligheid betreffende.

Voor de tweede soort vervoer geldt: a) dat de Regeering, op aanbeveling van den Minister, voorschriften mag geven betreffende: 1) de uitgifte, verlenging, hernieuwing, overdracht schorsing en herroeping van concessies; 2) de betaling der belasting; het bedrag en den tijd van betaling; 3) de zekerheidsstelling; 4) den laadbrief; 5) de publicatie, het overleggen en aanplakken van tarieven; 6) de methode van boekhouden en de over te leggen verslagen; 7) de werktijden der chauffeurs; 8) de minimumleeftijd van chauffeurs en hun minimumloon; 9) in het algemeen voor de richtige uitvoering van de wet; b) dat de Board de wetten en voorschriften mag uitvoeren; c) dat de vervoerbedrijven den plicht hebben:

1) tarieven over te leggen aan de Board, en zich aan die tarieven te houden (goedkeuring door de Board wordt dus niet vereischt); 2) geen discriminatie toe te passen („No reduction or advance in any such tolls shall be made or accepted, either directly or indirectly, in favour of, by, or against any person”).

Hetgeen in het bijzonder opvalt is hier de plaats die de Regeering in de concessieverleening inneemt; zij is het die de volledige concessieverleening in het personenvervoerbedrijf in handen heeft; waar het echter om het goederenvervoerbedrijf gaat, heeft de nog nieuwe „Public Commercial Vehicle Act” welke van 1934 dateert, de Ontario Municipal Board ingeschakeld. Deze is het eigenlijke uitvoeringsorgaan, verschaft een „certificate of necessity and public convenience”, doch de eigenlijke concessie moet toch nog door het Departement verleend worden. Zoo is het ook het Departement, dat de bevoegdheid heeft over verschillende onderwerpen uitvoerige regelingen vast te stellen. Evenals in Alberta valt op, dat hiervoor het goederenvervoer de bevoegdheid tot regeling aan de Regeering is gegeven, doch zij de vrijheid behoudt daarvan al dan niet gebruik te maken.

Saskatchewan: de wet betreft hier: 1) personen- en goederenvervoerbedrijven; 2) goederenwerkverkeer.

Voor beide soorten vervoer geldt: 1) dat de Board mag vorderen het overleggen van verslagen, rapporten en andere gegevens; dat zij mag toezien op de concessiehouders in alle zaken die de verhouding tusschen hen en het publiek betreffen; 2) dat geen aanhangwagens zijn toegelaten; 3) dat zij belasting moeten betalen.

Voor de eerste soort geldt bovendien: a) dat de Board zal mogen doen wat noodig is voor een juiste uitoefening van zijn taak en in het bijzonder voorschriften of beslissingen mag geven betreffende: 1) de tot zekerheid te stellen som; 2) den aard van levende have, vloeibare stoffen, goederen en koopwaren die vervoerd mogen worden; 3) de routes; 4) de rayons waarbinnen de voertuigen geëxploiteerd mogen worden; 5) de passagiers- en goederencapaciteiten der voertuigen; 6) het maximumgewicht aan expresgoed en bagage dat meegevoerd mag worden; den vorm en het gewicht der colli; 7) tarieven; 8) de commissie die geheven mag worden van rembourszendingen; 9) het onderhouden van depots en hun ligging; 10) dienstregelingen voor bepaalde routes; 11) classificatie der voertuigen; 12) de chauffeurs. b) Dat met goedkeuring van de Regeering de Board omtrent de volgende onderwerpen voorschriften mag geven: 1) uniforme vrachtbrieven; 2) de uitgifte van genummerde kaartjes door exploitanten van een op een vaste route uitgeoefenden dienst; 3) het classificeeren van levende have,

goederen, koopwaar en ander materiaal; 4) den aard der goederen die als expresgoed mogen worden vervoerd; 5) den aard der „containers”; 6) den vorm der concessies en tijdelijke vergunningen; 7) en voorts in het algemeen voor een richtige uitvoering van de wet. c) De vervoerbedrijven hebben den wettelijken plicht: 1) te voldoen aan de verplichting der wettelijke ongevallenverzekering voor het personeel; 2) zekerheid te stellen; 3) niet meer passagiers of grooter gewicht, of andere goederen te vervoeren, dan de concessie toestaat; 4) „to give convenient, efficient and sufficient service”; 5) geen andere tarieven toe te passen dan de Board voorschrijft; 6) (bepaalde) vervoerplicht voor personen en goederen; 7) geen passagiers met een truck te vervoeren, tenzij met toestemming van de Board; 8) voertuigen te houden in reinen en veiligen toestand; 9) op een afgehuurden wagen een bord te voeren met het woord „chartered”; 10) publicatie van de tarieven en dienstregeling en zulks in of op den wagen en duidelijk leesbaar; 11) gebruiken van voorgeschreven vrachtbrief; 12) gebruiken van voorgeschreven kaartjes; 13) zich houden aan de dienstregeling; 14) exploitatieplicht; 15) ontslag van een chauffeur melden; 16) aantekening houden en inlichtingen geven; 17) ongelukken mededeelen.

Wij willen thans enkele der belangrijkste punten, welke in het voorgaande ter sprake zijn gekomen, naar voren brengen. In de eerste plaats de *tarieven*. Men kan hierbij onderscheiden: 1) algeheele vrijheid in tariefbepaling (doch met door de Regeering eventueel op te leggen verplichting de tarieven over te leggen, zich eraan te houden en geen discriminatie toe te passen), (het goederenvervoerbedrijf in Alberta en Ontario); 2) betrekkelijke vrijheid in tariefbepaling: a) goedkeuring noodig (personenvervoerbedrijf in Alberta en Ontario, personen en goederenvervoerbedrijf in British Columbia en Nova Scotia); b) gebonden door maximum en/of minimum tarieven: (personen en goederenvervoerbedrijven in Manitoba en New Brunswick); 3) betrekkelijke vrijheid, doch bovendien subsidiair gebonden (d.w.z. dat de tarieven óók kunnen worden vastgesteld door de autoriteiten): (personenvervoerbedrijf in Alberta, personen- en goederenvervoerbedrijf in Manitoba, Nova Scotia en Ontario); 4) algeheele gebondenheid: (personen en goederenvervoerbedrijven in Saskatchewan).

Van een *verplichting tot publicatie* is sprake bij: het vervoerbedrijf van Alberta, British Columbia, New Brunswick, Nova Scotia, Saskatchewan en Ontario, terwijl voor het personenvervoerbedrijf bij Alberta en Ontario zulk een bepaling ontbreekt. In de wet van Manitoba vindt men in het geheel geen verplichting tot publicatie opgenomen. Hiermede is echter geenszins gezegd dat in de practijk het

bestaan van een verplichting tot publicatie ook niet wordt aangenomen; in het bijzonder in die provincies waar een publicatieplicht wel voor het goederenvervoerbedrijf bestaat, doet het onwaarschijnlijk aan dat een dergelijke plicht voor het personenvervoer zou ontbreken.

In de tweede plaats de *dienstregelingen en routes*.

Leest men de bepalingen der bovenbehandelde Canadeesche wetgevingen, dan moet men tot de conclusie komen dat over routes en dienstregelingen weinig bepaalds is voorgeschreven. Slechts mag men als vaststaand aannemen dat, *indien* een route is vastgesteld, daarvan in het algemeen niet mag worden afgeweken.

Over de mogelijkheid tot vaststelling van dienstregelingen (waarbij vanzelf ook de route ter sprake moet komen) is sprake zoowel bij het personen- als bij het goederenvervoer in alle provincies, met uitzondering van Ontario, waar men zulks alleen bij het personenvervoer vindt. Het blijkt voorts dat de vaststelling der routes is overgelaten aan de concessioneerende autoriteiten. In enkele gevallen (Manitoba en Saskatchewan) is sprake van vaststelling van een rayon waarbinnen (naast een route waarover), een dienst kan worden uitgeoefend.

Omtrent de dienstregelingen vindt men bepalingen die bepaaldelijk op het vereischte wijzen, dat de concessioneerende autoriteiten de dienstregeling moeten goedkeuren; in enkele provincies vindt men een aan de autoriteiten toegekende bevoegdheid eenige bedrijven die een dienst over eenzelfde route onderhouden, te verplichten zulks volgens gecombineerde dienstregeling te doen.

In nagenoeg alle provincies treft men de verplichting aan, dienstregelingen, zoo zij er zijn, te publiceeren (een uitzondering hierop maken het goederenvervoerbedrijf in Alberta en het personenvervoerbedrijf in Ontario).

Samenvattend kan men concludereen dat in het algemeen de concessioneerende autoriteiten het recht hebben in de concessies een route of rayon vast te stellen; dat zij dienstregeling hebben goed te keuren; combinatie van dienstregelingen in enkele provincies kunnen bevelen; dat meestal een publicatieplicht bestaat en dat de concessionaris zich aan zijn route en dienstregeling zal moeten houden.

In de derde plaats de exploitatie- en vervoerplicht.

Met uitzondering van het goederenvervoerbedrijf in Ontario, kennen alle Staten voor hun vervoerbedrijven een *exploitatieplicht*. In enkele gevallen mag de exploitatie worden stopgezet 10 dagen nadat de exploitant van zijn voornemen daartoe kennis heeft gegeven aan de autoriteiten en het publiek.

Wat den *vervoerplicht* betreft, deze is steeds, wanneer zij aanwezig is, beperkt tot de verplichting personen of goederen mede te voeren, zoolang er ruimte is. Zij bestaat in alle provincies voor het personenvervoer, in Saskatchewan ook voor het goederenvervoer, terwijl in enkele Staten de invoering van een vervoerplicht voor het goederenvervoer mogelijk is.

Wij willen thans eenige aandacht schenken aan de rechten die aan een verleende concessie verbonden kunnen zijn. Zooals Dr. Ir. J. G. J. C. Nieuwenhuis in zijn onlangs verschenen werk „Economisch Vervoer”, opmerkt, is iedere concessieverleening steeds het gevolg van een verbod. Het recht dat door de concessie wordt verkregen is dus, in de gevallen waarop wij thans in het bijzonder het oog hebben, het recht om ondanks een daartoe strekkend verbod, een vervoerbedrijf te mogen uitoefenen. Uit zijn aard brengt dit geenszins mede dat een uitsluitend recht wordt verleend; het blijkt dan ook, wanneer men de Canadeesche wetgevingen nagaat, dat van een uitsluitend recht, dat in de normale concessie zou liggen, nergens sprake is.

Wel wordt in sommige provincies de mogelijkheid tot het verleenen van een monopolie-recht erkend. (Alberta, voor het personenvervoerbedrijf; Br. Col.; Ontario). In andere geeft men echter aan de gewone concessie eenigen meerderen inhoud, in dien zin, dat een tweede concessie over denzelfden weg slechts mag worden verleend wanneer de autoriteiten zulks noodig achten „om vervoer van personen of goederen naar een punt vanuit streken of punten mogelijk te maken, die niet in de concessie zijn vermeld” (Manitoba, Saskatchewan).

Een weer eenigszins anderen inhoud heeft het recht dat aan een concessie in New Brunswick is verbonden. Wanneer de autoriteiten daar van oordeel zijn dat de concessiehouder te kort schiet in zijn plichten, kunnen zij een nieuwe concessie verleenen, doch moeten van hun voornemen kennis geven aan den concessiehouder en dezen

gedurende minstens 20 dagen in de gelegenheid stellen, zelf in den dienst te voorzien.

De uitvoerigste bepaling omtrent uitsluitende rechten treft men in British Columbia aan. Zij komt in het kort hierop neer, dat de Minister ze kan verleenen, wanneer hij dit in het algemeen belang acht; zulks onder goedkeuring van de Regeering. Verleend kunnen zoo worden: rechten over een bepaalde route of tusschen bepaalde punten, voor den duur van 5 jaren, met recht op verlenging onder de veranderende voorschriften gedurende een nieuwe periode van 5 jaren. De houder moet zijn verplichtingen nauwgezet nakomen en een extra belasting betalen. Is zulk een concessie uitgegeven, dan sluit dit echter nog geenszins uit, dat een andere concessie wordt verleend. Dit kan namelijk om dezelfde redenen als waarom in Manitoba en Saskatchewan, naast de gewone concessie, een concessie kan worden uitgegeven. De Minister moet echter den houder van de bestaande concessie met zijn voornemen tot uitgifte op de hoogte brengen en hem eventueel een verhoor toestaan. De wet voegt er aan toe: „Geen andere eeuwigdurende of uitsluitende rechten worden erkend.”

Men merke echter op dat zelfs hier, waar men te doen heeft met een uitdrukkelijk als uitsluitend recht verleende concessie, de mogelijkheid blijft bestaan om in het algemeen belang het monopolie-karakter te niet te doen.

Bij de rechten die aan een concessie verbonden zijn, komt men in de verleiding te noemen de in enkele gevallen gegeven bepaling, dat „alleen houders van een concessie door adverteeren of op andere wijze, naar vervoer mogen dingen”. Wat hier te lezen staat is geconstrueerd als een recht, doch is in wezen een verbod, opgelegd aan hen, die zulk een concessie niet bezitten (Manitoba, Saskatchewan).

Uitzonderingen op de bepalingen der concessies kunnen in sommige gevallen worden toegestaan; zoo treft men de mogelijkheid bepalingen hieromtrent te maken, aan in de wetgeving van Br. Col., en de bevoegdheid permits voor een „special trip” uit te geven, in die van Ontario, Nova Scotia en Saskatchewan.

Over de organisatorische zijde der concessieverleening kunnen wij

kort zijn. Het spreekt vanzelf dat een vervoerder die een concessie wenscht, zich tot de bevoegde autoriteiten moet wenden onder overlegging van tal van gegevens en een aanvraagformulier. Wij hebben reeds besproken wat de autoriteiten zullen moeten overwegen. In enkele gevallen wordt nog een „hearing” gehouden en kunnen zij, wier belangen bij de uitgifte van de concessie betrokken zijn, voor of tegen de verlening getuigenis uitbrengen (New Brunswick).

Een concessie eindigt in het algemeen door tijdsverloop, en wel bijna steeds na den tijd van 1 jaar. Zij kan echter tusschentijds worden geschorst of zelfs ingetrokken; dit kan geschieden wegens schending van wettelijke voorschriften of concessiecondities; doch ook, volgens enkele wetgevingen, wanneer zulks in het algemeen belang noodig wordt geacht; het is niet meer dan billijk dat in zulk een geval een voorafgaande aankondiging aan den concessiehouder moet worden gezonden (zie b.v. New-Brunswick).

Nog slechts enkele bepalingen resten ons te noemen.

In alle provincies zijn concessiehouders verplicht duidelijk zichtbare en leesbare borden op hun wagens te voeren ten teken dat deze onder een concessie vallen. In Saskatchewan behooren bovendien wagens welke voor een reis zijn afgehuurd, een bord te dragen, waarop vermeld staat „chartered trip”. De bedoeling is duidelijk.

Overdracht van concessies is of in het geheel niet, of slechts met goedkeuring van de autoriteiten mogelijk. In het laatste geval kan de goedkeuring geëndosseerd worden op het concessiebewijs.

De beslissing of een voertuig in werkverkeer of in een vervoerbedrijf wordt geëxploiteerd, berust bij de concessioneerende autoriteiten (en wel in hoogste instantie) (zie b.v. Manitoba). In het algemeen worden inspecteurs aangesteld om de naleving te controleren. Boeten en zelfs gevangenisstraf zijn vastgesteld voor hen die de bepalingen niet nakomen. In sommige gevallen is intrekking van de concessie het gevolg.

Voor de positie van de Boards is nog belangrijk te weten, dat deze in het algemeen niet anders zijn dan de gewone Public Utility Boards, al dan niet aangevuld met eenige leden. Deze Boards worden beheerscht door de wetgeving op de Public Utilities. De leden worden door de Regeering benoemd (vgl. b.v. Saskatchewan).

Een bepaling welke wijst in de richting dat zij onpartijdig moeten staan tegenover de bedrijven die onder hun toezicht zijn, treft men aan in S. 6 der door ons besproken wet van Saskatchewan („Whenever a member is interested in a matter before the Board, the Lieutenant-Governor in Council, upon the application of such member or otherwise, may appoint some disinterested person to act as a member pro hac vice”).

Overziet men de door ons beschouwde provinciale wetgevingen, dan valt een zeer vérgaande Overheidsbemoeiïng op; een Overheidsbemoeiïng die zich in drie der zeven door ons behandelde provincies uitstrekt tot het goederenwerkverkeer en zelfs voor dit verkeer een concessie vereischt. De inhoud van deze soort concessies is weliswaar veel minder bezwarend dan van die welke aan vervoerbedrijven worden verleend, doch het beginsel der concessioneering (nl. het toestaan van uitzonderingen op een algemeen verbod) is ermede binnen gehaald. Voor hen, die principieele voorstanders zijn van de vrijheid van het werkverkeer, ligt hierin een ernstig bezwaar, dat onoverkomelijk wordt nu in de Canadeesche wetgevingen nergens een bepaling wordt aangetroffen welke er op duidt dat dergelijke concessies niet geweigerd kunnen worden. Doch zelfs indien zulk een bepaling wel bestond, zouden wij nog bezwaar maken. Het gaat immers om het beginsel, dat men vrij moet zijn voor eigen behoefte-bevrediging te zorgen; een stelling wier toepassing in het onderhavige geval nog steun verkrijgt van de beteekenis die wij aan het prijsreguleerend karakter van een vrij werkverkeer toekennen.

De belangrijkste bepalingen, welke op het goederenwerkverkeer betrekking hebben, zijn: a) dat voorschriften gegeven mogen worden betreffende het gebruik der in werkverkeer gebruikte vrachtwagens (Alberta); b) dat toezicht wordt gehouden op alle concessiehouders (dus ook het werkverkeer) „in their relation to the public, the railways and to one another” (Manitoba); c) dat toegezien wordt op de verhouding van concessiehouders in alle zaken die de verhouding tusschen hen en het publiek betreffen (Saskatchewan); d) dat zij verslagen, rapporten, enz. moeten overleggen (Manitoba, Saskatchewan); e) dat zij zekerheid moeten stellen en hun wagens in reinen en veiligen toestand moeten houden (Al-

berta), en nog enkele verplichtingen van minder belangrijken aard, waaronder het verbod aanhangwagens te gebruiken.

Hiertusschen zijn enkele bepalingen wier strekking zeer ruim kan worden opgevat, en het leidt dan ook geen twijfel of het goederenwerkverkeer is, niet alleen door de consessionering, doch ook door de andere wettelijke voorschriften, in die drie provincies verre van vrij.

Een ander opvallend verschijnsel is de groote macht die aan Regeeringsorganen met betrekking tot het wegverkeer is toegekend. In verschillende provincies heeft de Minister of de Regeering vrijwel alle macht in handen; in andere is deze macht eenigszins getemperd door inschakeling der (Public Utility) Boards. In drie van de zeven gevallen hebben de Boards zeer geringe regelende macht (Alberta, British Columbia en Ontario); in vier andere is de toestand beter, doch ook daar waar de macht der Boards grooter is, blijft de vraag open of de Public Utility Boards onafhankelijk genoeg staan van politieke invloeden (zij worden rechtstreeks door de Regeeringen benoemd), om een onbevooroordeelde en niet politiek-beïnvloede coördinatie-politiek te kunnen voeren.

N.B.: Merkwaardig is dat het woord coördinatie alleen wordt aangetroffen in de wetgeving van Manitoba, en wel in een tekst die dateert uit 1932. (Noch de zooveel latere „Public Service Vehicle Act” van Saskatchewan (1933), noch de „Public Commercial Vehicles Act” van Ontario (1934), noch latere amendementen van andere besproken wetten, bevatten dezen term).

Doch al ware dit zoo, dan nog zou men bij de ongelukkige deelregeling zooals deze thans in Canada bestaat, de waarschijnlijkheid van het tot stand komen eener juiste coördinatie der onderscheidene verkeersmiddelen, ten zeerste moeten betwijfelen. Immers: de spoorwegen staan in hun bedrijfsvoering onder het toezicht van de Board of Railway Commissioners for Canada, terwijl de Staat bij de financieele resultaten van een deel der spoorwegbedrijven ten zeerste is geïnteresseerd; de scheepvaart is in zijn bedrijfsvoering slechts zeer weinig beperkt en kent slechts een op zeer beperkt gebied (graantarieven) betrekkinghebbende macht van de Board of Grain Commissioners for Canada; het wegverkeer is in zijn bedrijfsvoering zeer sterk gereguleerd door van elkaar afwijkende provinciale regelingen, waarbij nu eens de grootste macht aan een Re-

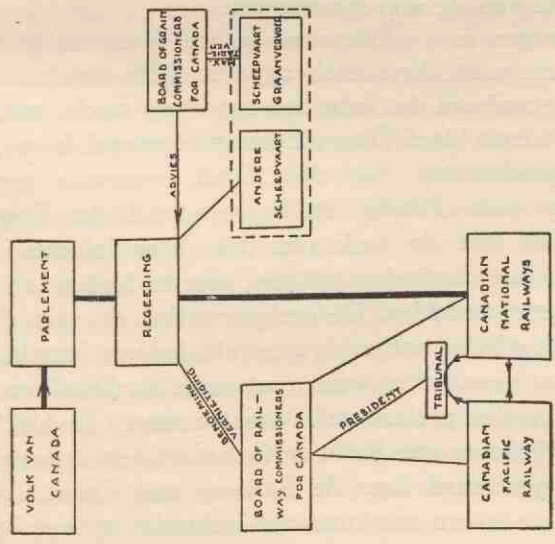
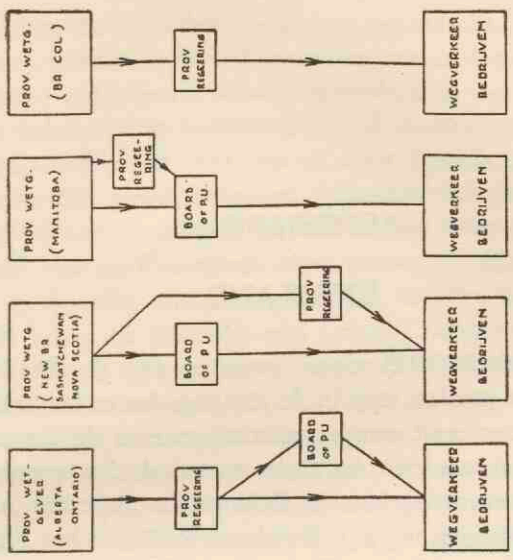
geering of Minister, dan weer eens aan een Public Utility Board is overgelaten. Dat hierdoor de groei van een verkeerseenheid ten zeerste wordt belemmerd, zal duidelijk zijn. Van „harmonious results” is geen sprake. Wij zullen ons niet in de wenschelijkheden verdiepen, doch slechts constateeren dat de huidige toestand in Canada, ook al blijkt er bereidheid tot vérgaande Staatsinmenging te bestaan, nog verre van ideaal is.

Over bereidheid tot Staatsinmenging gesproken: dit is o.i. de belangrijkste les welke men uit een beschouwing der Canadeesche verkeerswetten kan putten, dat van de Angelsaksische vrees voor Staatsingrijpen, bij de verkeersbedrijven maar zeer weinig is overgebleven; zeer sterk blijkt dit b.v. in Saskatchewan, waar men zelfs zoo ver (o.i. te ver) gaat, dat alle tarieven der wegvervoerbedrijven, dus ook die van het goederenvervoerbedrijf, door de Board worden voorgeschreven.

Maken wij thans de balans op, dan constateeren wij als goede zijde van Canada's verkeerswetgeving, de bereidheid aan het wegverkeer gelijksoortige verplichtingen op te leggen als aan het spoorwegverkeer; aan de zijde der activa rangschikken wij ook de door het concessiestelsel geschapen mogelijkheid ongebreidelde concurrentie tegen te gaan. Daartegenover staan: de gebrekkigheid van het coördinatieapparaat, waardoor een goede coördinatie verre van gewaarborgd is; de te groote Staatsinvloed op het wegvervoer, welke, reeds ongewenscht zijnde om politieke wisselvalligheden, hier evenals in Nederland, bepaald gevaarlijk wordt door het feit, dat de Staat eenzijdig geïnteresseerd is bij de spoorwegen. (In Canada wordt onder bestaande omstandigheden dit gevaar nog eenigszins verzwakt door het feit dat de federale Regeering, en niet de provinciale, bij de spoorwegen geïnteresseerd zijn).

Tenslotte plaatsen wij op de zijde der passiva de door enkele provincies begane fout, het werkverkeer aan een concessie te binden.

Wij willen het bij deze beschouwingen laten en niet trachten een uitvoerige karakteristiek te geven, daar de *karakteristiek* der Canadeesche Wetgeving niet veel anders zou kunnen luiden dan: een wetgeving die een aantal elementen bevat welke het tot stand komen van verkeerscoördinatie zou mogelijk maken wanneer het daartoe geschikte uitvoerings-apparaat niet ontbrak.



Schema van verhoudingen in het vervoer van Canada.

AFDEELING V.

ENGELAND.

Dit land heeft in 1933, door invoering van de Road and Rail Traffic Act een goeden stap in de richting der coördinatie gedaan. Wij willen echter eerst eenigszins teruggaan in de Engelsche verkeersgeschiedenis en den huidige toestand der spoorwegen en van het watervervoer schetsen. Belangrijke gegevens omtrent de spoorwegen ontleenen wij aan Bernhard Witte en het Final Report of the Royal Commission on Transport (1931).

Verschillende omstandigheden, waaronder wij het bestaan van een belangrijke kustvaart en de afwezigheid van strategische belangrijkheid van het Engelsche spoorwegnet noemen, leidden ertoe, dat de Staat van den aanvang af, slechts weinig bij de spoorwegen geïnteresseerd was. Daarbij kwam het bekende Engelsche standpunt ter zake van de non-interference.

Het aanleggen en exploiteeren van een spoorweg is in beginsel steeds als een particuliere zaak opgevat. Men stelde zich op het principieele standpunt dat ieder een spoorweg mocht inrichten, mits hij op eigen terrein bleef. Daar dit meestal onmogelijk was, behoefde men een goedkeuring van den Staat, waarvoor een „special bill” noodig was. Hierbij stelde men zich in Engeland op het standpunt dat de taak van den Staat slechts was, zijn diensten aan het particulier initiatief aan te bieden, en geenszins om dat initiatief te leiden. De eenige eischen, die men dan ook in de vroege Engelsche wetgeving aantreft, hebben betrekking op de veiligheid, het verschaffen van „reasonable facilities” en het voorkomen van „undue preference”. Voor bezwaren en klachten werd in 1873 een lichaam van Railway Commissioners ingesteld, dat in 1888 vervangen werd door de Railway and Canal Commission; deze commissie is een administratief-rechterlijk college, bestaande

uit twee leden, die door den Koning op voordracht van den Minister van Handel worden benoemd (en waarvan er één deskundig moet zijn op spoorweggebied), terwijl bovendien in die Commissie drie ex-officio leden zitting hebben, die deel moeten uitmaken van een hooger gerechtshof en waarvan er voor Engeland, Schotland en Ierland ieder één wordt benoemd. Minstens drie leden, waaronder de rechter-voorzitter, moeten bij een zitting aanwezig zijn. Tegen beslissingen van de Commissie staat beroep op den gewonen rechter open, doch zulks alleen in geval van rechtsvragen.

In 1894 kreeg de Railway and Canal Commission de bevoegdheid bezwaren te maken tegen tariefverhoogingen welke beneden vastgestelde tarief-maxima bleven. Ten aanzien van de tarieven had men namelijk reeds in de „special acts” maximale tarieven vastgesteld; dit bleek een fout te zijn, daar eenerzijds aanpassing van de tarieven aan bestaande eischen onmogelijk werd gemaakt, anderzijds de vaste maximum tarieven tegen uitbuiting zoo goed als nutteloos waren (Acworth, Principles of Railway Economics, blz. 138). Men ging er daarom toe over, de maximum tarieven opnieuw en thans meer individueel, vast te stellen; een eenvoudiger goederenclassificatie werd ingevoerd en tot dit complex van maatregelen behoorde tevens het verstrekken van bovenbedoelde bevoegdheid aan de Commissie.

Het succes dezer maatregelen was echter zeer gering. Volgens Bernhard Witte (blz. 103) lag het weinige succes van het gevolgde stelsel in het systeem zelf. Hij verklaart dit als volgt: „Durch die Gesetzgebung und durch eine richterliche Behörde kann keine Leistung vollbracht werden, die ihrem Wesen nach Verwaltungstätigkeit ist.”

De ontevredenheid over het bestaande leidde tot critische beschouwing, waarbij bijzondere aandacht viel op de vraag of de vrije concurrentie inderdaad een voldoende contrôle-factor was tegenover de gevaren van het monopolie. De spoorwegmaatschappijen waren namelijk in vele gevallen waarin hun dat voordeelig scheen, tot samenwerking overgegaan, waardoor de concurrentie aanzienlijk beperkt was. Om de concurrentie desondanks te handhaven, had de Staat aaneensluitingen zooveel mogelijk tegengegaan. Een commissie kwam in 1909 tot de conclusie, dat de nog bestaande geringe concurrentie van weinig waarde was voor het

algemeen belang, en dat een veel grooter voordeel zou voortspruiten uit samenwerking der maatschappijen onder Staatstoezicht.

Nu bleek dat de vrije concurrentie als contrôle-factor tegen monopoliegevaaren in gebreke bleef, kwam als zijn plaatsvervanger slechts een verruimd Staatstoezicht in aanmerking. Toen de wereldoorlog uitbrak was men bezig voorbereidingen te treffen. Hoewel, anders dan in de Vereenigde Staten, de Spoorwegleiding niet in handen van een ambtelijke instantie werd gelegd, doch van een centrale commissie van spoorweg-directeuren onder voorzitterschap van den Minister van Handel (Railway Executive Committee), leerde Engeland in den oorlogstijd voordeelen van een centrale leiding der spoorwegen kennen, die de gedachte der Staatsexploïtatie zeer na brachten. Noodzakelijkerwijze moeten wij kort zijn, en kunnen wij den strijd welke gestreden werd, tegen het oude systeem, bij welke tegenstanders men nog moest onderscheiden tusschen hen die een gecentraliseerd onder overheidstoezicht gesteld particulier bedrijf, en hen die een volledig Overheidsbedrijf wenschten, niet in details weergeven. Genoeg zij het te constateeren dat het uiteindelijke resultaat, neergelegd in de Railways Act 1921, een overwinning beteekende van het standpunt der gecentraliseerde, onder Staatstoezicht plaatsvindende, particuliere exploitatie.

Deze wet voorzag in de schepping van vier regionaal gescheiden spoorweggroepen, waarin de ongeveer 120 bestaande spoorwegmaatschappijen, zouden worden opgenomen. De aaneensluiting zou zooveel mogelijk vrijwillig dienen te geschieden. Tot uitvoering van dit deel der wet, en om toezicht te houden op de samensmelting, werd een Amalgamation Tribunal ingesteld, bestaande uit drie leden, wier namen in de wet waren opgenomen; de taak van dit Tribunal was uit den aard der zaak, een tijdelijke.

Het tweede deel van de wet handelt over het toezicht. De oude bevoegdheden van de Railway and Canal Commission bleven in hoofdzaak bestaan; daarnaast werden bevoegdheden aan het Ministerie voor Verkeerswezen toegekend; dat niet alle bevoegdheden aan het Ministerie werden opgedragen, vond zijn motivering in het feit dat men voor te grooten politieken invloed vreesde.

Door deze regeling kunnen beide instanties voorschriften geven volgens welke de maatschappijen „reasonable railway ser-

vices, facilities, and convenience" moeten leveren; de Railway and Canal Commission kan dit doen op verzoek van belanghebbenden, het Ministerie op verzoek van de maatschappijen zelf. Het Ministerie kan verder maatregelen treffen die ten doel hebben eenheid te scheppen in de normen voor den bovenbouw, het rollend materieel, de stations enz., en om samenwerking in de exploitatie te bevorderen. In bepaalde gevallen moet hierbij een adviescommissie worden gehoord.

Tegenover deze maatregelen staat echter het recht der maatschappijen in beroep te gaan bij de Railway and Canal Commission en voor die Commissie het bewijs te leveren dat het voor de uitvoering der bevelen benodigde kapitaal niet kan worden beschikbaar gesteld zonder dat de aandeelhouders benadeeld worden. Levert een maatschappij genoegzaam bewijs hiervan, dan zal de uitvoering niet mogen doorgaan. Hierdoor is de Railway and Canal Commission onder meer beroepsinstantie tegenover bevelen van het Ministerie geworden. Hierin ligt voor de maatschappijen een zekere waarborg tegen de bevelen van een aan politieke partijen gebonden Minister.

Haar bevoegdheid inzake de tarieven heeft de Railway and Canal Commission verloren. Een geheel nieuwe regeling op dit punt is door de wet van 1921 ingevoerd. Ingesteld is een tariefgerecht (Rates Tribunal), over welks samenstelling en organisatie wij reeds bij behandeling der London Passenger Transport Act, uitvoerig melding hebben gemaakt, zoodat wij dit thans achterwege kunnen laten. Wat de plichten en bevoegdheden van dit gerecht aangaat, dient vermeld te worden dat de Minister het recht heeft, te allen tijde door het gerecht gehoord te worden (dus het recht heeft het gerecht te adviseeren). Het tariefgerecht moet zijn jaarverslag aan het Parlement overleggen. Tegen zijn beslissingen staat beroep op den gewonen rechter open (Court of Appeal, Court of Session), doch slechts in geval van rechtsvragen. Het Rates Tribunal stelt algemeene vervoercondities vast, bepaalt standaardtarieven, beslist over de toelaatbaarheid van uitzonderingstarieven en heeft den plicht de standaard-, doch ook de uitzonderingstarieven, geregeld na te gaan. De tarieven moeten in het algemeen gepubliceerd worden.

Bijzonder belangrijk in verband met met vraagstuk der concurrentie welke den spoorwegen door andere verkeersmiddelen wordt aangedaan, is de bepaling dat van de standaardtarieven welke door het Rates Tribunal zijn vastgesteld, niet mag worden afgeweken dan „unless by way of an exceptional rate or an exceptional fare continued, granted or fixed under the provisions of this Part of this Act, or in respect of competitive traffic in accordance therewith”.

De Royal Commission on Transport schrijft over deze bepaling in haar Report: „This last provision is, of course, of great importance, since flexibility of charging powers is essential for the proper and satisfactory working of a railway”. Een nog veel grooter vrijheid is den spoorwegen gegeven in vaststelling der tarieven voor het personenvervoer; een maatschappij mag tarieven beneden den standaard berekenen in alle gevallen waarin zij dit nuttig acht. Alle buitengewone tarieven moeten echter aan den Minister worden medegedeeld, die, in bepaalde gevallen, de zaak voor het Tribunal kan brengen.

Een belangrijke bepaling is ook die welke voorziet in de mogelijkheid concurrentie-tarieven te doen herzien. Belanghebbenden bij scheepvaart of kanalen kunnen zich namelijk tot den Minister wenden met de verklaring dat deze tarieven de kustvaart of de binnenscheepvaart zoodanige concurrentie aandoen, dat zij schadelijk zijn voor het algemeen belang en geen behoorlijke kostenvergoeding opleveren. Schijnt deze klacht den Minister prima facie juist toe, dan kan hij de zaak overdragen aan het Tribunal, om de tarieven te herzien. Hoewel wij in uitzonderingstarieven een goed strijdmiddel zien, te gebruiken tegen andere verkeersbedrijven, achten wij, zooals reeds meer is gebleken, hun te vervullen taak volkomen geëindigd wanneer de coördinatie zal zijn doorgevoerd.

Maatgevend voor de algemeene tariefbepaling is het voorschrift dat de maatschappijen „with efficient and economical working and management” een jaarlijksch netto-inkomen moeten verdienen dat gelijk staat met dat van 1913 (commercieel beginsel, echter verward!); wordt meer verdiend, dan moeten de tarieven zoodanig worden verlaagd dat $\frac{4}{5}$ ten goede komt aan de vervoerders; $\frac{1}{5}$ blijft dus aan de maatschappij, en het met dit bedrag verhoogde

inkomen treedt voor de toekomst in de plaats van dat van 1913 en wordt dus voortaan als standaardinkomen beschouwd. Dit wekt herinneringen op aan een vaststelling van de tarieven in de Vereenigde Staten; daar echter heeft men een bepaald percentage van het belegde kapitaal aangenomen, waarin nog eenige vrijheid van beoordeeling ligt (just and reasonable), hier daarentegen is het te behalen inkomen gefixeerd op dat van een bepaald standaardjaar. Evenmin als in de Vereenigde Staten, is tot op heden een inkomen bereikt dat aan het wettelijk vereischte voldeed.

Een belangrijk lichaam in de organisatie der Engelsche Spoorwegen is ook de Wages Board, een college dat zich met loon- en salarismvragen heeft bezig te houden. Wij zullen hier niet nader op ingaan, doch onze beschouwing over de spoorwegen sluiten met enkele opmerkingen van algemeenen aard.

Typisch voor Engeland is de groote zelfstandigheid der vier „Amalgamated Companies” wat hun bedrijfsvoering betreft; typisch ook is het op hen uitgeoefende toezicht, dat over verschillende autoriteiten is verdeeld; typisch tenslotte het feit dat niet alleen de Directies politiek onafhankelijk zijn, doch ook de Railway and Canal Commission. De Spoorwegwet van 1921 beteekent een volledige breuk met het vroegere stelsel der zeer vrije concurrentie en stelt een staatstoezicht op de spoorwegen in, dat in omvang slechts weinig afwijkt van dat in andere landen. Evenals in andere landen hebben de spoorwegen zich dan ook, bij de sterke opkomst van het wegverkeer welke gedurende het laatste decennium plaats vond, beklaagd over de ongelijkheid der lasten welke den spoorweg en die welke het wegverkeer drukken. Een Memorandum dienaangaande werd door de Spoorwegen aan de Royal Commission on Transport overgelegd.

Dat de klachten, (evenals in Amerika), minder op eigen bevrijding, dan wel op reguleering van het wegvervoer gericht zijn, blijkt wel uit het verslag der Royal Commission, die in § 99 schrijft: „But when it came to the possibility of removing these disabilities, the companies had few suggestions to make to us. They informed us that it would be possible for Parlement to remove a large number of the statutory disabilities (in de special bills vastgelegde verplichtingen) to which they referred, but that such action would probably create

confusion and be strongly opposed by the trading interests. We were told that from the railway companies point of view many of their disabilities *could best be dealt with by the regulation of road transport*, but in two specific cases they expressed a wish that modifications should be made".

De wensch der spoorwegen, reguleering van het wegverkeer, is grootendeels in vervulling gegaan, terwijl bovendien in de Road and Rail Traffic Act 1933 voor henzelf eenige bepalingen zijn gegeven die het voeren van den concurrentiestrijd aanzienlijk moeten vergemakkelijken.

Zij betreffen in hoofdzaak de zoogenaamde „agreed charges". Hierdoor krijgen de spoorwegen het recht zoodanige vrachtprijzen te berekenen als zij met vervoerders zijn overeengekomen; goedkeuring door het Rates Tribunal is echter vereischt, en de wet bepaalt dat deze in ieder geval niet zal worden verleend wanneer dit gerecht van oordeel is dat de vrachtprijs evengoed als uitzonderings-tarief overeenkomstig de spoorwegwet van 1921 vastgesteld had kunnen worden. Overlegging der „agreed charges" aan het Rates Tribunal moet binnen zeven dagen geschieden. Het Tribunal kan het arrangement goedkeuren voor bepaalden of onbepaalden tijd; is dit laatste geschied, dan kan ieder vervoerder (trader) die tegengesteld behandeld wordt (who is adversely affected) een jaar nadat het bedoeld tarief is goedgekeurd, zich tot het Tribunal wenden met het verzoek tot intrekking of wijziging over te gaan. Het Tribunal is daarbij vrij in zijn beslissingen. Is het tarief niet voor onbepaalden tijd goedgekeurd, dan kan aan een dergelijk verzoek niet worden voldaan. Wel hebben vervoerders (traders d.z. dus vervoerders die een bedrijf hebben) steeds het recht, wanneer zij van oordeel zijn dat hun bedrijf nadeelige gevolgen van het toegestane tarief zal ondervinden of reeds ondervindt, een gelijkwaardig tarief voor zichzelf te eischen. Zulk een tarief kan door het Rates Tribunal worden vastgesteld.

Bij alle aanvragen om goedkeuring moet door het Tribunal aandacht geschonken worden aan de uitwerking van het tarief op het netto-inkomen van de spoorwegmaatschappij en op het bedrijf van den vervoerder die zich ertegen verzet. Om vrijheid aan alle betrokken partijen te verzekeren zijn de „equality clause" en het discriminatieverbod ingetrokken. Beroep op de Railway and Canal

Commissioners staat open wanneer bepaalde havens of docks zich door de tarieven achter gesteld oordeelen. Heeft het Railway Rates Tribunal over een bepaald tarief een beslissing genomen, dan moet de betrokken spoorwegmaatschappij binnen veertien dagen bijzonderheden aan den Minister overleggen. Deze tarieven worden niet gepubliceerd op de gewone wijze, doch er wordt wel aantekening van gehouden en zij liggen gratis ter inzage voor een ieder op plaatsen en tijdstippen door het Tribunal vast te stellen.

Naast deze bepalingen welke de concurrentie voor de spoorwegen vergemakkelijken, bevat de Road en Rail Traffic Act ook eenige bepalingen betreffende het openen van nieuwe lijnen. Goedkeuring van den Minister is noodig voor: a) het openen van een personenlijn, b) het openen van een nieuw spoor, een zijlijn, station, wissel of overweg, die deel uitmaakt van of rechtstreeks in verband staat met een personenlijn; c) het openen van een lijn die geschikt is voor electriche tractie. Hoewel men zou meenen dat het belang dezer bepalingen lag in het feit dat de Minister thans meer dan tevoren de bevoegdheid heeft gekregen uitbreiding van spoorwegdiensten, althans voor zoover het het personenvervoer betreft, tegen te gaan (hetgeen met het oog op coördinatie-doeleinden een stap vooruit zou beteekenen) blijkt dat met deze bepaling slechts veiligheidsdoeleinden worden nagestreefd; de goedkeuring kan namelijk niet geweigerd worden wanneer de Minister van oordeel is dat de werken niet gevaarlijk voor het publiek zullen zijn.

Onder de enkele verplichtingen waarvan de spoorwegen voorts nog zijn vrijgesteld (minder strenge bewaking van bepaalde overwegen, minder strenge bepalingen ten aanzien van het rapporteeren van ongevallen) is vooral nog van belang dat de spoorwegen voortaan zijn vrijgesteld van de verplichting den Minister kennis te geven van door hen geëxploiteerde geregelde wegvervoerdiensten, alsmede van hun voornemen dergelijke diensten te staken. Ook behoeven zij t.a.v. het door hen in geregelde dienst over den weg uitgeoefend goederenvervoer, geen verslag van de gewone tarieven meer ter inzage te leggen.

Wij wenschen thans het watervervoer in onze schets te betrekken. Hierbij heeft men te onderscheiden tusschen de eigenlijke binnenscheepvaart en de in Engeland zoo belangrijke kustvaart. Het

is echter vooral de binnenscheepvaart welke ons met Nederlandsche belangen voor oogen, interesseert. Behoudens op de enkele bevaarbare rivieren, kan zij slechts worden uitgeoefend op kanalen, van welke er in Engeland een aantal bestaan. Deze berusten deels in handen der spoorwegmaatschappijen, deels in die van andere particulieren. Zij zijn ontstaan in den tijd die aan de ontwikkeling van het spoorwegwezen voorafging, en zijn tijdens die ontwikkeling volkomen in verval geraakt. Deels was dit te danken aan de langzame vervoermethode, doch bovendien was een der groote gebreken dat geen behoorlijk net, geen doorgaande verbindingen, enz. bestonden. Hiertegen hadden de kanaalbezitters zich steeds met hand en tand verzet, en toen dan ook de spoorweg als ernstige concurrent oprad, won deze spoedig het pleit. De kanaalbezitters hadden echter wel zooveel macht dat de spoorwegen in vele gevallen direkt of indirekt gedwongen werden, kanalen over te nemen; zoo kwamen zij voornamelijk in de jaren 1845—1847 in het bezit van meer dan $\frac{1}{3}$ van de totale kanaallengte. Eenige opleving is sinds dien tijd niet meer ingetreden; de kanalen zijn langzamerhand in verval geraakt en de toestand was in 1909 zoo, dat de in 1906 ingestelde Royal Commission kon concludeeren: „The Commission have realised more and more, as their inquiry has proceeded, how hopeless it would be to expect anything from the waterway system of England and Wales in the future, for the benefit of trade and industry, if the waterways were left in their present disunited and unimproved condition.” Zij stelt daarom voor, een Waterway Board in te stellen, die de bevoegdheid zou verkrijgen zoodanige kanalen te besturen, als zij geschikt zou achten. Begonnen zou dienen te worden met de beschikking te verkrijgen over de vier hoofdroutes, het zgn. „Cross” vormend (900 mijlen); een reconstructieplan voor deze routes zou dienen te worden opgesteld en uitgevoerd met als doel hun nut te verhoogen en ze aan te passen aan de eischen van den tijd. De geraamde kosten bedroegen £ 17.500.000.—, afgezien nog van de kosten van aankoop, en de Commissie constateert dan ook in haar rapport dat verschillende leden „do not believe, that an adequate return would be obtained on the capital outlay”. De meerderheid echter voorzag de schieping van een zeer groot nieuw vervoer en was van meening dat, in den loop der tijden, een behoorlijke, hetzij directe, hetzij indirecte

rentabiliteit zou worden verkregen. Gedurende den Wereldoorlog werden de kanalen vrij frequent gebruikt, met het oog op een verlichting der verkeerscongestie op de spoorwegen; de kanalen welke in eigendom den spoorwegen toebehoorden, stonden gedurende dien tijd onder hetzelfde Staatstoezicht als de spoorwegen zelf; de particuliere kanalen kwamen begin 1917 onder contrôle van de Canal Control Committee of the Board of Trade.

Na den oorlog werden de kanalen teruggegeven aan hun eigenaren, en het bleek al spoedig dat hun moeilijkheden nog grooter waren geworden dan vóór 1914 het geval was. Nagelaten herstellingen en verzuimd onderhoud moesten worden ingehaald, de arbeidskosten en de kosten van grondstoffen waren aanzienlijk gestegen, enz. Het bleek duidelijk dat het kostbare plan van de Commissie van 1906 onuitvoerbaar zou zijn.

Om een minder verreichend en meer uitvoerbaar plan op te stellen, werd in 1920 een „Departmental Committee on Inland Waterways” ingesteld; de belangrijkste conclusie waartoe deze commissie kwam, lag in haar uitspraak dat de eenige wijze om te trachten de kanalen rendabel te maken, bestond in de samensmelting van de verschillende ondernemingen tot een zevental groepen, welke om financieele redenen niet aan het particulier initiatief konden worden overgelaten, doch aan Public Trusts zouden dienen te worden toevertrouwd, die beperkt moesten zijn in de uitkeering van dividend, en die geheel of ten deele door den Staat of gemeentelijke autoriteiten zouden dienen te worden gefinancierd (een soort gemengd bedrijf dus). De Trusts zouden als vervoerders, doch tevens als tolheffers voor hen die van de kanalen gebruik maken (bye-traders) moeten optreden, terwijl bepaald diende te worden dat de spoorwegen hun kanalen aan de Trusts moesten overdragen. De Commissie stelde ook voor, aan de spoorwegen te verbieden al-te-zeer-met-den-waterweg-concurrerende-tarieven, toe te passen. De Commissie waarschuwde echter voor overhaasting en wenschte de groepsvorming geleidelijk in te voeren, en wel met die groep aanvangend die het meeste uitzicht op bevredigende resultaten opleverde.

Van 1921—1931 hebben geen officieele stappen meer plaats gevonden. De Royal Commission on Transport kon echter in haar rapport van 1931 nog twee afzonderlijke gevallen van belangrijke

ontwikkeling noemen. Een belangrijke verbetering had plaats gevonden in de „Trent Navigation”, als gevolg van de bemoeiingen van den Gemeenteraad van Nottingham en de Trent Navigation Company, waarbij de Staat subsidie heeft verleend. Een ander belangrijk feit was, dat vijf ondernemingen die deelen van den waterweg van Londen naar Birmingham bezaten, sinds 1 Januari 1929 waren samengesmolten tot „The Grand Union Canal Company”.

In 1931 kwamen de kanalen opnieuw aan de orde in het rapport der Royal Commission on Transport.

Om een eigenaardigheid der Engelsche binnenscheepvaart in het licht te stellen, geven wij het volgende citaat van de getuigenis welke vanwege de Canal Association (een vereeniging waarvan vrijwel alle eigenaren van kanalen, ook de spoorwegen, lid zijn) gedurende de door de Commissie gehouden „hearings” werd afgelegd: „While canals have to maintain themselves and provide an efficient waterway at their own cost, the State and Public Authorities spent in 1927 £ 31.800.000 on roads, in addition to £ 20.000.000 paid by motor taxation, and thus motor transport is heavily subsidized as against carriage by water.”

Hierin ligt het groote verschil tusschen de Engelsche binnenscheepvaart en die in andere landen, dat die kosten in Engeland geheel door de scheepvaart zelf moeten worden opgebracht, dat daarentegen in andere landen de Staat de waterwegen geheel of grotendeels om niet ter beschikking van het waterverkeer stelt. De Engelsche scheepvaartbedrijven, onverschillig of zij zelf kanaal-eigenaar zijn, of dat zij slechts tol moeten betalen voor het gebruik van de kanalen van anderen, dragen de kosten van hun weg, en staan daardoor in een soortgelijke positie als de spoorwegen. Het is dan ook niet onbegrijpelijk dat, anders dan in andere landen, van die zijde klachten komen over subsidieering van het wegverkeer.

De Royal Commission geeft in haar Report d.a. 1931 o.a. de volgende aanbevelingen: een aantal kanalen moeten geschrapt; nieuwe kanalen moeten niet meer worden aangelegd; een aantal bestaande kanalen behoudt zijn waarde, in het bijzonder voor het vervoer van steenkool (dat zich niet leent voor het wegvervoer) en van breekbare goederen (zoals aardewerk); voorts voor het vervoer naar en van havens, waar men het voordeel heeft dat de schepen langs zij van het zeeschip kunnen komen waardoor over-

lading en opslag op een kade niet noodig is.

Betreffende de samenstelling verklaart zij: „We are satisfied that a process of amalgamation is a necessary preliminary to any development programme”. Zij hoopt op vrijwillige aaneensluiting, doch beveelt aan, om den bestaanden tegenstand der spoorwegmaatschappijen te overwinnen door deze tot aansluiting te dwingen. Lukt de vrijwillige aaneensluiting niet binnen betrekkelijk korten tijd, dan beveelt de Commissie den Minister aan om over te gaan tot oprichting van Public Trusts (zie boven). Sterk dringt zij ook aan op het scheppen van een grootere eenheid in de tarieven en goederenclassificaties.

Het lijkt ons geen gewaagde veronderstelling dat het „Coördination Agreement” dat op 28 Juni 1933 tusschen de spoorwegmaatschappijen en de Canal Association (vertegenwoordigend de particuliere kanaalmaatschappijen) werd gesloten, een rechtstreeksch gevolg is van de aanbeveling der Royal Commission on Transport en door den Minister in die richting uitgeoefenden aandrang. Het accord bestaat uit 12 artikelen, zal voor vijf jaar gelden en na afloop van dien termijn voor ieder der partijen opzegbaar zijn met een opzeggingstermijn van twaalf maanden. De overeenkomst voorziet in de instelling van een centrale- en een aantal locale conferenties. De centrale conferentie zal bestaan uit vertegenwoordigers van de Spoorwegen, de Canal Association en van erkende vereenigingen van „bye-traders” (d.w.z. scheepvaartondernemingen die van de kanalen gebruik maken, zonder eigenaar te zijn; die dus tol betalen). Het doel der centrale conferentie zal zijn een zoo groot mogelijke coördinatie en coöperatie tusschen de twee zijden te doen plaats vinden, elkanders belangen beschermend met betrekking tot de vaststelling van tarieven voor concurrerend vervoer, uitschakeling van onnoodige concurrentie, en het vermijden van een daling der vrachtprijzen tot een oneconomisch peil. Tot haar bevoegdheid behoort ook het geven van advies betreffende pooling tusschen spoorwegen en kanalen. Een functie welke ook aan de centrale conferentie is opgedragen, is het instellen van locale conferenties, indien en wanneer zulks gevorderd wordt door spoorwegen en kanalen. De centrale conferentie zal algemeene richtlijnen voor die locale conferenties moeten vaststellen en advies geven in alle zaken

waarover de lokale conferenties niet tot overeenstemming zijn kunnen komen. De lokale conferenties dienen te bestaan uit vertegenwoordigers der spoorwegen en van de onafhankelijke kanaalmaatschappijen. Bepaalde functionarissen zijn daarvoor aangewezen. Indien het noodig is dat ook de belangen der bye-traders vertegenwoordigd zijn, kan ook een vertegenwoordiger van deze worden benoemd.

In art. 4 zegt de overeenkomst dat een der belangrijkste onderwerpen welke de centrale conferentie zal hebben te behandelen, dat der „agreed charges” zal zijn (d.i. het bij de Road and Rail Traffic Act aan de Spoorwegen toegekende recht om met toestemming van het Rates Tribunal tariefcontracten voor het goederenvervoer af te sluiten). De spoorwegen moeten op de centrale conferentie alle door hen aan te gane contracten ter sprake brengen, wanneer het waarschijnlijk is dat door die contracten transporten aan het watervervoer worden betrokken; zij moeten dit zoo spoedig mogelijk doen, en in ieder geval voordat de contractueele vrachtprijs in werking is getreden.

Een andere vergaande coöperatie-bepaling betreft, dat daar waar gelijke diensten door spoor en kanaal worden verricht, de vrachtprijzen voor het watervervoer normaliter lager zullen zijn, doch dat de lokale conferenties het recht hebben de tarieven met elkaar in overeenstemming te brengen, en dat de tarieven voor het watervervoer lager, gelijk aan, of hooger dan die der spoorwegen mogen zijn, al naar gelang de omstandigheden zulks, in verband met de overeengekomen coördinatie- en coöperatie-politiek, vorderen.

Indien een spoorwegmaatschappij een „agreed charge by way of a flat rate for the whole of the traffic of a particular trader” berekent, dan zal de lokale conferentie een regeling trachten te treffen waardoor aan den kanaalondernemer of bye-trader dat deel der transporten wordt afgestaan dat zich leent voor watervervoer, terwijl zij tevens een passenden vrachtprijs voor die transporten vaststelt. Omgekeerd zal wanneer een watervervoerder zulk een vracht-contract aangaat, de lokale conferentie een regeling treffen waardoor aan de spoorwegen een speciaal voor spoorwegvervoer geschikt deel der transporten wordt toegewezen.

De lokale conferenties mogen tarieven voor doorgaand verkeer

overwegen benevens hun verdeling over de deelnemende vervoerders (may consider through rates and their *diversion* for traffic by (a) combination of railway-controlled and independent canals; or (b) combined water and rail-routes).

De locale conferenties moeten het vervoer naar zijn (merits) aard schatten, waarbij het vanzelf spreekt dat het vervoer niet permanent op een bestaande of vroegere tonnen-basis tusschen spoor- en waterweg zal worden verdeeld.

Indien kanaalvervoer bestemd is voor, of komt van een plaats die niet door het kanaal of een aan de kanaalmaatschappij of by-traders toebehoorend vervoermiddel, kan worden bereikt, dan verplichten de kanaalondernemers zich om te trachten hun invloed zoo aan te wenden dat voor het resteerend deel van de route, de spoorwegen boven het wegvervoer verkozen worden. Daartegenover verplichten de spoorwegen zich om hun invloed aan te wenden opdat de kanaalondernemers boven het wegvervoer geprefereerd zullen worden.

Beschouwt men bovenstaand accoord, dan blijkt een eenheidsfront van spoor- en waterweg tegenover het wegvervoer één van de meest in het oog loopende kenmerken te zijn. Ondanks dit partijstandpunt ligt in deze overeenkomst een groote vooruitgang besloten. Het schijnt dat de oude strijd tusschen twee der oudere vervoermiddelen tot een einde geraakt, terwijl de nauwe samenwerking welke als vanzelfsprekend gevolg der overeenkomst, tusschen de kanaalmaatschappijen onderling moet ontstaan, een stap nader is tot de zoo zeer gewenschte eenheid in de kanaalexplotatie. Wij eindigen dan ook met een citaat uit *Modern Transport* (2 Sept. 1933): „The greatest value of the agreement from the point of view of the independent canals is that it may prove to be the first step towards a process of canal amalgamation, which is recognized as being a necessary preliminary to any development scheme. Hitherto one of the chief obstacles was the ownership by the railway companies of important sections of through routes, but the new arrangement will doubtless provide a medium for the settlement of outstanding issues, and the day may not now be far distant when we shall see a repetition of the remarkable example set by the Grand Union Canal Company”.

Wanneer men over Englands binnenlandsche verkeersmiddelen spreekt, kan men, in tegenstelling tot hetgeen men in andere landen kan doen, de kustvaart nauwelijks onbesproken laten; zij is op de Britsche eilanden van zoo eminent belang dat de Board of Trade in haar memorandum aan de Royal Commission on Transport verklaart: „As almost every large centre of population in the U.K. is situated at or near the sea, the freest, most flexible and most economical distribution of the materials of industry and the means of maintaining life is impossible without full use of sea transport round the coasts.” Het valt niet te ontkennen dat ook in sommige andere door ons behandelde landen kustvaart bestaat; door den geographischen bouw van het land, kan zij daar echter slechts een veel onbelangrijker rol in verhouding tot de andere binnenlandsche verkeersmiddelen vervullen. Daarom behandelen wij haar dan ook niet; doch ook zelfs over de zooveel belangrijker Engelsche kustvaart zullen wij zeer kort zijn.

De scheepvaart zelf is, zooals vanzelf spreekt, in handen van particulieren. Anders staat het echter met den noodwendigen schakel tusschen zee- en landverkeer: de havens. Van deze zijn er 110 in handen van plaatselijke commissies of trusts, welke geen gewin nastreven en bij speciale wet zijn ingesteld om particuliere havens te beheeren; 70 behooren toe aan gemeentelijke autoriteiten; 50 aan spoorwegmaatschappijen en 100 aan havenmaatschappijen of particulieren. Maximumtarieven zijn in de „special bills” vastgelegd, doch een beroep op de Regeering staat te dezer zake open. Het zal hierdoor duidelijk zijn dat van eenige eenheid in de kustvaart geen sprake is; gedurende de hearings door de Royal Commission over dit onderwerp gehouden, verklaarde Sir Norman Hill, vertegenwoordigend The Shipowners' Parliamentary Committee, dan ook, dat „coördination between the available means of transport and those ports (daarmede worden bedoeld de 12 havens die geschikt zijn voor het groote zeevervoer) to the attainment of their most effective and economical use is not only desirable but is an urgent national necessity”. De Royal Commission drukt echter haar spijt uit over het feit dat de vertegenwoordiger der scheepvaartbelangen geen meer concrete voorstellen ter zake van coördinatie en coöperatie heeft kunnen doen, en beveelt het onderwerp ter bestudeering aan de Advisory Council on

Transport aan, een lichaam dat zij ter voorlichting in verkeersvraagstukken den Minister ter beschikking wenschte te stellen.

Intusschen heeft de Road and Rail Traffic Act 1933 ook voor de kustvaart een voorschrift gebracht. Artikel 39 handelt namelijk over de concurrentie welke de kustvaart door de spoorwegen wordt aangedaan. Indien door kustvaartbelanghebbenden bij den Minister een klacht wordt ingediend over het feit dat een „agreed charge” of een gewoon uitzonderingstarief (dat is vastgesteld in concurrentie met de kustvaart) de kustvaart onnoodig of op unfaire wijze benadeelt, of onvoldoende is om de kosten van het vervoer te dekken, dan moet de Minister de Board of Trade raadplegen. Wanneer dan op het eerste gezicht blijkt dat het een zaak betreft, die in het landsbelang dient te worden onderzocht, moet hij de zaak naar het Rates Tribunal verwijzen dat voor behandeling van deze zaken met één lid is aangevuld. Dit gerecht heeft een onderzoek in te stellen en dient te overwegen a) de omstandigheden waaronder de vrachtprijzen zijn vastgesteld; b) of de kosten van het vervoer er door worden vergoed; c) de vrachtprijzen welke andere concurrenten berekenen, „whether any such charge is payable in respect of carriage by rail, by sea or by road, or in respect of carriage partly by one of those forms of transport and partly by another of them or by all of them”. Het spreekt vanzelf dat de toepassing van een dergelijk artikel niet tot de eenvoudige zaken behoort. Men denke slechts aan het feit dat het Rates Tribunal zal hebben uit te maken of een berekende prijs de kosten van het vervoer goedmaakt, iets wat de spoorwegmaatschappijen zelf nauwelijks bij benadering kunnen vaststellen; of aan den strijd welke gevoerd kan worden om de vraag of een berekend tarief de kustvaart onnoodig of unfair benadeelt! Hoe het ook zij, men heeft getracht op deze wijze de kustvaart eenigszins tegemoet te komen; de resultaten zal men dienen af te wachten.

Slechts op één punt doet de Commissie een concreet voorstel; zij wil namelijk de kleine, en in verval geraakte havens verbeteren, waarbij zij vooral aandacht schenkt aan de oplossing van het werkloozenvraagstuk.

Wij komen thans tot behandeling van het verkeer over den weg. Ook in Engeland is het de sterke groei van dit soort verkeer, die

naast de bestaande wetgeving welke de veiligheid enz. betrof, de behoefte aan een verder ingrijpen in de bedrijfsvrijheid heeft doen ontstaan. Om den geschapen toestand te onderzoeken werd in 1928 de meer genoemde Royal Commission on Transport benoemd, die volgens haar instructie te onderzoeken zou hebben: „the problems arising out of the growth of road traffic and, with a view to securing the employment of the available means of transport in Great Britain (including by sea, coastwise and by ferries) to the greatest public advantage” en die verder aanbevelingen zou moeten doen betreffende „what measures, if any, should be adopted for their better regulation and control, and, so far as is desirable in the public interest to promote their coordinated working and development”. Drie rapporten heeft deze commissie uitgebracht; het eerste betrof de „private car” en, voorzoover het hun contrôle op de wegen betrof, ook de „public service vehicles” (d.w.z. tegen vergoeding geëxploiteerde personenwagens).

Road Traffic Act 1930.

De Road Traffic Act 1930, is in zijn eerste, tweede en derde deel een wet welke de gewone voorschriften voor alle wegverkeersmiddelen geeft, zooals een classificatie der motorvoertuigen, rijbewijzen, gewicht, maximum snelheid, het aantal personen dat bepaalde motorrijtuigen moet vergezellen, het aantal aanhangwagens, den werktijd, ¹⁾ derden-verzekering, enz.

¹⁾ Het artikel over den werktijd luidt:

19. „With a view to protecting the public against the risks which arise in cases where the drivers of motor vehicles are suffering from excessive fatigue, it is hereby enacted that it shall not be lawfull in the case of
- (a) any public service vehicle within the meaning of part IV of this Act;
 - (b) any heavy locomotive, light locomotive or motor tractor; or
 - (c) any motor vehicle construed to carry goods other than the effects of passengers,
- for any person to drive or cause or permit any person employed by him or subject to his orders to drive;
- (i) for any continuous period of more than five hours and one half; or
 - (ii) for continuous periods amounting in the aggregate more than eleven hours in any period of twenty four hours commencing two hours after midnight; or
 - (iii) so that the driver has not at least ten consecutive hours for rest in any period of twenty-four hours calculated from the commencement of any period of driving.

Deel IV betreft de speciale regels welke voor „Public Service Vehicles” gelden; d.w.z. het vervoer van personen tegen vergoeding. Reeds bij de bespreking der London Passenger Transport Act wezen wij er op dat de Road Traffic Bill 1934 een wijziging heeft aangebracht in de classificatie dezer voertuigen. Men onderscheidt thans nog slechts: „stage carriages” (motorvoertuigen die tegen vergoeding passagiers vervoeren tegen afzonderlijke vrachtbetaling, „separate fares”) en „contract carriages” (motorvoertuigen die tegen vergoeding passagiers vervoeren, doch zulks doen krachtens een speciale overeenkomst waarbij een bepaalde som is vastgesteld of overeengekomen voor de beschikking over het voertuig in zijn geheel). Enkele bijzondere bepalingen der wet moeten hierbij genoemd worden. Zoo bepaalt zij dat een motorvoertuig dat bestemd is voor minder dan acht personen niet als „stage carriage” zal worden beschouwd om de enkele reden dat het bij bijzondere gelegenheden, zooals snelheidswedstrijden, openbare meetings enz. wel gebruikt wordt om personen te vervoeren tegen afzonderlijke vrachtbetaling. Een andere bepaling bevat de verklaring dat, wanneer personen vervoerd worden in een voertuig voor een trip tegen afzonderlijke vrachtbetaling hetzij dat deze plaats heeft aan den eigenaar of aan een ander persoon, het voertuig waarin zij vervoerd worden geacht moet worden een stage carriage te zijn, onverschillig of de betalingen uitsluitend gedaan worden met het oog op de reis, of niet; echter zal een voertuig dat in een bijzonder geval dient voor vervoer van een particulier gezelschap (private party) *niet als een stage carriage worden beschouwd* om de enkele reden dat de leden van het gezelschap afzonderlijke betalingen hebben gedaan die hun vervoer met dat voertuig voor die gelegenheid dekken.

Door deze bepalingen heeft men blijkbaar eenerzijds scherp willen vaststellen dat alle vervoer tegen separate fares onder de bepalingen geldend voor stage carriages zou vallen, om daardoor ontduiking zooveel mogelijk tegen te kunnen gaan. Anderzijds heeft men echter niet al te rigoureuus willen zijn, en in het bijzonder het vervoer met kleine wagens bij bijzondere gebeurtenissen en het vervoer van particuliere gezelschappen niet te zeer aan banden willen leggen.

Uitzonderingen op dezen regel zijn toegelaten. Men lette er op dat onder de bepalingen van artikel 19 niet de in de particuliere personenauto dienstdoende chauffeur wordt begrepen.

Dat het door deze bepalingen nog moeilijker is geworden vast te stellen of een bepaald voertuig als stage carriage of contract carriage moet worden beschouwd, zal duidelijk zijn. Zoo levert b.v. de vraag, wat als „bijzondere gelegenheid” moet worden beschouwd, bezwaren op. In de zaak *Miller c. Pill* (1933) werd door den rechter uitgemaakt dat „an occasion could not be special unless there was some occurrence at the end of the journey generally like a „race meeting or public gathering”. Volgens *Mahaffy & Dodson* („*R&RTL*” blz. 61 vlg.) stelt J. Humphreys vast dat er onder moet worden verstaan: „one occurring at the place which was the object of the excursion or in other words something of the nature referred to in the proviso to subsection (1) (nl. racemeetings and public gatherings!) and not merely an occasion which was special from the point of view of the members of the party.” Kritiek is deze opvatting niet bespaard, daar zij een ernstige belemmering vormt voor het verhuizen van een voertuig aan personen, die (zonder twijfel een „private party” vormende) niet naar een race-meeting of soortgelijke gelegenheid, doch b.v. naar een bruiloft (een bijzondere gelegenheid van individueeler aard) wenschten te worden vervoerd en daartoe gemeenschappelijk een voertuig wenschen af te huren tegen een prijs waarin ieder gelijkelijk bijdraagt.

Volgens de bestaande opvatting valt een dergelijk vervoer onder de bepalingen der stage carriages. Ook de vraag wat een „private party” is kan moeilijkheden opleveren. In de *Birmingham*-zaak werd uitgemaakt dat een aantal personen, die tegen betaling van één enkelen prijs voor de volledige heen- en terugreis, vanuit stations der Southern Railway, en met medewerking van de Great Western, naar Birmingham kwamen, om aldaar de Cadbury Works te bezichtigen, waartoe zij bij aankomst te B. vanaf het station per auto naar de C. works werden vervoerd (voor welk vervoer de ondernemer per persoon een vast bedrag toekwam, hetwelk hem deels door de Southern Railway, deels door de C. works werd uitbetaald), geen „private party” vormden.

In de zaak *Miller c. Pill* maakte de rechter uit dat „the magistrates were wrong in finding that the party was not a private party merely because separate fares had been charged”. Het gaat inderdaad bij de beoordeeling of men al dan niet met een „private party” te doen heeft, niet om de wijze van betaling, doch om het karakter van het gezelschap, iets wat meestal door geheel andere factoren wordt bepaald, en dat in de concrete gevallen telkens naar zijn omstandigheden zal dienen te worden onderzocht. Wij willen hiermede slechts zeggen dat de bepalingen, betreffende de definieering der stage- en contract carriages zoolang niet een uitgebreide vaste jurisprudentie bestaat, veel in het vage laten. En dit moet toch een bijzonder groot bezwaar voor een goede regeling worden geacht. Men vraagt zich onwillekeurig af, wanneer men de moeilijkheden beschouwt, wat de reden is waarom men in de practijk deze vage punten zoozeer omstrijdt. Deze reden ligt in het feit dat men (hier grijpen wij een oogenblik vooruit op hetgeen nog te bespreken staat) voor de stage carriages naast een „licence” (die ook contract carriages behoeven) het verkrijgen van een „road service licence” verplicht heeft gesteld. *Mahaffy & Dodson* (blz. 61) geven hiervoor de volgende verklaring: „The process for getting a road service licence may be long and the

licence may contain conditions as to fares, etc., which are unwelcome, and which operators may wish to avoid if they can legally do so". Hieruit rijst vanzelf de volgende vraag die wij bij de beoordeeling dezer wet in het oog zullen moeten houden: Is de verschillende behandeling der stage- en contract carriages, zooals die hier geschiedt, gerechtvaardigd, waarbij men rekening dient te houden met de mindere moeilijkheden welke een meer gelijke behandeling zou opleveren.

De organisatie van het uitvoeringsapparaat der wet is als volgt geregeld. Engeland en Schotland zijn verdeeld in 12 Traffic Areas (vóór 1933 in 13). Veranderingen in de Areas en in verband daarmee noodige wijzigingsvoorschriften kunnen door den Minister met goedkeuring van het Parlement worden vastgesteld. Tot 1933 was goedkeuring van het Parlement voor de veranderingen niet vereischt; men heeft echter op deze wijze de indeeling een meer definitief karakter gegeven. Voor ieder „verkeersgewest" wordt een college van drie „Traffic Commissioners" aangesteld, dat de bevoegdheid en de taak heeft om concessie's uit te geven en daarnaast alle zoodanige bevoegdheden zal uitoefenen en plichten zal nakomen als door of krachtens deze wet aan zulk een college zijn opgelegd. Daarbij zullen zij moeten handelen in overeenstemming met algemeene aanwijzingen van den Minister.

De benoeming der Traffic Commissioners geschiedt door den Minister en wel zoo, dat een van hen benoemd wordt uit een naamrol opgemaakt door de Graafschapsraden binnen welker rechtsgebied een deel der Area gelegen is, een van hen uit een naamrol opgemaakt door de gemeentebesturen, en een (welke als voorzitter zal fungeren) door den Minister naar vrije keuze. In de opmaking der naamrollen wordt voorzien doordat iedere raad jaarlijks een persoon ter plaatsing daarop zal aanwijzen.

Dat de Traffic Commissioners onpartijdig moeten staan, blijkt uit het feit dat bepaald is dat de Minister alvorens iemand te benoemen van deze een verklaring kan vragen of, en zoo ja welke financieele belangen hij bij een personenvervoerende transportonderneming heeft. Verkrijgt een Traffic Commissioner financieel belang in een personenvervoerend transportbedrijf, dan moet hij binnen vier weken daarvan nauwkeurig kennis geven aan den Minister, waarna de Minister hem, na de zaak te hebben overwogen, kan ontslaan.

Ontslag kan ook plaats vinden wegens ongeschiktheid of wange-

drag. Lidmaatschap van het Lagerhuis sluit het uitoefenen van de functie van Traffic Commissioner uit. Betreffende den ambtstijd der Commissioners bepaalt de wet dat de voorzitter (welke functie een volledige positie verschaft) voor een door den Minister te bepalen tijd, welke echter zeven jaar niet te boven gaat, wordt benoemd; de andere Commissioners worden door den Minister benoemd voor een tijd welke drie jaren niet te boven gaat. Allen zijn onmiddellijk herkiesbaar, met dien verstande echter dat voor de gewone Commissioners vereischt is dat hun naam nog op de naamrollen voorkomt. De positie der Traffic Commissioners is dus hierdoor gekenmerkt, dat zij colleges vormen met betrekkelijk langen zittingstijd; hetgeen de gewenschte continuïteit in het beleid ten goede kan komen; dat de leden onafhankelijk zijn van de vervoerbedrijven en van belangenvertegenwoordiging in die colleges geen sprake is.

Hoogstens zou een Commissioner geporteerd kunnen zijn voor de belangen van die gemeente aan welke hij zijn plaatsing op den naamrol te danken heeft. Doch zelfs in zulk een geval zou mogelijke partijdigheid nog getemperd worden door het feit dat hij door den Minister als publieke autoriteit is aangesteld. Het eenige wat men hoogstens van zoo iemand kan verwachten is, dat hij voor algemeene gemeentebelangen zal optreden. Een belangenstrijd waarbij zich een tegenstelling voordoet waarbij aan de eene zijde „de gemeenten” vertegenwoordigd zijn, is echter bij de uitoefening der taak welke aan de Traffic Commissioners is opgedragen, nauwelijks denkbaar, en kan zoo zij zich al voor zou doen, dan nog door de twee andere Commissioners, op juiste wijze worden opgelost. Dit alles overwegende, mag men o.i. zeggen dat men er op bevredigende wijze in geslaagd is het vraagstuk der benoeming van onafhankelijke, geen belangenvertegenwoordigende personen, tot oplossing te brengen. Andere bijzondere verdiensten van deze benoemingswijze achten wij dat men tevens gebruik heeft gemaakt van het advies der provincies en gemeenten, zonder dat het centrale gezag echter het heft uit handen geeft.

De Commissioners houden publieke zittingen om concessieaanvragen te onderzoeken en daarop te beschikken.

Volgens de Road Traffic Bill 1934, is het houden van een publieke zitting niet verplicht wanneer het gaat om een concessieaanvraag voor een dienst welke niet meer dan zesmaal in een tijdsverloop van twaalf maanden zal worden uitgevoerd en de in dien dienst te vervoeren reizigers slechts tegen dagretours vervoerd zullen worden.

Minstens twee Commissioners moeten bij een verhoor over een

aanvraag tegenwoordig zijn; zijn er slechts twee aanwezig en bestaat tusschen hen verschil van meening, dan moet de zaak opnieuw gehoord worden voor alle Commissioners. Andere functies dan de beschikking op een concessieaanvraag, kunnen door de Commissioners aan één van hen worden gedelegeerd. Een jaarlijksch rapport zal door de Commissioners aan den Minister worden overgelegd. Een andere bepaling voorziet in de verplichting der provinciale- en gemeentebesturen hun medewerking te verleen.

Wat de taak der Commissioners betreft, de wet bepaalt dat voor stage- en contract carriages een door hen uitgegeven „public service vehicle licence”, vereischt is (No person shall cause or permit a moter vehicle to be used on any road as a stage- or contract carriage unless he is the holder of a licence, to use it as a vehicle of *that* class in accordance with the provisions of this Part of this Act”). Uit den tekst blijkt dat zulk een licence slechts op één der twee klassen betrekking kan hebben; dit blijkt eveneens uit de aan dat artikel toegevoegde uitzondering: „met dien verstande dat hij die een vergunning heeft om een voertuig als stage carriage te gebruiken, dat voertuig ook als contract carriage mag exploiteeren. Het omgekeerde mag dus niet (S. 67).

Weigering of intrekking van zulk een licence kan plaats vinden op grond van het feit dat houder zich zoo gedraagt, dat het blijkt dat hij er niet geschikt (fit) voor is, zulk een vergunning te bezitten.

Voertuigen die bestemd zijn om meer dan acht personen te vervoeren, kunnen zulk een licence slechts verkrijgen na overlegging van een „certificate of fitness”, een verklaring die wordt afgegeven door een keuringsambtenaar. (S. 68) Is zulk een certificate uitgegeven, dan kunnen de Traffic Commissioners de uitreiking der vergunning niet weigeren op grond van onvoldoendheid der constructie of vaste uitrusting. Zij kunnen echter een nieuwe keuring gelasten. Een certificaat heeft een duur van 5 jaar of zooveel minder als de keuringsambtenaar in het certificaat zal vermelden, doch niet minder dan één jaar. Te iederer tijd kan ter gelegenheid van een inspectie, het certificaat herroepen worden. Is het certificaat vervallen, dan valt ook de vergunning weg. Hem, die zich door het afbreken der vergunning onrechtvaardig benadeelt acht, staat beroep op den Minister open.

Zooals duidelijk zal zijn, heeft men hier te doen met vergunnin-

gen welke voor het gebruik van individueel bepaalde voertuigen worden afgegeven, en die voor de veiligheid der te vervoeren personen bedoeld zijn. De public service vehicle licences zijn dus geen concessies in den zin eener coördinatiewetgeving; zij zijn vergunningen om een bepaald voertuig op een bepaalde wijze te gebruiken, terwijl tegelijkertijd rekening wordt gehouden met den persoon van den exploitant (die immers, bij gemis aan geschiktheid, zijn vergunning kan verliezen). Men bereikt op deze wijze dat een doeltreffend toezicht mogelijk wordt op het voertuig en den persoon in wiens handen het voertuig wordt gegeven; jammer is slechts dat dit beperkt wordt tot de personenwagens, en dan nog wel tot die welke meer dan acht personen kunnen vervoeren. De veiligheid op den weg, een vorm van veiligheid die o.i. minstens even scherpe voorzieningen behoeft als die der passagiers, heeft door deze regeling weliswaar gewonnen, doch is naar onze meening nog steeds onvoldoende gewaarborgd. Slechts een scherp toezicht op alle motorrijtuigen, de bevoegdheid alle oude, voor de veiligheid op den weg gevaarlijke motorvoertuigen, van den weg te verwijderen, de bevoegdheid ongeschikte personen het gebruik van motorrijtuigen te verbieden, kan hier bevredigende oplossing geven. Te lang is de veiligheid op den weg verwaarloosd, te lang heeft men overwegend aandacht gehad voor de veiligheid der te vervoeren personen. Wel verre van de hier genoemde regeling af te breken, zijn wij van oordeel dat zij niet ver genoeg gaat.

De belangrijkste taak der Commissioners bestaat echter in het verlenen van „Road Service Licences”, concessies voor de exploitatie van stage carriages (S. 72 „.....Commissioners may grant to any person applying therefor a licence..... to provide such a road service as may be specified therein, and a vehicle shall not be used as a stage carriages except under such a licence”).

Men merke op, dat voor de exploitatie van contract carriages, zulk een concessie niet vereischt is.

Hetgeen door de Commissioners bij de concessieverlening moet worden overwogen, blijkt uit S. 72 (3). Hier wordt bepaald dat zij geen „road service licence in respect of any route” zullen verlenen, wanneer hen uit de verstrekte gegevens blijkt dat waarschijnlijk de

wettelijke snelheidsbepalingen overtreden zullen worden (dit kan in het bijzonder uit de overgelegde dienstregelingen duidelijk zijn). Verder wordt bepaald dat zij „in exercising their discretion to grant or refuse a road service licence and their discretion to attach conditions to any such licence” op de volgende punten acht zullen hebben te geven: a) de geschiktheid van de routes, waarover de dienst zou worden uitgeoefend; b) of, en zoo ja, in welke mate, reeds in de behoeften der voorgestelde routes op behoorlijke wijze wordt voorzien; c) in hoeverre de voorgestelde dienst noodzakelijk of wenschelijk is in het algemeen belang; d) de behoeften van het verkeersgewest in zijn geheel met betrekking tot het vervoer (daarbij inbegrepen het verschaffen van passende, geschikte en doeltreffende diensten, de uitschakeling van onnoodige diensten en het verschaffen van niet-rendeerende diensten) en de coördinatie van alle personenvervoer, waarbij inbegrepen het vervoer langs rails.

Daarbij zullen zij tevens rekening moeten houden met alle verklaringen van hen die reeds verkeersgelegenheid verschaffen langs, of in de buurt van, de routes of een deel dier routes, en met die van gemeentebesturen in wier rechtgebied eenig deel van zulk een route gelegen is.

Binnen de bepalingen van de wet en met in achtname van door den Minister te stellen regelen, *mogen* de Commissioners aan zulk een concessie zoodanige voorwaarden verbinden als zij met het oog op hetgeen hen bij de concessieverleening zoeven als richtlijn is gesteld, dienstig achten, en in het bijzonder om te verzekeren dat: a) de vrachtprijzen niet onredelijk zijn; b) waar zulks in het algemeen belang wenschelijk is, de vrachtprijzen zoo zullen worden vastgesteld dat verspillende concurrentie met andere transportmiddelen die langs dezelfde route, deel van die route of in nabijheid van die route worden geëxploiteerd, vermeden wordt; c) copieën van de dienstregelingen en tarieftabellen in het voertuig ter inspectie aanwezig zijn; d) passagiers niet dan op vastgestelde punten, of niet tusschen vastgestelde punten, zullen worden opgenomen of uitgelaten; en in het algemeen om de veiligheid en het gemak van het publiek te dienen. Veranderingen in de voorwaarden mogen van tijd tot tijd door de Commissioners worden aangebracht.

Belangrijk is de in S. 72 (6) gegeven bepaling dat wanneer door een derde die bij de concessieverleening belang heeft of er schade door leidt, verklaard is dat het „in het algemeen belang noodzakelijk of wenschelijk is dat de Commissioners minimum- of maximum-tarieven vaststellen”, de Commissioners tot die vaststelling kunnen overgaan en ze in de voorwaarden der concessie kunnen opnemen.

Men bedenke dus dat door de Commissioners op drieërlei wijze invloed op tarieven kan worden uitgeoefend; in de eerste plaats hebben zij de bevoegdheid onredelijkheid der tarieven tegen te gaan (dit is een rechterlijke bevoegdheid), in de tweede plaats kunnen zij tarieven vaststellen om verspillende concurrentie met andere verkeersmiddelen tegen te gaan, en in de derde plaats kunnen zij, ook wanneer van het voorgaande geen sprake is, maximum- en minimumtarieven vaststellen, wanneer een belanghebbende verklaart dat zulks in het algemeen belang noodig of wenschelijk is.

De wet stelt zich dus geenszins op het standpunt dat de Overheid de tarieven moet bepalen; zij geeft slechts ruime bevoegdheden aan de Commissioners om de tarieven binnen de grenzen der redelijkheid te houden, verspillende concurrentie tegen te gaan en om ze in het algemeen zoo vastgesteld te krijgen dat het algemeen belang er het beste bij gediend is. Nergens is sprake van een plicht die ter zake der tarieven op de Commissioners zou rusten; steeds hebben zij slechts een *bevoegdheid* om, wanneer zij dit wenschelijk achten, in door de wet bepaalde gevallen, min of meer vérgaand in de tariefvorming in te grijpen. Het spreekt wel vanzelf dat, zooals S. 72 (7) bepaalt, de Commissioners geen bevoegdheid hebben tarieven vast te stellen, wanneer zulks door eenigerlei wet geschied is; aan de wet zijn zij immers onderworpen.

S. 73 bepaalt dat concessies in een bepaald verkeersgewest uitgegeven, niet zonder meer van kracht zijn in een ander verkeersgewest. Daartoe is namelijk noodig dat de Traffic Commissioners in dat gewest op het concessieformulier een endossement plaatsen; bepaalde voorwaarden mogen aan dat endossement verbonden worden. Alle bepalingen welke voor de oorspronkelijke Traffic Commissioners gelden, gelden ook voor die van het (de) andere verkeersgewest(en). Op deze regeling bestaat sinds de Road

Traffic Bill 1934 een uitzondering; deze betreft de zgn. „*corridor areas*”. Traffic Commissioners van gewest A kunnen namelijk een geldige concessie verleenen voor een route welke door het gewest B loopt, wanneer daarin als voorwaarde is gesteld dat niemand in gewest B zal worden opgenomen, noch uitgelaten, en dat eveneens niemand zal mogen uitstappen voor sight-seeing of recreatie. Een dergelijke concessie staat gelijk met een aldus geëndosseerde. Alvorens echter een dergelijke concessie te verleenen, moeten de Commissioners van gewest A, die van gewest B consulteren betreffende de te volgen route.

Deze nieuwe bepaling moet een belangrijke vergemakkelijking voor het doorgaand personenvervoer beteekenen.

Herroeping der concessie is mogelijk op grond van overtreding der concessiebepalingen; doch slechts als de Commissioners overtuigd zijn dat zulks noodig is op grond van: herhaling der overtreding, opzettelijkheid der overtreding of gevaar dat voor het publiek ontstaat. Volgens Mahaffy & Dodson (blz. 95) is van dit recht slechts zelden gebruik gemaakt. Zij noemen slechts één geval dat dateert van 1932.

De verplichting boeken bij te houden, verslagen op te maken enz., rust op al diegenen die „public service vehicles” exploiteeren. Onder deze verplichting vallen dus niet alleen de (geconcessioneerde) stage carriages, doch ook de contract carriages. (S. 75)

Binnen voorgeschreven tijd moeten zij die een road service licence bezitten (hier is dus weer alleen van stage carriages sprake) bijzonderheden aan de Commissioners mededeelen betreffende eenigerlei overeenkomst die zij met een ander, die verkeersdiensten bewijst, hebben gesloten. Zoo ook wanneer zij bij een ander vervoerbedrijf financieel of op andere wijze, geïnteresseerd worden.

Tot de taak der Commissioners behoort, naast afgifte der public service vehicle- en road service licences, de uitreiking van drivers- en conductors licences. Evenals de vergunning voor den wagen, behooren de rijbewijzen tot het terrein der veiligheid, een onderwerp waarop wij hier niet nader mogen ingaan.

Wij hebben thans nog enkele bepalingen dezer wet te vermelden. Wij noemen: de Minister mag nadere regels geven, betreffende de uitgifte en intrekking der licences enz. enz.; de duur aller licences is in het algemeen op ongeveer een jaar gesteld; het is mogelijk aan een road service licence voorwaarden te verbinden die haar beperkt tot bepaalde perioden of gelegenheden; partijen die zich benadeeld achten door beslissingen van de Commissioners, staat beroep op den Minister open; zoo ook provincies en gemeenten die zich tegen het verleenen van een road service licence hebben verzet, indien de Commissioners deze toch verleenen, of zulks doen onder voorwaarden die voor de provinciale of gemeentelijke autoriteiten onaannemelijk zijn (S. 81). Van alle afgegeven licences zal aantekening worden gehouden, terwijl een ieder die een redelijken grond heeft daarom te verzoeken, inzage in dat archief kan verkrijgen (S. 83). Provinciale en gemeentelijke autoriteiten mogen verordeningen maken betreffende de wegen, welke al of niet, of slechts beperkt door public service vehicles bereden mogen worden; is een weg verboden, dan kan het bestuur van een provincie door welke de weg of een deel van den weg loopt, of een gemeentebestuur of iemand die een dienst met public service vehicles onderhoudt of verzoekt te mogen onderhouden, zich tot den Minister wenden met het verzoek het verbod of de beperkende bepalingen te wijzigen of te vernietigen (S. 90, 91).

Geen recht op continuatie van voordeelen welke uit verleende licences voortspuit, wordt door de wet toegekend (S. 92); dat men niet wil dat het concessierecht tot vermogensobject wordt, blijkt eveneens uit het voorschrift dat, wanneer een publieke autoriteit gedwongen wordt een onderneming aan te koopen, dat deel van de waarde dat een direct of indirect gevolg is van deze wet, niet in rekening mag worden gebracht. Het bestaan dezer bepaling duidt er zelf echter reeds op dat wel, naar algemeene opinie, een concessie een zekere geldswaarde vertegenwoordigt en dus vermogensobject is.

Door den Minister mogen reglementen worden gemaakt betreffende een groot aantal in de wet bij name genoemde onderwerpen.

Zij betreffen formaliteiten, verzoekschriften, copieën, betaling van verschuldigde rechten, concessie-platen, beslissing over het aantal te vervoeren personen, het vervoer van bagage en goederen, het bewaren der in de wagens achtergelaten voorwerpen, de uitrusting der motorrijtuigen enz. Alle door den Minister te

geven voorschriften moeten zoo spoedig mogelijk aan het Parlement worden overgelegd, doch zijn van kracht, tenzij het Parlement annuleering ervan verlangt. (S. 111).

Van de door de Road Traffic Act gegeven regeling is de London Passenger Transport Area uitgezonderd.

Bijzondere bepalingen bevat de Road Traffic Act in Part V betreffende de exploitatie van Public Service Vehicles door andere autoriteiten. Daar wij ons echter niet met bijzondere plaatselijke regelingen (uitgezonderd dan met den zeer bijzonderen vorm van coördinatie der L. P. T. Act) bezig houden, vermelden wij slechts dat tot 1930 de te volgen weg voor een local authority om autobussen te mogen exploiteeren, bestond in het verwerven van een special bill („The Growth of Passenger Traffic in Great Britain and some Features of its Regulation" by Sir Cyril W. Hurcomb (Paper) Juny 1933, blz. 23).

Sinds de Road Traffic Act 1930 in werking is getreden, kunnen zij public service vehicles als deel van een door hen geëxploiteerd tram-, trolley- of busbedrijf, in bedrijf hebben op een weg die binnen hun district ligt, en met toestemming der Traffic Commissioners ook op een weg die daarbuiten gaat. Het is hun echter verboden wagens als contract carriages te exploiteeren. Ook local authorities behoeven toestemming van de Commissioners, doch zij zijn vrijer; zoo kunnen de Commissioners b.v. geen tarieven vaststellen (S. 104). (Zie ook Mah. & Dodson, blz. 110).

Een bezwaar van zulk een regeling, waarbij aan een exploitant een in vergelijking grootere macht wordt gegeven, waardoor b.v., zooals hier het geval is, de zeggingskracht over tarieven in andere handen dan in die van het coördinatie-apparaat berust, is, dat een ongelijke concurrentiestrijd weer tot de mogelijkheden gaat behooren. Het eigenlijke coördinatiedoel wordt dan niet bereikt. Wij betwijfelen dan ook, of een regeling, waarbij voor gemeente-exploitatie belangrijke uitzonderingen op het landelijk systeem worden gemaakt, doelmatig kan zijn. Wil men een waarlijke coördinatie doorvoeren, dan moet men niet beginnen met bepaalde soorten exploitanten in een uitzonderingspositie te plaatsen. Op principieele punten moet gelijke behandeling gewaarborgd zijn; hoogstens kan en zal het in bepaalde gevallen, aanbeveling verdienen, om bij concessieverleening aan bepaalde exploitanten op grond van be-

paalde omstandigheden een voorkeurrecht toe te kennen. (B.v. aan spoorwegen die hun raildienst geheel of ten deele door een wegdienst willen vervangen; een gemeente die tot op heden steeds een tramdienst heeft onderhouden en dezen dienst geheel of ten deele met bussen wil gaan uitvoeren). De door hen te verkrijgen concessies moeten echter van principieel gelijken inhoud zijn als die van andere wegvervoerbedrijven. Coördinatie immers is in de eerste plaats behandeling op voet van gelijkheid.

Road and Rail Traffic Act 1933.

Van meer ingrijpenden aard dan een reguleering van het in geregelde dienst plaats vindend personenvervoer, is die van het goederenvervoer. Zij is eerst in de van 1933 dateerende Road and Rail Traffic Act tot stand gekomen. Zooals wij reeds eerder vermeldde, is zij in hoofdzaak het product der Royal Commission on Transport en de Salter Conference.

Zij vangt aan met het verbod vrachtwagens op een weg te gebruiken voor vervoer van goederen hetzij tegen vergoeding, hetzij in verband met eenigen handel of bedrijf door den vervoerder uitgeoefend, anders dan krachtens een licence, welke door de Traffic Commissioners (zie Road Traffic Act) is uitgegeven.

Geen licence is noodig voor: (1) voertuigen die uitsluitend voor den landbouw worden gebruikt; (2) aanhangwagens waarin geen goederen tegen vergoeding worden vervoerd en die getrokken worden door een voertuig dat bestemd is voor vervoer van niet meer dan 7 personen; (3) trams, trolleys, hackneys of public service vehicles; (4) lijkwagens; (5) sproeiwagens en vuilniswagens die aan gemeenten toebehooren; (6) politie-, ambulance- en brandweerauto's; (7) wagens bestemd om onklaar geraakte voertuigen weg te sleepen of hun goederen weg te voeren; (8) voertuigen gebruikt om mijnwerkers te redden; (9) voertuigen gebruikt voor enig door den Minister vast te stellen doel.

S. 1 (5) bepaalt dat niet als vervoer tegen vergoeding zal worden beschouwd: (a) het afleveren of afhalen van goederen die verkocht, gebruikt, gehuurd of in huurkoop gebruikt zijn, in de uitoefening van een bedrijf door hem die de goederen vervoert; (b) het afleveren of ophalen van goederen die, in de uitoefening van een door den vervoerder uitgeoefend bedrijf, eenigerlei behandeling ondergaan; (c) het vervoeren van goederen door iemand die een landbouwbedrijf uitoefent, voor iemand die zulks in dezelfde streek eveneens doet (elkaar helpen van boeren en landeigenaren); (d) vervoer van goederen in een voertuig dat gebruikt wordt onder een licence welke toebehoort aan een fabrikant, dealer of hersteller; (e) vervoer van goederen in een voertuig door een fabrikant, agent of dealer terwijl het voertuig gebruikt wordt voor demonstratiedoeleinden. Voertuigen welke tot dit soort vervoer gebruikt worden, behoeven weliswaar

een licence, zij behooren echter tot de groep van het werkverkeer, en niet tot die van het vervoer tegen vergoeding. Zij zijn daardoor aan minder strenge bepalingen onderworpen.

Om aan de eischen der verschillende klassen gebruikers tegemoet te komen, stelt de wet drie soorten „licences” in. De „A” concessie (public carrier licence), die een geldigheidsduur van twee jaar heeft, wordt vereischt voor de geregelde transportondernemers, zij wier geheele bedrijf bestaat in het vervoeren van goederen voor anderen. Een voertuig dat onder een „A” concessie valt, mag niet in eenig ander door den vervoerder uitgeoefend bedrijf gebruikt worden, behalve voor het vervoer dat ten nauwste met zijn bedrijf als vervoerder samenhangt. De „B” concessie (limited carrier licence) geldig voor een jaar, geeft den houder de bevoegdheid goederen te vervoeren in verband met eenig door hem uitgeoefend bedrijf, doch tevens om goederen tegen vergoeding te vervoeren; dit laatste echter slechts onder door de concessioneerende autoriteiten vast te stellen voorwaarden. Deze soort licence is ontworpen om tegemoet te komen aan de behoeften van den „dual operator”, die zijn voertuigen zoowel voor eigen gebruik als voor den verhuur gebruikt (Modern Transport 25 November 1933). De „C” concessie (private carrier licence), geldig gedurende vijf jaren, is een zuivere werkverkeersconcessie.

Naast deze drie concessies van langeren duur, kunnen concessies voor korten duur worden uitgegeven, bestemd om te dienen voor seizoenwerk, de uitvoering van een bepaald werk (vgl. de concessie voor bouwmaterialen in Zwitserland) enz. Hun geldigheidsduur is ten hoogste drie maanden. Tijdelijke concessies kunnen ook aan aanvragers van een A. B. of C. licence worden verleend wanneer een beslissing op hun aanvraag nog hangende is.

Op een aan houders van een „C” concessie opgelegd verbod goederen voor anderen te vervoeren, kunnen de Traffic Commissioners een uitzondering toelaten en wel in geval van nood; zij kunnen namelijk den houder van zulk een concessie, onder door hen vast te stellen voorwaarden, de bevoegdheid geven het voertuig voor een ander (aan wien hij het voertuig verhuurt) te gebruiken, wanneer zij ervan overtuigd zijn, dat aan de behoefte van dien persoon niet uit andere bronnen kan worden voldaan (S. 2 (4) lid 2).

Uitvoerig wordt door de wet (S. 2 (6)) vastgesteld in welke ver-

houding voertuigen tot een concessiehouder moeten staan om onder diens concessie te vallen.

Genoemd worden: a) die motorvoertuigen welke toebehooren aan den houder of in zijn bezit zijn krachtens een huurkoop overeenkomst, en in de concessie zijn omschreven; b) motorvoertuigen die van tijd tot tijd in het bezit van den houder zijn krachtens huur of bruikleen, doch niet meer in aantal dan in de concessie als maximum is vastgesteld; (omschrijving van te huren of te leenen wagens is onmogelijk, daarom beperking in aantal); c) aanhangwagens welke van tijd tot tijd toebehooren aan den houder, of in diens bezit zijn krachtens een huurkoop, huur of leenovereenkomst, doch niet meer in aantal dan het in de concessie vastgestelde maximum; d) in geval van een „C” concessie, mits binnen een maand kennis van het verkrijgen aan de Traffic Commissioners is gegeven, ieder motorvoertuig dat aan den houder toebehoort of in zijn bezit is krachtens een huurkoop overeenkomst, maar door hem is verkregen nadat de concessie is uitgereikt.

Wij merken hierbij op dat dus in het algemeen onder een concessie kunnen vallen: die motorvoertuigen welke de concessiehouder had toen de concessie verleend werd, en die dus in de concessie omschreven kunnen (en moeten) zijn; daarnaast die welke hij later voor tijdelijk gebruik huurt of leent en waarvan een omschrijving bij de uitreiking der concessie nog niet te geven was, waarom men moest volstaan met een maximum toegestaan aantal vast te stellen; wat de aanhangwagens betreft, daarvoor is omschrijving niet noodig geoordeeld, en wenscht men te volstaan met een maximum-aantal; voor de „C” concessie geldt echter dat alle motorrijtuigen, ongeacht omschrijving of beperking tot maximum-aantal, welke door den houder worden verkregen, onder de concessie vallen. Met huur of bruikleen wordt echter geen genoegen genomen. Hoewel dus het werkverkeer onder zijn concessie alle voertuigen zonder beperking kan doen vallen, staat vast dat deze voertuigen den concessiehouder óf in eigendom moeten toebehooren óf in zijn bezit moeten zijn krachtens een huurkoopovereenkomst (Mahaffy & Dodson, blz. 8). De bijzondere bepaling voor de „C” concessies houdt verband met de grootere vrijheid welke het werkverkeer moet genieten.

Bepalingen zooals hier door de Road Traffic Act gegeven zijn, treft men in andere door ons behandelde coördinatiewetten niet aan; dit is eendeels een gevolg van het feit dat in andere wetgevingen geen concessioneering van het werkverkeer aangetroffen wordt,

anderdeels is het een gevolg van het feit dat de Road and Rail Traffic Act een wet is die de oplossing van het vervoerprobleem tracht te vinden door een beperking van den omvang der vervoer-capaciteit, dus door beperking van het aantal wagens, en niet door b.v. in de eerste plaats een bepaalde route of rayon aan te wijzen. Duidelijk blijkt dit, wanneer men b.v. de Road Traffic Act, die veel meer het ook in de Vereenigde Staten en Canada gebruikelijke systeem volgt, met de Road and Rail Traffic Act vergelijkt.

Dáár heeft men road service licences, d.w.z. concessies voor dat deel der openbare personen-motorrijtuigen die een geregelden dienst uitvoeren — stage carriages — (waar dus en het personenwerk-
verkeer en de contract carriages buiten vallen); dáár krijgt een per-
soon een vergunning „to provide a road service”; welke wagens
daaronder vallen wordt niet nauwkeurig uitgemaakt, hun aantal
evenmin; waar het dáár om gaat is de route, de frequentie, de
prijzen enz. Bij de carriers licences gaat het daarentegen niet om
de route, doch om de wagens of het aantal wagens. Hier wordt
bovendien het geheele terrein der goederenmotorrijtuigen aan con-
cessieplicht onderworpen, en moet men dus zorgen het werkverkeer
de noodige vrijheid te laten. Wij zijn hierdoor eenigszins vooruit-
gelopen op den inhoud der Road and Rail Traffic Act, doch
achten dit ter verklaring van S. 2 (6) wenschelijk.

„Een voertuig dat omschreven staat in een concessie, zal niet met
succes in een andere concessie omschreven kunnen staan.” Dit wil
zeggen dat een voertuig niet in meer dan één concessie omschreven
kan zijn. Mahaffy & Dodson (blz. 9) noteeren hierbij: „There can
be no chameleons, such as those contemplated by sec. 67 of the
Road Traffic Act” (n.l. een public service vehicle licence uitgege-
ven om een voertuig te gebruiken als stage carriage, staat toe dat dat
voertuig ook als contract carriage gebruikt wordt). De wet staat
toe dat één persoon houder van meer concessies is. Hier annoteeren
Mahaffy & Dodson (blz. 9): „It is left for arrangement, then,
whether an applicant shall have one licence for all his vehicles or
several. But no vehicle may at the same time have a place in
licences of different classes.”

De concessioneerende autoriteit bestaat hier in den voorzitter van
de Traffic Commissioners, of diens door den Minister benoemden

plaatsvervanger. (Hier bestaat dus een verschil met de op het personenvervoer betrekking hebbende Road Traffic Act, waar drie Commissioners zijn).

Ieder die een concessie aanvraagt, moet aan den Traffic Commissioner een verklaring overleggen inhoudende uitvoerige in de wet vastgestelde bijzonderheden der voertuigen die hij wenscht te gebruiken, en wanneer hij een „A” of „B” concessie vraagt, tevens de vervoergelegenheid die hij van zins is onder de concessie aan derden te verschaffen, daarbij inbegrepen het district waarin of de plaatsen waartusschen de voertuigen waarschijnlijk en normaliter gebruikt zullen worden om goederen tegen vergoeding te vervoeren.

Mahaffy & Dodson (blz. 12) teekenen hierbij aan: „No power is given to the Minister to prescribe what details of these facilities must be submitted to the Commissioners. The Minister may prescribe the form of the application; but its contents are laid down by law, and he can add nothing to this. The applicant is thus less closely controlled in his application than is the applicant for a road service licence.”

Vrijer is de aanvrager hier ook gelaten ten aanzien van de bepaling in welk gebied hij den vervoerdienst wil bewijzen; de wet spreekt slechts van „district” zonder nadere definieering, waardoor aanvragers groote vrijheid te dien aanzien genieten. De bedoeling welke dan ook heeft voorgezeten en welke b.v. ook nog uit de woorden „waarschijnlijk” en „normaliter” blijkt, is geweest om hem, die een „A” concessie aanvraagt, vrij te laten ten aanzien van zijn activiteitsgebied.

Hieromtrent verklaarde de Minister of Transport gedurende de Committee Stage in het Lagerhuis: „that if the licensing authority desired to grant an „A” licence they would impose no restrictions as to area or district; the information was required to enable the authority, in deciding whether to grant a licence at all, to consider the question of the excess facilities for transport, and one of the factors was a knowledge of the area for which the transport was to be used” (Modern Transport 25 Nov. 1933).

Voor de „B” concessie bevat de wet de bevoegdheid beperkingen ten opzichte van het activiteitsgebied vast te stellen.

Naast de inlichtingen die de aanvrager in de aanvraag zelf moet vermelden, is hij die een „A” of „B” concessie aanvraagt, verplicht, desgevraagd, inlichtingen te verschaffen betreffende zijn vervoer-

bedrijf en de berekende vrachtprijzen; betreffende overeenkomsten of schikkingen door hem met een ander goederenvervoerbedrijf getroffen die van wezenlijken invloed zijn op de voorziening in de vervoerbehoefden; en voorts betreffende elk financieel belang dat een ander vervoerbedrijf in zijn bedrijf bezit.

Men lette er op dat „inlichtingen betreffende berekende vrachtprijzen” slechts wil zeggen: betreffende die welke tot op heden berekend zijn. Van vaststellen der vrachtprijzen door den Traffic Commissioner is geen sprake, daar zelfs voor de „B” concessie, waaraan de wetgever het verbinden van voorwaarden toestaat (S. 8 (3)), de wet uitdrukkelijk bepaalt dat *niet de tarieven* mogen worden vastgesteld. (Mah. & Dodson, blz. 13).

Ook de Attorney-General heeft zich in dezen zin uitgelaten, toen hij zeide „Information on this subject is necessary if the licensing authority are to exercise proper discretion. There is nothing in the measure to suggest that information regarding rates will be given to objectors and there is no intention to control rates for the future.” (Modern Transport 25 Nov. 1933).

Wij komen thans tot de bevoegdheid der Commissioners op concessieaanvragen te beschikken. S. 6 verklaart hieromtrent, dat zij volledige macht hebben „A” of „B” concessies te verleenen of te weigeren, een concessie te verleenen voor andere voertuigen dan in de aanvraag waren vermeld (hierdoor wordt het voor aanvragers mogelijk het schema van hun aanvraag tijdens de behandeling voor de Commissioners te veranderen), of voor een geringer aantal. Een aangevraagde „C” concessie moeten zij verleenen, tenzij een concessie van aanvrager geschorst of herroepen is; in dat geval hebben zij vrijheid van handelen.

Bij de uitoefening van hun bevoegdheid moeten de Traffic Commissioners in de eerste plaats rekening houden met de belangen van het publiek in het algemeen, daarbij inbegrepen zoowel de belangen van hen die vervoergelegenheid verlangen, als van hen die haar verschaffen; en in het bijzonder moeten zij, wanneer het om een „A” of „B” concessie gaat, rekening houden: a) (wanneer verzoeker houder is van een bestaande concessie van dezelfde klasse), met de mate waarin hij krachtens die concessie gerechtigd is vrachtwagens te gebruiken voor het vervoer van goederen tegen vergoeding; b) met het vroeger gedrag van verzoeker in zijn kwaliteit van goederenvervoerder. (Hierdoor wordt den Commissioners groote bevoegdheid gegeven; zij mogen beoordeelen of aanvrager tot nu toe zijn vervoerbedrijf op com-

mercieele wijze heeft gedreven, en of hij de voorschriften betreffende de werktijden heeft opgevolgd; ook mogen zij waarschijnlijk beoordeelen of hij in het verleden zijn concurrenten op unfaire wijze heeft beconcurrereerd door oneconomische tarieven (Mah. & Dodson blz. 14); c) met het aantal en het type voertuigen dat verzoeker wenscht te gebruiken; d) bij het vaststellen van het aantal voertuigen dat wordt toegestaan, met de behoefte welke bestaat om voorzorgsmaatregelen te treffen voor het geval dat voertuigen uit den dienst moeten worden genomen voor service en herstellingen; e) met de mate waarin de bedoelde voertuigen door den aanvrager tot op heden in zijn beroep als vervoerder gebruikte en door paardentractie voortbewogen wagens, zullen vervangen; en in geval een „B” concessie is aangevraagd moeten zij bovendien rekening houden met de mate waarin aanvrager van zins is de voertuigen te gebruiken voor vervoer tegen vergoeding.

Uit dit laatste moet men opmaken, dat de Commissioners aan de hand van de gegevens betreffende de mate waarin aanvrager van een „B” concessie van zins is vervoer tegen betaling te verrichten, mogen uitmaken dat aanvrager een „A” concessie behoort te verkrijgen, en een „B” concessie op dien grond kunnen weigeren. (Mah. & Dodson, blz. 14).

Wordt een concessie geweigerd of anders verleend dan de aanvraag luidde, dan moeten de Commissioners, wanneer aanvrager zulks eischt, een schriftelijke, met redenen omkleede beslissing geven.

Bijzondere bepalingen zijn vastgesteld betreffende concessieverleening aan hen die bewijzen dat de voertuigen uitsluitend zullen worden gebruikt voor *contract-werk* gedurende een ononderbroken tijdperk van niet minder dan één jaar. Is het overtuigend bewijs van een dergelijk contract geleverd, dan moeten (shall) de Commissioners het verzoek toestaan; doch de voertuigen zullen ophouden „geconcessioneerd” te zijn na beëindiging van het contract, tenzij de concessioneerende autoriteit anders heeft bepaald (S. 7 (1)). Men heeft hier te doen met een soort werkverkeer, een pseudo „C” concessie, een overgang tusschen het voor een ieder werkend transportbedrijf en het aan één bepaalden persoon gebonden werkverkeer.

Andere bijzondere bepalingen betreffen de bestaande vervoerders (grandfather clause).

Als op aanvraag voor een „A” concessie, gedaan niet later dan 1 April 1934, de verzoeker voldoende aantoont dat hij gedurende het jaar eindigende met 1 Maart 1933, voertuigen hoofdzakelijk voor vervoer tegen vergoeding heeft geëxploiteerd, moet de Traffic Commissioner de aanvraag toestaan ten aanzien van zoodanige voertuigen als een gezamenlijk leeg gewicht hebben dat niet minder is dan het gezamenlijk leeg gewicht van de voertuigen die hij op enig oogenblik van dat jaar heeft gebruikt. Voor een „B” concessie gelden dergelijke bepalingen, doch bovendien geldt dat aan de „B” concessies hier geen voorwaarden mogen worden verbonden die een eenigszins belangrijke inmenging zouden vormen in de uitoefening van het bedrijf waarvoor de voertuigen gebruikt worden.

Aan alle concessies zullen als voorwaarden zijn verbonden a) dat de voertuigen in behoorlijken en bruikbaren toestand worden gehouden; b) dat de wettelijke snelheidsbepalingen in acht genomen worden; c) dat de in de Road Traffic Act vastgestelde voorschriften betreffende de werktijden worden opgevolgd, en d) dat de bepalingen betreffende het houden van aantekeningen in acht worden genomen. Aan de „A” en „B” concessies wordt bovendien de voorwaarde verbonden dat het personeel „fair wages” en behoorlijke arbeidsvoorwaarden dient te genieten. Aan een „B” concessie kunnen bovendien, na het overgangsjaar, waarin aan die soort concessies geen voorwaarden opgelegd mogen worden die een ernstig ingrijpen in de uitoefening van het bedrijf zouden vormen, nog de volgende voorwaarden door de concessioneerende autoriteiten worden verbonden: a) dat de voertuigen slechts in een bepaald district of tusschen bepaalde punten gebruikt mogen worden; b) dat slechts bepaalde soorten goederen vervoerd mogen worden; c) dat slechts voor bepaalde personen goederen vervoerd worden; d) en zoodanige andere voorwaarden als de concessioneerende autoriteit in het algemeen belang en met het oog op het voorkomen van oneconomische concurrentie ¹⁾ juist acht (zonder dat deze voorwaarden echter betrekking mogen hebben op de

¹⁾ Betreffende de uitdrukking „oneconomische concurrentie” treffen wij bij Mah. & Dodson (blz. 17) de volgende omschrijving aan: „.....would be „un-economic” if it resulted in leaving to the competitors, when accounts where made up, either no profit at all or so small a profit as would fail to attract fresh capital to the business”.

vrachtprijzen). Deze voorwaarden zullen echter slechts den houder van een „B” concessie binden gedurende den tijd dat hij goederen voor anderen tegen vergoeding vervoert. Gebruikt hij de wagens in werkverkeer, dan is hij dus aan deze speciale voorwaarden niet gebonden.

Op aanvraag van concessie-houders kunnen de autoriteiten van tijd tot tijd in de concessies verandering brengen (S. 8 (4) en 8 (10)).

Zij kunnen dan het aantal voertuigen of aanhangwagens dat onder de concessie valt, veranderen; zij moeten echter een aanvraag om schrapping van een bepaald voertuig, om vermindering van het aantal omschreven voertuigen of om opname van een omschrijving ter vervanging van de omschrijving van een voertuig met gelijk of grooter eigen gewicht, inwilligen. Aan aanvragen die niet bestaan in het verzoek om uitbreiding der toegestane vervoercapaciteit moet dus blijkbaar worden gehoor gegeven. Zulks moet ook geschieden met iedere aanvraag voor wijziging van een „C” concessie (vrijheid werkverkeer).

Doch ook op eigen initiatief kunnen de Traffic Commissioners tot wijziging der concessie overgaan. Dit kan namelijk het geval zijn wanneer een voertuig, om andere redenen dan een „fluctuation in business” niet meer onder een concessie gebruikt wordt, of wanneer het omschreven staat in een andere concessie. Alsdan mag de Traffic Commissioner de concessie zoodanig wijzigen dat het betreffende voertuig daaruit wordt geschrapt.

Mah. & Dodson (blz. 18) teekenen bij de „fluctuation in business” aan: „It would be difficult for the Commissioner to be satisfied that the cesser is not due to a „fluctuation in business.” — so vague is that phrase. He must, we think, be very sure of his knowledge, and its source, before he excercises the power given by these words”.

Belangrijk is het onderwerp waarmede de wet zich in S. 11 bezig houdt. Het betreft de bezwaren welke tegen aanvragen of wijzigingen kunnen worden ingebracht. Hieromtrent bepaalt de wet dat de Traffic Commissioners dienen te publiceeren: a) aanvragen voor een „A” of „B” concessie („C” concessie niet, daar deze toch steeds in vollen omvang moeten worden toegestaan); b) aanvragen voor een wijziging welke bestaat in toevoeging van wagens; c) aanvragen voor vergrooten van het maximum aantal toegestane wagens; d) aanvragen voor wijziging van het district of de plaatsen in de „B” concessie vermeld.

Voorts moet door de Commissioners gepubliceerd worden de wijze waarop en de tijd waarbinnen, bezwaren kunnen worden uitgebracht. Het geven van gelegenheid bezwaren te uiten is, vanzelfsprekend niet noodig in gevallen waarin de Commissioners zonder meer verplicht zijn de aanvraag toe te staan. Ook wordt zij niet gevorderd in geval iemand concessies aanvraagt voor wagens die reeds onder een bestaande concessie vallen, en de nieuwe concessie geen langeren looptijd zal hebben dan de oude (de bedoeling is iemand in staat te stellen een bedrijf over te nemen; men staat dan eigenlijk toe dat de oude concessie met een nieuwen houder wordt voortgezet). Ook wanneer de Traffic Commissioner van oordeel is dat de aanvraag van zeer gering belang is, kan hij besluiten dat geen gelegenheid tot het maken van bezwaren wordt gegeven. Evenzoo staat het in geval van concessies met korten looptijd, wanneer deze van gering belang zijn of bij de verleenng groote haast is.

Aan alle bezwaren, uitgebracht door hen die reeds hetzij door wegtransport hetzij door eenigen anderen vorm van transport tegen vergoeding en in het district (of tusschen de plaatsen die de aanvrager van plan is te gaan bedienen) vervoergelegenheid verschaffen, en die zijn uitgebracht met het oog op het feit dat reeds voldoende geschikte transportgelegenheid bestaat, of dat na verleenng der aangevraagde concessie, hetzij in het algemeen, hetzij voor bepaalde wagentypen, een teveel aan aanbod van vervoergelegenheid zou komen te bestaan, moet door de Traffic Commissioners aandacht worden besteed. Zoo ook wanneer de bezwaren gegrond zijn op een beweerde overtreding der concessiebepalingen. ¹⁾

¹⁾ S. 11 (2). „It shall be the duty of the licensing authority, on an application to which those section applies, to take into consideration any objections to the application which may be made by persons who are already providing facilities, whether by means of road transport or any other kind of transport, for the carriage of goods for hire or reward in the district, or between the places which the applicant intends to serve, on the ground that suitable transport-facilities in that district or between those places are, or, if the application were granted, would be, either generally or in respect of any particular type of vehicles, in excess of requirements, or on the ground that any of the conditions of a licence held by the applicant has not been complied with”.

Deze bepaling is uitermate belangrijk, niet alleen daar zij een actieve rol toedeelt aan bestaande vervoerbedrijven, doch vooral, omdat zij een duidelijk inzicht geeft in hetgeen men met deze wet bedoelt te bereiken: het voorkomen van een teveel aan passende vervoergelegenheid, in een bepaalde streek. Een vraag die men naar aanleiding van dit artikel zou kunnen stellen, betreft de kwestie of de Traffic Commissioners met dit teveel ook rekening kunnen houden, wanneer geen bezwaren door concurrenten zijn ingediend. Voor een goede coördinatie achten wij dit zonder eenigen twijfel noodig; doch wij moeten toegeven dat het geval zich in de practijk vrijwel niet zal voordoen, daar bestaande bedrijven die, zij het dan ook nog zoo gering nadeel van een nieuwen concurrent verwachten, steeds klaar staan om moeilijkheden aan de concessieverleening in den weg te leggen. Modern Transport dd. 2 December 1933 voorspelt dan ook voor de komende jaren menig proces. Het schrijft: „It is safe to predict in view of the experience gained by the operation of Section 72 of the Road Traffic Act 1930, in connection with passenger vehicles, that this particular enactment will be the cause of many legal battles in the years to come; but we would repeat the plea made in this journal a few weeks ago that statesmanlike qualities are required in the leaders of the transportindustry as never before. It will be obvidious to transport representatives to sit on an Advisory Council endeavouring to establish a coordinated system while acrimonious conflicts are raging in the Traffic Commissioners' courts.”

Aan dit tijdschrift ontleenen wij nog: „this is really a „key” Section of the measure; everything depends upon the policy which the railway companies decide to pursue so far as objections to applications are concerned”.

Een vraag die herhaaldelijk bij het onderwerp der uit te brengen bezwaren wordt opgeworpen, betreft aansprakelijkheid van hem, tengevolge van wiens bezwaren, afwijzend op een aanvraag werd beschikt. In de Zwitsersche coördinatiewet treft men een bepaling aan dat de spoorwegen verplicht kunnen worden, wanneer een concessie op hun verzoek niet meer verleend wordt, het materieel en de bezittingen van het gedupeerde bedrijf over te nemen. Weliswaar is hier niet van een eigenlijk schadevergoedingsrecht sprake, doch is dit recht den „Automobilinteressent” slechts als

een waarborg gegeven; men kan echter niet ontkennen dat hier de gedachte van een vergoeding naar voren is gekomen. Zoo is het ook bij de behandeling der Road and Rail Traffic Act in het Hoogerhuis gegaan. Men heeft daar een poging gedaan om een bepaling ingevoerd te krijgen die een recht op schadevergoeding zou toekennen ingeval een concessie tengevolge van het indienen van bezwaren geweigerd wordt, of de oplegging van nieuwe voorwaarden die de waarde van het bedrijf verminderen, er het gevolg van is.

Het amendement is echter verworpen, nadat de Earl of Plymouth het standpunt der Regeering had uiteengezet. Wij willen zijn argumentatie citeeren: „The position now, is that there is unlimited competition particularly among small competitors, so far as good traffic is concerned, and they are continually driven off the road. They get no compensation for that, and I personally venture to say, with a great deal of confidence, that these small operators in particular will get very much better treatment under this Bill than they could possibly hope for, if the Bill were not passed into law.” (Modern Transport 2 Dec. 1933.)

Evenzeer als het begrijpelijk is dat zij die van de zijde der bestaande verkeersbedrijven niets dan tegenwerking bij concessieverleening verwachten, gaarne een bolwerk hiertegen wenschen op te werpen, even begrijpelijk is het dat anderen, en in het bijzonder ook de wetgever, zich tegen een dergelijke schadevergoedingsbepaling verzetten. Naar algemeen burgerrechtelijke begrippen is immers geen recht op schadevergoeding aanwezig, daar noch van schending contractueeler verplichtingen, noch van een onrechtmatige daad sprake kan zijn. Hij die de bezwaren indient, handelt immers krachtens een eigen recht. Hoogstens kan een ongewenscht gebruik van het recht worden gemaakt doordat zonder redelijken grond bezwaren worden uitgebracht, waardoor een ongewenschte belasting van het concessioneerend apparaat, onnoodig uitstel in diens besluitneming enz. wordt veroorzaakt. Dit is een vorm van obstructie jegens het coördineerend apparaat gevoerd, en zou men door een flinke boete op het lichtvaardig indienen van klachten kunnen tegengaan. Intusschen, dit is geheel iets anders dan een schadevergoeding welke een succesrijk indiener van bezwaren, den aanvrager zou hebben te betalen.

Behalve dat van een recht op concessieverleening of op integrale

handhaving van een concessie geen sprake is, zou toekenning van een recht op schadevergoeding zeer ernstige bezwaren medebrengen. Wat b.v. te denken van iemand die een concessie aanvraagt waarvan hij reeds van te voren weet dat deze op grond van bezwaren zal worden afgewezen? Hoe zou men voorts willen vaststellen of en in hoeverre de weigering of het opleggen van nieuwe voorwaarden een gevolg is van ingediende bezwaren. Verder zou men groote moeilijkheden ondervinden wanneer meer dan één bedrijf bezwaren had ingediend; enz., enz. Dit alles zou echter dienen te worden opgelost, wanneer men inderdaad van oordeel was dat schadevergoeding diende te worden gegeven; van schending van een recht of zelfs van een onfatsoenlijke handeling is bij de indieners der bezwaren echter geen sprake, daar zij handelen krachtens een hun uitdrukkelijk gegeven eigen recht.

S. 12 bevat bijzondere bepalingen betreffende concessieverleening aan holding companies en hun dochtermaatschappijen. De bedoeling van het artikel is holding companies die wel als industrieele eenheid, doch door middel van dochtermaatschappijen (subsidiary (companies) werken, in staat te stellen hun eigen goederen te vervoeren als één concern, dus onder „C” concessie.

In hoofdzak komen de gegeven bepalingen hierop neer, dat, wanneer een holding company, die voor minstens 90 % deelneemt in het kapitaal van een dochtermaatschappij, een concessie aanvraagt en daarbij als wensch te kennen geeft dat dit artikel zal worden toegepast, de wagens, personen, het bedrijf, enz. van zulk een dochtermaatschappij, beschouwd zullen moeten worden als waren zij wagens, personen, bedrijf, enz. van de holding company. Zoo dit artikel er niet was, zouden de dochtermaatschappijen die goederen voor holding companies vervoeren, een „A” of „B” concessie behoeven.

Intrekking van een concessie kan plaats vinden op grond van de overweging dat in strijd is gehandeld met aan de concessie verbonden voorwaarden. Indien de houder zulks vordert, moet de Traffic Commissioner een publiek onderzoek instellen alvorens tot intrekking of schorsing over te gaan en moet hij een met redenen omkleede schriftelijke motiveering geven. Bij de behandeling in het Hoogerhuis werd een amendement ingediend ten doel hebbende dat intrekking slechts zou kunnen plaats vinden na een door den gewonen rechter in kort geding uitgesproken veroordeeling wegens

het niet nakomen der concessievoorwaarden. Terecht heeft de Regeering hiertegen aangevoerd dat de Commissioners in staat moeten zijn alle bewijs dat hun juist voorkomt, tot hun beslissing te doen medewerken („For instance, the Industrial Court might decide that the licence-holder was not paying fair wages, or observing proper conditions of employment. That would not be a conviction, but it should be open to the Commissioners to revoke a licence in such a case”).

Hem, die een concessie of een wijziging in een concessie heeft aangevraagd, hem, die bezwaren heeft gemaakt waarmede rekening gehouden had moeten zijn, benevens hem, wiens concessie is ingetrokken of geschorst, staat beroep tegen een beslissing der Traffic Commissioners op het „Appeal Tribunal” open. Dit gerecht dat bij deze wet wordt ingesteld, bestaat uit drie leden, welke door den verkeersminister worden benoemd en die geen financieel belang bij eenig vervoerbedrijf mogen bezitten. Zij hebben in hoofdzaak de gewone rechten van een gerecht. Wat de kosten van het appel betreft, kunnen zij o.a. bepalen dat deze wegens armoede van den appellant nihil zullen bedragen. Hun beslissing is uiteindelijk en bindt de Traffic Commissioners. Belangrijk is voorts nog dat een concessiehouder die vernieuwing van een bestaande concessie heeft aangevraagd en bij het „Appeal Tribunal” in beroep gaat, onder de bestaande concessie mag blijven rijden totdat op het appel is beschikt. Men merke bij dit artikel op dat het appelgerecht hier onafhankelijk is van den Minister; weliswaar worden de leden door hem benoemd (na overleg met bepaalde personen), zij vormen echter een gerecht dat zonder inmenging van den Minister beslist; dit in tegenstelling tot de in de Road Traffic Act gegeven regeling, waar beroep op den Minister zelf open staat. Men zal moeten vaststellen dat de ondervinding opgedaan met de Road Traffic Act ook hier den weg naar een, dunkt ons, betere oplossing heeft gegeven. Den Minister als hoogste instantie, achten wij op het gebied der verkeerscoördinatie ongewenscht, om redenen die wij reeds eerder hebben uiteengezet.

Daarom kan de instelling van een gespecialiseerd, onafhankelijk gerecht, als een vooruitgang worden beschouwd. Slechts voor één ding zijn wij bevreesd, dat namelijk te dikwijls een beroep op den

appelrechter gedaan zal worden, waardoor de eenheid in het beleid der Traffic Commissioners ernstig in gevaar kan worden gebracht. Dit dreigt te meer waar het beroep, hetzij dan op den Minister, (S. 81 R. T. Act.), hetzij op het „Appeal Tribunal” (S. 15 R. & R. T. Act.) niet alleen voor rechtsvragen, doch ook voor vragen welke doelmatigheid betreffen, open staat. Anders dan de Interstate Commerce Commission, twijfelen wij echter of men het zonder de waarborgen van een hooger beroep kan stellen. In het bijzonder in een land waar coördinatie aan een groot aantal onafhankelijk van elkaar werkende personen is overgelaten (12 Traffic Areas), achten wij het bestaan van een centraal appelrecht onontbeerlijk. Doch ook voor Nederland, dat men eventueel tot één verkeersgewest kan maken, zou de mogelijkheid tot hooger beroep zijn onmiskenbare waarde hebben, mits men er voor kan waken dat het gerecht niet de plaats van de uitvoerende instantie gaat innemen. Maar al te groot immers is het gevaar, dat tegen elke gegeven beslissing beroep wordt aangeteekend. Wij wezen hier eerder op, en gaven toen als waarborgen tegen een overmatig gebruik der beroepsmogelijkheid in overweging, het instellen van een hooge boete voor ongemotiveerd procederen of/en het inschakelen van de rechterlijke macht, in dien zin dat een appellant, alvorens in beroep te kunnen komen, daartoe toestemming moet verkrijgen van een gewone rechtbank, welke daartoe zal hebben te onderzoeken of inderdaad gegronde redenen tot het appel bestaan. Of dit in de practijk voldoende zal blijken te zijn, dient te worden afgewacht; zeker is het dat twee zeer gewichtige belangen hier tegenover elkaar staan: de rechtszekerheid van het individu en de eenheid in het coördinatiebeleid; onder geen beding mag deze eenheid ernstig in gevaar worden gebracht, daar zij een gemeenschapsbelang vormt; en men zal dan ook, naar onze overtuiging, slechts dan voor grootere rechtszekerheid van het individu een beroepsinstantie mogen handhaven, wanneer een practisch bruikbare oplossing, welke met den eisch der eenheid in het coördinatiebeleid rekening houdt, blijkt gevonden te zijn.

Reeds is gewag gemaakt van het feit dat aan iedere concessie de plicht verbonden is aanteekening van de uitgevoerde transporten te houden. In welken vorm dit zal dienen te geschieden, zal onderwerp van overleg tusschen den Minister en de bij deze wet in-

gestelde „Transport Advisory Council" uitmaken. De Traffic Commissioners kunnen echter vrijstellingen van deze verplichting geven, hetzij in het algemeen, hetzij voor bepaalde voertuigen, hetzij voor voertuigen gebruikt voor een bepaald doel. Vrijstelling moeten zij geven voor voertuigen die in den landbouw gebruikt worden en voor die van rondtrekkende spullebazen, tenzij zij om bijzondere redenen, van oordeel zijn, dat dit onwenschelijk is.

Aanteekening moet worden gehouden van: a) iederen persoon die bij het bedrijf in het werk is als chauffeur of wettelijk voorgeschreven begeleider van een voertuig dat onder een concessie valt, de tijden waarop die persoon arbeid aanving en beëindigde, en bijzonderheden betreffende zijn rusttijden; gelijke aanteekeningen dienen ook gehouden wanneer de eigenaar zelf als chauffeur of begeleider optreedt; b) iedere reis van een voertuig waarop goederen onder een concessie zijn vervoerd, bijzonderheden over die reis en het grootste gewicht dat op eenig tijdstip van de periode waarop de aanteekeningen slaan, is vervoerd; benevens de plaats van bestemming der vervoerde goederen. Hierdoor wordt de contrôle op de bedrijven gemakkelijker en heeft men in het bijzonder een middel om overtredingen tegen te gaan.

Een belangrijke bepaling van de wet die betrekking heeft op de concessies is S. 21. Hier wordt bepaald dat een concessie niet voor overdracht vatbaar is. Dit stemt overeen met hetgeen de Road Traffic Act bepaalt; echter met dit verschil dat uitzonderingen kunnen worden vastgesteld om personen, die het bedrijf van een concessiehouder in geval van diens dood, onbekwaamheid, faillissement, liquidatie of in geval van aanstelling van een curator of bewindvoerder, voortzetten, gelegenheid te geven de voertuigen voor den toegestane tijd overeenkomstig de concessie te gebruiken. Deze mogelijkheid die de Road Traffic Act mist, is ingevoegd omdat in de practijk gebleken was, dat door het verbod van overdracht, moeilijkheden bij den dood en faillissement van houders werd gevonden.

Het opmaken van nadere voorschriften betreffende formaliteiten, te verschaffen inlichtingen, de bij aanvraag te volgen procedure, de identificatie der voertuigen, het intrekken der concessies, enz., enz. is aan den Minister overgelaten. Alvorens dergelijke voorschriften vast te stellen is de Minister echter verplicht overleg

te plegen met verschillende bestaande organisaties. Ook moeten zij aan het Parlement worden overgelegd. De aan den Minister overgelaten regelende macht is niet bijzonder groot te noemen. Zij strekt zich slechts uit tot enkele bepaalde onderwerpen, welke van ondergeschikt belang zijn.

Tenslotte resten ons uit deze zoo belangrijke wet, nog enkele voorschriften te noemen, die meer de uitwendige zijde der concessioneering raken, nl. de contrôle op de naleving ervan. Om de naleving van de voorschriften betreffende den goeden toestand van *alle* vrachtwagens te controleeren, worden door den Minister een aantal controleurs aangesteld. Deze hebben de bevoegdheid alle vrachtwagens te inspecteeren en daartoe op redelijke uren overal binnen te treden waar zij reden hebben te gelooven dat zich een vrachtwagen bevindt. Zij zijn echter niet bevoegd een vrachtwagen die in beweging is, aan te houden. Zijn zij van oordeel dat een voertuig waarschijnlijk ongeschikt is, of hersteld moet worden, dan kunnen zij bevel geven dat het voertuig niet gebruikt mag worden. Wanneer de gebreken echter van dien aard zijn dat zij binnen tien dagen hersteld kunnen zijn en geen onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van het publiek opleveren, zal het verbod eerst na tien dagen in werking treden. Hij die zich benadeeld acht doordat een controleur weigert het verbod op te heffen, kan zich tot den Traffic Commissioner wenden om den wagen te doen onderzoeken door een inspectieambtenaar bedoeld in de Road Traffic Act (certifying officer). Is hij ook met diens uitspraak niet tevreden, dan staat hem beroep op den Minister open. Men heeft hier dus niet het systeem der Road Traffic Act gevolgd, die een aan het gebruik op den weg voorafgaand onderzoek gelast.

Contrôle op de papieren wordt uitgeoefend door de zoojuist bedoelde contrôleambtenaren (examiners), inspectieambtenaren (certifying officers) en de politie. Het dragen van een uniform is daartoe niet absoluut noodzakelijk. Zij kunnen ook vorderen dat een voertuig naar een weegbrug wordt gereden om het, hetzij geladen, hetzij ongeladen te wegen. De vervoerder kan echter niet verplicht worden een geladen wagen te ontladen. Na weging moet hem een weegbriefje worden medegegeven, hetwelk hem gedurende dien rit vrijstelt van elke verdere weegproef.

Het is steeds moeilijk nauwkeurig de grens te bepalen der voorschriften welke meer in het bijzonder tot het terrein der coördinatie behooren en die welke, zooals de voorschriften betreffende de veiligheid, de berijdbaarheid van wegen en bruggen, maximum-snelheden, het vereischte van bepaalde soorten rijbewijzen enz. in het ietwat meer verwijderd verband tot de eigenlijke coördinatie staan. Het is immers niet te ontkennen dat de verhouding tusschen de verkeersmiddelen tenslotte bepaald wordt door alle omstandigheden, alle factoren, die zich bij ieder der verkeersmiddelen doen gelden.

Toch achten wij het niet op onzen weg liggen op al die factoren in details in te gaan; en bepalen wij ons in hoofdzaak tot behandeling van voorschriften die bepaaldelijk *ten doel hebben* in de transport-industrie zekere verhoudingen, zoowel tusschen bedrijven die van dezelfde soort verkeersmiddelen gebruik maken als tusschen die welke andersoortige verkeersmiddelen gebruiken, tot stand te brengen. Daarom zij het genoeg te vermelden, dat de Road and Rail Traffic Act eenige bepalingen bevat die voorzien in de mogelijkheid bepaalde wegen en bruggen voor alle of bepaalde soorten motorvoertuigen te sluiten. Betreffende dit punt is groote macht aan den Minister gegeven. Het kan niet aan twijfel onderhevig zijn dat deze hierdoor op indirecte wijze het wegverkeer groote moeilijkheden in den weg zou kunnen leggen. De vraag is echter of een Minister zich daartoe zou leenen, en of de Volksvertegenwoordiging daarin zou berusten.

Hiermede hebben wij de eigenlijke behandeling der wetgeving op de verschillende verkeersbedrijven besloten; de Road and Rail Traffic Act, die, naar algemeene opvatting, geenszins het eindresultaat der te voeren coördinatiepolitiek beteekent, voorziet echter in haar derde deel in de instelling van een „Transport Advisory Council”, een lichaam dat den Minister over de geheele linie van het verkeerswezen zal hebben bij te staan. De Royal Commission on Transport, en later ook de Salter Conference, hadden op het in het leven roepen van zulk een commissie steeds aangedrongen.

De Advisory Council bestaat uit een groot aantal leden, welke door den Minister worden aangesteld; het zijn vertegenwoordigers van verschillende transportbelangen.

(4 local authorities uit Engeland en Wales; 2 dezelfde uit Schotland; 5 gebruikers van motorvoertuigen; 1 vertegenwoordiger der paardentraction; 1 voetganger; 1 wielrijder; 3 vertegenwoordigers der spoorwegen; kanalen 1; kustvaart 2; havens en dokken 1; arbeid 3; handelsbelangen (met inbegrip van landbouw) 5; totaal 29).

Zij hebben voor tenminste drie, doch ten hoogste vijf jaar zitting, en zijn onmiddellijk herkiesbaar. De Minister mag voorts nog drie toegevoegde leden benoemen, wanneer hij zulks wenschelijk oordeelt, welke zitting zullen hebben voor een door hem vast te stellen tijd. Van deze laatste bevoegdheid kan hij eventueel gebruik maken

om een voorzitter te benoemen, wat van belang kan zijn, daar de andere leden alle bepaalde belangen moeten vertegenwoordigen en uit den aard der zaak dus niet neutraal zijn. De commissie heeft het recht personen als getuigen voor zich te doen verschijnen en alle gewenschte inlichtingen te vorderen.

Nuttig zal o.i. blijken dat speciale commissies ingesteld kunnen worden, met leden van de Board (door de Board met goedkeuring van den Minister benoemd) en adviseurs van de Regeering (door den Minister benoemd). Aan deze sub-commissies kan de Advisory Council plichten en bevoegdheden delegeren. Hierdoor wordt het b.v. mogelijk gemaakt, onderhandelingen tusschen twee bepaalde soorten transportbedrijven te doen plaats vinden, zonder dat zulks voor de veel te groote, en in belangenvertegenwoordiging ver uiteenloopende volledige Advisory Council, behoeft te geschieden.

Wil men een *karakteristiek* van de nieuwere Engelsche wetgeving, dan moet deze als volgt luiden:

1. *betreft*: personen- en goederenvervoer.
2. *doel*: coördinatie, ter voorkoming van „uneconomic competition”.
3. *ten deele bereikt door*: a) invoering van een concessiestelsel voor het in geregelden dienst uitgevoerde personenvervoerbedrijf over den weg; b) invoering van een concessiestelsel voor alle goederenvervoer over den weg, (ook voor het goederenwerkverkeer). Gelet zal hier slechts worden op de totale aanwezige vervoercapaciteit. Daarnaast verwacht men eenig heil van a) een eenheidsfront van spoor- en watervervoer tegenover het wegvervoer; b) groote tariefvrijheid voor de spoorwegen; c) de mogelijkheid voor het watervervoer geschapen om zich tegen concurrerende tarieven der spoorwegen te verzetten. Daarbij moet men opmerken dat vooral de tariefvrijheid *geen deugdelijk middel* is om tot coördinatie te voeren.
4. *uitzonderingen*: het contractvervoer van personen over den weg; de kustvaart; een aantal met name in de wet genoemde voertuigen.
5. *waarborgen*: verdeling van bevoegdheden bij de spoorwegen over drie instanties, nl. Minister, Railway and Canal Commis-

sion en Rates Tribunal; benoeming der Commission en van het Tribunal door den Koning (en niet door den politieken Minister); benoeming der Traffic Commissioners, welke wel door den Minister plaats vindt, echter voor 2/3 uit naamrollen door gemeenten en provincies jaarlijks op te maken; het aan de Traffic Commissioners opgelegd verbod financieel bij verkeersbedrijven geïnteresseerd te zijn; bestaan en samenstelling van de Traffic Advisory Council; de absolute vrijheid van het personenwerkverkeer; de betrekkelijke vrijheid van het goederenwerkverkeer; de mogelijkheid welke bij het goederen-wegvervoer open staat een beroep op het Appeal Tribunal te doen (i.p.v. op politieken Minister).

Wij willen over dit alles het volgende opmerken: In de eerste plaats treft absolute afwezigheid van het voor coördinatie onmisbare centrale apparaat. Dat de weg naar „harmonious results” op deze wijze verre van geplaveid is, ligt, naar het ons voorkomt, voldoende in de rede, om algemeene erkenning te vinden. De Engelschen beschouwen de Road and Rail Traffic Act, dan ook nog geenszins als het einde van den noodzakelijken ontwikkelingsgang. Men ziet echter stappen die in de goede richting leiden; hoezeer ook gemeenschappelijk gekant tegen andere vervoerbedrijven, die slechts van een ander verkeersmiddel gebruik maken, er ligt vooruitgang in het streven naar samenwerking dat vanouds concurrerende partijen thans verbindt; hoewel van een geheel verkeerd beginsel wordt uitgegaan, namelijk het terugdringen van het wegverkeer, valt niet te ontkennen dat iedere samenwerking een schrede nader is in de richting der verkeerseenheid.

Doch de grootste stap in de goede richting is de invoering van een concessiestelsel voor het wegverkeer. En hierbij is men in de eerste plaats aandacht verschuldigd aan een beginsel dat wij nog niet ontmoetten, hetwelk neergelegd is in de Road and Rail Traffic Act en dus alleen op het goederenvervoer betrekking heeft, namelijk dat *als basis voor de concessieverleening wordt aangenomen het voorkomen van een teveel aan passende vervoergelegenheid voor een bepaalde streek*, waarbij uitsluitend gelet wordt op de totale in een

streek beschikbare vervoercapaciteit van een bepaalde soort. Wij willen hieraan de volgende beschouwing koppelen:

Er zijn twee middelen die in aanmerking kunnen komen om de ongebreidelde concurrentie tegen te gaan: 1. aanwijzing van een route (eventueel rayon) aan ieder der vervoerders; al of niet met dienstregeling (gebonden concessioneering); 2. beperking der totale vervoercapaciteit, zonder meer (vrije concessioneering).

Concessioneering naar routes leidt tot feitelijke of juridische monopolies, en uitschakeling van vrijwel iedere concurrentie; zij heeft het voordeel van een gemakkelijk uitvoerbare contrôle, en is zeer geschikt voor vaste diensten, vooral buslijnen en enkele lijnen voor het goederenvervoer. Algemeen toegepast leidt zij echter tot geographische verstarring en ontnemt zij de auto een van haar grootste verdiensten, een harer economisch meest nuttige eigenschappen: haar niet gebonden zijn aan bepaalde lijnen, haar beweeglijkheid. Om de monopoliegevaaren tegen te gaan is hier een vergaand toezicht op de tarieven in het algemeen belang noodzakelijk. In dit verband willen wij op het volgende wijzen: Men zou kunnen opperen, dat naast de twee bovengenoemde middelen ook enkele vaststelling van tarieven op een peil waarbij ernstige concurrentie uitgesloten is, uitschakeling der ongebreidelde concurrentie mogelijk maakt. Hiertegen is opzichzelf niets in te brengen; men doet echter goed zich af te vragen wat het gevolg van een dergelijke prijszetting zou zijn. Afgezien van het feit dat door de prijszetting al te zeer in de bedrijfsvoering zou worden ingegrepen, dat de vaststelling der tarieven en de contrôle op de naleving buitengewoon moeilijk zouden worden, leidt prijszetting er zeker niet toe het bedrijfsleven vervoergelegenheid tegen zoo laag mogelijk kosten te verschaffen. Zij leidt tot verstarring van dit deel der productie en schakelt den prijs als regulator volkomen uit; deze kan zich onvoldoende bij de marktpositie aanpassen, en is, door de prijszetting nog minder dan bij vrije concurrentie, in staat de ontwikkeling van het verkeersapparaat in de juiste richting te stuwen; oneconomisch werkende bedrijven kunnen door de prijszetting b.v. eenvoudig gehandhaafd blijven. Wij zien dergelijke bezwaren ook eenigszins in de concessioneering naar routes, doch daar is het voor het concessioneerend apparaat zooveel gemakkelijker zich een nauwkeurig

beeld van een bepaald bedrijf te vormen. Men heeft daartoe vrij nauwkeurige aanwijzingen in de behoeften en omstandigheden van de door dat bedrijf bediende route. Daar kan bovendien voor ieder individueel bedrijf, voor iedere bepaalde route, een tarief worden vastgesteld, dat bij de omstandigheden van dat bedrijf en die route past.

Bij een landelijke tariefbepaling op de basis der non-concurrentie, kan met de omstandigheden der individueele bedrijven daarentegen geen rekening worden gehouden; het komt er daar op aan dat ieder bedrijf een vrachtprijs berekent die tegenover vervoerders den indruk van gelijkheid maakt. In principe moeten de vervoerprijzen dan overal, en voor alle vervoerbedrijven, even hoog zijn. Hierdoor wordt weliswaar de concurrentie uitgeschakeld, doch het zal duidelijk zijn dat voor hem die den vervoerdienst met de minste kosten kan verrichten, de grootste winst is weggelegd. De groei van het verkeersapparaat aan de zijde der economisch werkende verkeersmiddelen zal daarom doorgaan, en zelfs sterker zijn dan zonder prijszetting, daar vrije concurrentie automatisch de winstmogelijkheden eenigszins zou hebben verminderd. Aan den anderen kant is er van uitdrijven der oude, oneconomische verkeersbedrijven geen sprake. Er ontstaat dus een veel te groot verkeersapparaat dat werkt tegen tarieven die de vraag naar vervoergelegenheid verhoudingsgewijs (immers door de te hooge vervoerprijzen) gering doet zijn. Het eenige resultaat der prijszetting zou zijn: een slecht benut, dus oneconomisch werkend, veel te groot verkeersapparaat; kapitaalverspilling.

Wij hebben er reeds in ons algemeen deel op gewezen dat de oneconomisch werkende verkeersbedrijven eerst dan zich uit de markt zullen terugtrekken, wanneer hun speciale kosten niet meer worden goedge maakt. Het spreekt dus vanzelf dat tot het uit de markt drijven der oneconomische vervoerbedrijven de prijszetting op een zeer laag peil zou moeten plaats vinden. Of men hiertoe ooit zou overgaan (want de prijsbepaling is dan immers niet meer een automatisch en dus rechtvaardig werkend middel, doch een door menschen gebruikt en dus min of meer willekeurig middel geworden) is echter zeer de vraag. Daar komt bij, dat verlaging van een tariefpeil tot een punt waar bepaalde bedrijven niet meer kunnen meedoen, toch geen niet-concurrerende tarieven meer kunnen wor-

den genoemd. Het eenige wat men dus met prijszetting voor heeft, is, ervoor te waken dat ook de oneconomisch werkende bedrijven in de markt kunnen blijven. Het is dus een kunstmatig op peil houden van de prijzen, waardoor men slechts bereikt dat: 1) het bedrijfsleven schade lijdt doordat het te hooge vrachtprijzen moet betalen; 2) het verkeersapparaat in nog sterker mate dan bij vrije concurrentie wordt vergroot, daar een extra premie in den vorm van hoogere te behalen vrachtprijzen, op de rendabele lijnen is gezet, en de oneconomische bedrijven niet verdwijnen; 3) de kosten van een eenheid vervoerdienst door de slechte verhouding tusschen vraag en aanbod algemeen economisch bezien stijgen (weinig dichtheid van het verkeer!). Uit dit alles blijkt wel dat een algemeene vaststelling van tarieven op een peil waarop concurrentie grootendeels is uitgesloten, niet anders dan schadelijk kan werken, en dat het tegendeel bereikt zou worden van hetgeen men zich van coördinatie voorstelt.

Concessionneering uitsluitend met beperking der totale vervoercapaciteit, werkt minder rechtstreeks, doch belemmert het ontstaan van een voor de vervoerbedrijven *te ongunstige verhouding tusschen vraag en aanbod*. Het scheidt zoodoende voor ieder vervoerbedrijf gelegenheid om *ergens* een rendabel emplooi te vinden. Iedere concurrentie is dus niet uitgesloten; zeer wel mogelijk is dat bedrijven, die immers vrij zijn om hun route en dienstregeling te kiezen, denzelfden weg berijden en elkaar, of den spoorwegen enz. concurrentie aandoen; doordat de totale vervoercapaciteit (en dus het totale aanbod) echter binnen de perken wordt gehouden, zullen zij, liever dan elkaar op die route dood te concurreren, hun activiteit daarheen verplaatsen, waar betere belooning voor den vervoerdienst wacht. Dit stelsel heeft twee zeer groote voordeelen: 1e: de vrijheid der verschaffing van vervoergelegenheid wordt in geographischen zin minder aan banden gelegd; het groote voordeel van de auto, haar beweeglijkheid, kan daardoor tot zijn recht komen. 2e: niet elke concurrentie wordt uitgesloten; slechts de scherpe kanten worden weggenomen. Zoolang de concurrentie niet te ver gaat, zal zij kunnen bestaan, doch voorbij die grens zal een der concurrenten met vrucht zijn activiteit kunnen verplaatsen (en hier komt de beweeglijkheid van het autobedrijf goed te stude).

In het bijzonder voor het goederenvervoer achten wij een dergelijke wijze van concessioneering van zeer groot voordeel. Het zal immers duidelijk zijn dat het voordeel der auto's bij uitnemendheid, beweeglijkheid, juist bij het goederenvervoer (natuurlijk naast het personenwerkverkeer, dat hier buiten beschouwing kan blijven), het meest haar nuttige diensten bewijst. Haar van deze eigenschap te berooven, zou zijn het niet doen van een van haar meest nuttige eigenschappen; hierdoor juist verschilt zij zoo uitermate van andere, oudere verkeersmiddelen, en zal zij zich waarschijnlijk ook van haar toekomstigen concurrent het vliegtuig, dat naar men mag aannemen aan een betrekkelijk beperkt aantal vliegvelden gebonden zal zijn, onderscheiden.

Doch ook voor een deel der personenvervoerbedrijven gelooven wij dat in deze richting een oplossing gewenscht zou zijn. In zekere mate de toringcar, in het bijzonder echter de taxi zou recht wederbaren. Wij zagen in bepaalde wetgevingen herhaaldelijk dat taxi's buiten de concessioneering vielen, en het lijkt ons geen gewaagde veronderstelling, dat dit meestal een gevolg was van het feit dat de taxi niet paste in het systeem der concessioneering naar routes en dienstregelingen, waardoor men bij concessioneering haar juist haar kenmerkende en hoog gewaardeerde eigenschappen zou ontnemen.

AFDEELING VI.

DUITSCHLAND.

Van een gesloten systeem van coördinatie is in Duitschland nog geen sprake. Toch zijn reeds verschillende pogingen gedaan om voor de groote moeilijkheden een oplossing te vinden. Gewoontegetroouw zullen wij eerst in het kort de ontwikkeling der spoorwegpolitiek beschrijven. Haar eerste periode stond in het teeken van algeheel gemis aan eenheid. In 1865 bestond de helft van het net uit particuliere, de andere helft uit staatsspoorwegen. Krachtens de Grondwet berustte de wetgeving, het oppertoezicht, de concessieverleening bij het Rijk „soweit es der Schutz des Reichs oder das Interesse des deutschen Verkehrs erheischt“. Het plan van Bismarck om door overdracht van de spoorwegen aan het Rijk een „Reichsverkehrseinheit“ te scheppen, leed schipbreuk op den tegenstand van Zuid-Duitschland. Slechts gelukte het hem in Pruisen het grootste deel der spoorwegen aan den Staat te brengen. Ook in de andere Deutsche Staten heeft zich een dergelijk proces voltrokken, zoodat een relatief gering gedeelte der spoorwegen nog slechts in particuliere handen is. Voor de Staatsspoorwegen heeft men in de Deutsche landen het principe der staatsexploitatie in zijn meest volledige consequenties doorgevoerd; van eenige zelfstandigheid der spoorwegen was geen sprake; in vrijwel alle Staten verschenen de spoorwegcijfers op de Rijksbegrooting en bestond geen afzonderlijke winst- en verliesrekening of balans. De grondwet van Weimar bracht eenheid der staatsspoorwegen (1920) en stelde het principe dat men de Rijksspoorwegen „als ein selbstständiges wirtschaftliches Unternehmen, das seine Ausgaben einschliesslich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat,“ moest beheeren, echter met deze beperking dat hun huishouding en hun rekening in de alge-

meene huishouding en algemeene rekening van het Rijk ingeschakeld zouden blijven. Door deze beperking was de zelfstandigheid echter meer schijn dan werkelijkheid. Moeilijke jaren volgden voor Duitschland, jaren van inflatie en ernstige klachten ook over de spoorwegen. Oude strijdvrage over particuliere- en staatsexploitatie doken wederom op, en een hevige strijd werd op dat punt gestreden.

Een uiterst belangrijke stap in de richting van scheiding tusschen Spoorweg en Staat, ondernam de Minister van Financiën op 15 November 1923, den dag der stabiliseering van de Mark. Op dien dag plaatste de Minister namelijk de spoorwegen buiten de algemeene Staatshuishouding en maakte hij een einde aan de subsidieverleening. Daardoor ontstond de zeer bijzondere toestand, dat de spoorwegen financieel zelfstandig werden, terwijl ze aan den organisatorischen kant afhankelijk bleven. Begin 1924 werd daarop de onderneming „Deutsche Reichsbahn” opgericht, een zelfstandige, rechtspersoonlijkheid bezittende onderneming, waardoor de in eigendom aan den Staat toebehoorende spoorwegen zouden worden geëxploiteerd en bestuurd. De beteekenis der rechtspersoonlijkheid was in hoofdzaak negatief, in dezen zin dat het Rijk voor de schulden niet opkwam. Zooveel als onder de bestaande grondwet mogelijk was, werd de onderneming zelfstandig gemaakt. De belangrijkste verandering was echter dat Rijksraad en Parlement voortaan niet meer de begroting zouden hebben goed te keuren, en dat de Regeering daarvoor in de plaats trad. Hierdoor werden de spoorwegen voor een groot deel van parlementairen invloed bevrijd. Zij blijft echter indirect werken, namelijk over den leider der onderneming, den Minister, heen. Ook dezen indirecten invloed had men nog kunnen verzwakken door naast den Minister een onafhankelijke leiding te plaatsen. Zoover is men echter uit zichzelf niet gekomen.

Ondertusschen zijn in 1924 de spoorwegen in dienst gesteld van de reparatieverplichtingen (Dawes-plan). De autonomie der spoorwegen is daarbij volkomen geworden; een Raad van Beheer en een Directie werden ingesteld. De Raad van Beheer kreeg den plicht op de bedrijfsvoering toe te zien en over alle gewichtige of principieele vraagstukken te beslissen. De Directie kreeg de verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering te dragen. Zooals vanzelf spreekt was gedurende het bestaan van het Dawes-plan de buitenlandsche invloed groot, hoewel niet overwegend. Het Young-plan bracht in 1930 de

uitschakeling der buitenlandsche contrôle, doch eischte dat de organisatie zooals zij eenmaal was ingericht zou blijven bestaan; zulks met het oog op het feit dat de spoorwegen als een indirecte bron voor de betaling der schulden onverminderd zouden blijven vloeien. De Raad van Beheer bestaat uit 18 leden, welke sinds 1930 allen door de Regeering worden benoemd. De leden moeten deskundig op economisch of spoorweggebied zijn en mogen geen deel van het Parlement, een landdag, de Regeering enz. uitmaken. Tot haar terrein behoort in het bijzonder de vaststelling van de begrooting, balans en winstverdeeling. De Directie bestaat uit een General-Direktor en een of meer Directeuren, zij worden door den Raad van Beheer benoemd, onder goedkeuring van den Rijkspresident. Zij mogen geen deel van den Raad van Beheer uitmaken. Het recht van toezicht der regeering is beperkt tot toezicht op het bedrijf en de andere hoogheidsrechten, zooals dat van wetgeving en verordening.

Een zekere beperking van de ver gaande zelfstandigheid ligt in het feit dat de spoorwegen, waar mogelijk, rekening moeten houden met veranderingen in de dienstregelingen der personentreinen, waarom door de Regeering verzocht wordt. Wat de financieele zijde betreft, de volledige onafhankelijkheid vindt zijn begrenzing in een aantal punten waarop de Regeering wel invloed kan doen gelden. Zoo heeft deze een ver gaanden invloed op de tariefpolitiek. De goedkeuring van de Regeering is vereischt voor: „Änderungen der Normaltarife einschliesslich der allgemeinen Tarifvorschriften der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen." Verder kan de Rijksregeering eischen dat de goederen- of personentarieven verlaagd worden, of dat andere veranderingen in de tarieven worden aangebracht, welke zij in het algemeen belang noodig acht. De bedoeling van een en ander is om een evenwichtstoestand tusschen de belangen van het Rijk en die van de spoorwegen te scheppen. In geval van oneenigheid beslist het Reichs-Eisenbahngericht, een gerecht dat speciaal is ingesteld om geschillen tusschen de spoorwegen en het Rijk te beslechten.

Ook wat de loonpolitiek betreft, zijn de spoorwegen in zekeren zin aan den Staat gebonden, doordat zij in groote lijnen diens be-

zoldigingspolitiek moeten volgen. Op het gebied der credieten bestaat bovendien de bepaling dat, hoewel de spoorwegen het recht hebben deze op te nemen, zij toch, wanneer zij leeningen willen aangaan, met den Staat tot overeenstemming dienen te komen. Ondanks groote formeele zelfstandigheid, ziet men dus nog menig punt waaruit blijkt dat de zelfstandigheid in de practijk geenszins volledig is. Het verdrag van Lausanne (9 Juli 1932) heeft Duitschland de vrijheid van organisatie zijner spoorwegen teruggegeven.

Wat thans de scheepvaart betreft; de particuliere bedrijfsvoering is er het heerschende stelsel. De scheepvaart is in Duitschland van grooten omvang. Zij kan voor een zeer belangrijk deel over de rivieren plaats vinden; deze voor de scheepvaart geschikt te maken bracht slechts verbeteringskosten mede. De vaart over de rivieren is vrij, de aanlegkosten van de vele goede, meestal door gemeenten aangelegde havens, worden echter voor een belangrijk deel door de opbrengst der havengelden goedge maakt. Een belangrijk kanalenstelsel treft men aan in den omtrek van Berlijn. Het verkeer dat hier enorm is, heeft door middel van watertollen een belangrijk deel der kosten kunnen opbrengen. Anders is het echter met de vele andere kanalen welke de Regeering heeft aangelegd. Die welke den Rijn met de Elbe moesten verbinden, kunnen slechts met zeer veel moeite een zeer gering aandeel van de onderhoudskosten opbrengen (Colson, blz. 83). Intusschen is voor Duitschland met zijn uit- en invoer van zware grondstoffen vervoer over den waterweg van groot belang. Het waterverkeer is tot op heden echter nog niet in eenigerlei vorm van coördinatie betrokken geworden. Wel is onderlinge kartelvorming er niet onbekend (Elbe).

Het wegverkeer heeft ook in Duitschland grooten omvang genomen, en de bekende moeilijkheden welke zich bij den groei van dat soort verkeer voor de vervoerbedrijven die van andere verkeersmiddelen gebruik maken voordoen, hebben reeds in 1917 geleid tot indiening van een wetsontwerp dat het met motorrijtuigen over bepaalde routes en tegen betaling vervoeren van personen aan een concessie bond. In de toelichting vindt men vermeld dat het ge-regelde wegvervoer reeds zoo'n omvang heeft aangenomen dat het „bereits sowohl ihrer wirtschaftlichen Bedeutung als ihres Verkehrs-

werts wegen den Kleinbahnen ähnlich und ebenbürtig geworden ist." Deze overweging voert tot de conclusie dat dit verkeer op ongeveer gelijke wijze dient te worden behandeld, en dat het in ieder geval dient te worden onttrokken aan den invloed der plaatselijke politie. Het is daarom aanbevelenswaardiger, aldus de toelichting, om „eine den Gemeinden übergeordnete staatliche Verwaltungs Behörde von vornherein mit der Zulassung und Ordnung der Kraftfahrzeug Linien Unternehmungen zu betrauen". Aan de eene zijde was er dus een bevrijding, doch aan de andere zijde werd het verkeer door den concessieplicht sterk aan banden gelegd. Onder dezen plicht vielen practisch alle vaste diensten („Linien") zoodra zij zich buiten een gemeente uitstrekten.

De concessioneerende autoriteiten hadden de vrije hand een concessie al dan niet te verleenen; zij waren echter in zooverre gebonden, dat zij slechts tot verleening mochten overgaan, wanneer de betreffende onderneming „Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit" van het bedrijf bood, en zijn toelating niet in strijd was met het algemeen belang. Intrekking van een concessie was slechts mogelijk bij herhaalde ernstige overtredingen, wanneer deze gevaar opleverden voor ernstig nadeel aan het algemeen. Als regel echter kon een eenmaal verleende concessie niet meer worden teruggenomen.

De resultaten met deze wet (Liniengesetz) bereikt, zijn verre van schitterend geweest. Van de zijde van handel en industrie was van den aanvang af gewezen op het gevaar dat deze wet gebruikt zou worden om de bestaande verkeersbedrijven te beschermen. De Regeering had toezeggingen gedaan dat men daarvoor niet behoefde te vreezen; doch in de practijk bleek dat de concessioneerende autoriteiten de wet hoofdzakelijk gebruikten om spoorweg en post tegen concurrentie te beschermen, en Staats- en gemeente-ondernemingen boven particuliere ondernemingen te bevoordeelen. Hiertoe werden concessieaanvragen dikwijls sleepende gehouden en tenslotte geweigerd. Groot waren de nadeelen welke door deze politiek de ontwikkeling van het wegverkeer ondervond. Doch ook voor de spoorwegen bracht deze wet en de in den loop der jaren aangebrachte wijzigingen, die echter slechts van gering belang waren, geen afdoende oplossing. Als concurrentiewapen was zij onvolgende. Daarom gingen de spoorwegen ertoe over een overeenkomst

met het wegverkeer te sluiten (Schenker Vertrag). Doel was: „die Güterverkehrskosten der deutschen Wirtschaft herabzumindern, die zweckmäßige Zusammenarbeit von Schiene und Landverkehrsmitteln zu fördern und für den Güterverkehr der Reichsbahn zu werben." Om dit doel te verwezenlijken trachtte de Reichsbahn door overeenkomsten met de goederenwegvervoerbedrijven het vervoer over korten afstand als aanvoerdienst voor den spoorweg te bevorderen, daarentegen het economisch ongezonde wegvervoer over langen afstand, uit te sluiten.

Het Schenker Vertrag was van zoodanigen inhoud dat de wederpartij der Reichsbahn, de firma Deutsche Bahnspedition Schenker & Co. GmbH, op straffe, zonder voorafgaande toestemming der Reichsbahn geen goederen over een afstand van meer dan 50 km over den weg mocht vervoeren, en in het geheel geen regelmatig personenvervoer mocht onderhouden, noch zich bij zulk vervoer mocht interesseeren. Bij ieder goederenvervoer moesten voorts de spoorwegvrachten als minimum-tarieven worden beschouwd. Ook was de firma verplicht, bij alle goederenvervoer over langen afstand, een bedrag af te staan als bijdrage voor de overgangsvergoeding welke voor het wegvervoer over korten afstand was vastgesteld. Op gelijke wijze zouden ook andere firma's die toegelaten werden om voor de spoorwegen goederen rond te brengen of af te halen, gebonden zijn.

Deze overeenkomst ontmoette groot protest, uitlopend op onderhandelingen welke tusschen de Reichsbahn, vertegenwoordigers der expediteurs en van het bedrijfsleven plaats vonden. Men was het er in meerderheid over eens, dat een verandering der concessiewet met het doel de spoorwegen krachtiger te beschermen, onvermijdelijk was. In den loop der onderhandelingen werd vanwege de Regeering verklaard, dat de verhouding tusschen spoorweg en wegvervoer bij bijzondere wet geregeld zou worden. De in de overeenkomst behandelde stof heeft men daarom gereduceerd tot regeling van de zoogenaamde „Anbrenghersdienst".

De Reichsbahn behoudt zich daarbij voor, aan de als bedrijf, door middel van vrachtauto's uitgevoerde aanbrenghdiensten, een overgangsvergoeding te verleenen. Gaat de Reichsbahn zelf wegverkeersmiddelen in gebruik stellen, dan is de firma Schenker verplicht voor haar goederenwegvervoer van die verkeersmiddelen gebruik te

maken. In aansluiting bij deze overeenkomst werd nog een overeenkomst met vertegenwoordigende lichamen der expediteurs en wegvervoerbedrijven gesloten, betreffende de richtlijnen welke bij het sluiten van bijzondere overeenkomsten met expediteurs zouden dienen te worden gevolgd. Daarbij verklaart de Reichsbahn zich bereid voor den aan- en afvoer van goederen waarvoor zij haar officieele medewerkers subsidies verleent (om daardoor lage tarieven voor hen mogelijk te maken), deze subsidies in gelijke mate ook aan andere ondernemers te doen toekomen, wanneer aan bepaalde voorwaarden voldaan is.

De Regeering, haar toezegging gestand doende, is op 6 October 1931 gekomen met een Verordnung, welke in deel V, hoofdstuk V het onderwerp „Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" behandelt. Zij regelt de verhouding tusschen spoorweg en auto, zonder zich bezig te houden met de tusschen verschillende partijen bestaande overeenkomsten. Aan de toelichting ontleenen wij, dat de regeling op de basis van de Verordnung van 1919 niet voldeed, omdat a) „eine einheitliche Verkehrspolitik durch eine Stelle, die jedes Verkehrsmittel auf die zukommenden Aufgaben bei der Bedienung des Gesamtverkehrs beschränkte, nicht möglich war und b) der Kreis der genehmigungspflichtigen Unternehmen zu eng begrenzt war".

Een der doeleinden van de nieuwe verordening was nu om aan den Verkeersminister soortgelijke bevoegdheden over het wegvervoer te verleenen, als deze ten aanzien van de spoorwegen bezit. Volgens de spoorwegwet van 1924 is den Minister de beslissing opgedragen, uit te maken of een spoorlijn „als solche des allgemeinen Verkehrs" heeft te gelden; dit beteekent, dat door de landen geen spoorweg van niet algemeen verkeer goedgekeurd mag worden, zonder dat de Minister er zijn goedkeuring aan heeft gehecht. Daardoor heeft de Minister beslissenden invloed in de spoorwegpolitiek der landen.

Bij de wegvervoerlijnen kon volgens de Regeering hetzelfde bereikt worden door aan den Minister voor het geval dat bezwaren tegen een concessieaanvraag zijn ingediend, de eindbeslissing te geven over de vraag of de concessieverleening in strijd zou zijn met het algemeen belang. De concessieverleening zelve kon in handen van de landen zelf blijven.

Een ander doel van de Verordnung was den concessieplicht zoodanig uit te breiden, dat het goederenvervoer er onder kwam te vallen. Tot nu toe was zulks slechts het geval met dat goederenvervoer dat op zeer geregelde wijze over een bepaalde route werd uitgevoerd, iets waaraan men zich gemakkelijk kon onttrekken door een min of meer onregelmatige, bij het goederenverkeer mogelijke, verkeersbediening. Het spreekt vanzelf dat door de groote vrijheid van het goederenwegverkeer de tariefbouw der spoorwegen ernstig in gevaar kwam; een van de doeleinden was dan ook het wegverkeer zoodanig te regelen dat de differentieele spoorwegtarieven niet werden geschaad. Het ontwerp verklaart vrij aanmoedigend(!) „Eine gänzliche Unterbindung des Güterverkehrs mittels Kraftfahrzeuge ist nicht beabsichtigt”. Beter is hetgeen daarop volgt: „Vielmehr soll der Kraftwagen seine freie, wirtschaftliche Betätigung überall dort behalten wo er einen volkswirtschaftlichen Eigenwert gegenüber der Schienenbahn besitzt, insbesondere bei der Bedienung des Orts- und Nachbarortsgüterverkehrs. Die Grenze dieses Verkehrs ist auf 50 km von der Mitte des Gemeindebezirks des Versandortes festgelegt. Innerhalb dieser Entfernung soll sich der Kraftwagengüterverkehr frei betätigen, darüber hinaus treten die in der Verordnung vorgesehenen Bindungen ein. Diese Bestimmungen lassen erkennen, dasz es in der Hauptsache darauf ankommt, den Lastkraftwagenverkehr auf die weite Entfernungen daran zu hindern, durch willkürliche Preisstellung das volkswirtschaftliche Tarifsysteem der Eisenbahnen und damit die gesamte Wirtschaft zu erschüttern”.

Hiermede zijn dan ook in hoofdzaak de motieven welke den wetgever hebben geleid, gegeven. Men ontkomt niet aan den indruk dat het spoorwegstandpunt zich zeer sterk op den voorgrond heeft weten te plaatsen. Deze indruk wordt nog versterkt wanneer men leest dat de spoorwegen dreigen met de noodzaak hun tarieven voor geringwaardige massagoederen te verhoogen; iets waartoe zij practisch nooit zullen overgaan zoolang deze tarieven slechts eenige vergoeding boven de speciale kosten toestaan; immers verhooging dezer tarieven, beteekent vrijwel steeds stuiten van den vervoerstroom en derving van een bijdrage in de algemeene kosten. Nog duidelijker treedt de spoorweginvloed aan den dag wanneer men leest dat de spoorwegen genegen zijn, mits een regeling zooals de onderhavige

de wegvervoerbedrijven aan banden legt, tarieven in hun hoogste tariefklassen te verlagen. Men bedenke hierbij, dat het juist deze tariefklassen zijn die ook na het inwerking treden der Verordnung, de sterkste concurrentie van het wegverkeer, en in het bijzonder van het werkverkeer, zullen blijven ondervinden. Eigenbelang zal hier dus niet vreemd aan zijn.

Notverordnung 6 Oktober 1931. Deel V. Hoofdstuk V.

Om thans tot een meer nauwkeurige behandeling van de Verordnung zelf te komen, dienen wij in de eerste plaats vast te stellen dat de wet uit vier gedeelten bestaat: algemeene voorschriften (artt. 1—4), „Personenkraftlinien” (artt. 5—17), „Güterfernverkehr” (artt. 18—26) en gemeenschappelijke-, straf- en overgangsbepalingen (artt. 26—34).

Art. 1 bepaalt, dat hij die regelmatig als ondernemer met behulp van motorrijtuigen personen tegen vergoeding tusschen bepaalde punten en tot buiten de grenzen van een gemeente vervoert (ondernemer van personen motorrijtuiglijnen), alsmede hij die als ondernemer met behulp van motorrijtuigen voor anderen en tegen vergoeding goederen vervoert over afstanden die 50 km te boven gaan (ondernemer van goederenvervoer over langen afstand) daartoe een concessie behoeven.

In de uitvoeringsbepalingen (9 October 1931) vindt men een goede omschrijving van „personenmotorrijtuigen”, nl.: „.....sind dem öffentlichen Verkehre dienende Unternehmen, deren Einrichtungen nach ihrer Zweckbestimmung jedermann benutzen kann. Ein Verkehr ist nicht öffentlich, wenn die Benutzung der Kraftfahrzeuge auf einen subjectiv bestimmten Kreis von Personen beschränkt ist” (vgl. V. S.: „for the general public”, Eng.: „at separate fares” en „private party”. Vgl. ook zaak Miller c. Pill).

Een belangrijke verandering welke de Verordnung heeft gebracht, is het feit dat voor zulk een „lijn” niet meer vereischt wordt dat het vervoer op „festen Strecken” plaats vindt, doch dat men zoover is gegaan het vervoer „zwischen bestimmten Punkten” zonder rekening te houden met de gevolgde route, concessieplichtig te maken. (Men is hiertoe overgegaan omdat de beteekenis van „feste Strecken” zeer omstreden werd; als definitie daarvan werd gesteld: „die Wege, die zur Erreichung des Endpunktes oder der Zwischen-

punkten der Linie benutzt werden sollten"). Regelmatigheid van het personenvervoer wordt vereischt. De uitvoeringsbepalingen stellen vast, dat de regelmatigheid niet wordt uitgesloten doordat de ritten onder eenig voorbehoud of zonder dienstregeling worden uitgevoerd. Als regelmatig wordt aangenomen „Verkehr für einen längeren Zeitraum berechnet, auf den die Öffentlichkeit (het publiek) sich einrichten kann" (art. 2(2)). Niet onder den concessieplicht valt alle personenvervoer dat wordt verricht door hem die niet onder de definitie van ondernemer eener personenmotorrijtuiglijn valt. Uitdrukkelijk vermelden de uitvoeringsbepalingen dat rondritten voor sight seeing en andere genoegens, die zonder dat van wagen verwisseld wordt en zonder „Unterwegsbedienung" plaats vindt, naar hun uitgangspunt terugkeeren, niet concessieplichtig zijn. Ook valt niet onder de verplichting, hij die op bestelling vervoert; immers hier ontbreekt de regelmatigheid; de toelichting vermeldt dan ook: „der Gelegenheitspersonenverkehr ist wie bisher genehmigungsfrei".

Wij hebben er reeds herhaaldelijk op gewezen dat algeheele vrijheid van hen die niet in aanmerking komen voor een vaste-dienstconcessie, zeer veel gelegenheid biedt om op slinksche wijze te ontkomen aan den concessieplicht en toch een dienst te onderhouden welke in de practijk een vasten dienst zeer dicht benadert. Dit is voor ons een argument om ook een concessiestelsel voor de andere autopersonenvervoerbedrijven te bepleiten. Gaat men daartoe over, dan aanvaardt men immers als beginsel het verbod, en heeft men het in zijn macht chicaneuze vervoerders voor de toekomst een concessie te weigeren, of zelfs om deze in te trekken. Men heeft dan een veel eenvoudiger middel ter bestrijding van het euvel der wetsontduiking in handen dan wanneer men telkenmale repressief moet ingrijpen en voortdurend op zijn hoede moet zijn voor vindingrijke wetsontduikers. Zelfs een bepaling, zooals de Zwitsersche en hier ook de Deutsche wetgeving bezit, welke bepaalt dat de concessieplicht niet omgaan kan worden door misbruik van vormen en „Gestaltungsmöglichkeiten" van het burgerlijk recht (art. 3) kan naar het ons voorkomt, slechts een gedeeltelijke oplossing brengen. Zij kan immers niet voorkomen dat tal van processen over de vraag of al dan niet van misbruik sprake is, enz., worden gevoerd. Ten deele, althans meer dan de Zwitsersche

wetgeving, komt de Deutsche hieraan tegemoet door in de uitvoeringsbepalingen een aantal gevallen te noemen, welke in ieder geval als misbruik van recht zullen dienen te worden beschouwd. Daaronder behooren b.v. het voor den duur van het vervoer aan den vervoerder in eigendom afstaan der te vervoeren goederen (waardoor dit vervoer werkverkeer zou worden); het verzenden van goederen over een afstand tot 50 km, wanneer van te voren vaststaat dat verzending over een grooteren afstand bedoeld is. Doch dat ook hierin groote moeilijkheden schuilen, zal duidelijk zijn. Er is daarom maar één deugdelijk middel om te voorkomen dat vervoerbedrijven wetsontduiking op groote schaal beproeven, namelijk door hen te dreigen met intrekking of niet vernieuwing van het verlot dat hen, ondanks het bestaan van een algemeen verbod, was gegeven.

Zoojuist is reeds sprake geweest van het goederenvervoer. Hierbij wordt, in tegenstelling tot hetgeen bij het personenverkeer geëischt wordt, niet gevorderd: a) regelmatigheid van het vervoer; b) vervoer tusschen bepaalde punten; c) vervoer over bepaalde routes; d) dat het vervoer buiten de grenzen van een gemeente gaat. Terecht heeft men onderkend dat van eigenlijk lijnverkeer bij het goederenvervoer vrijwel geen sprake is. Daarom heeft men als systeem gevolgd alle vormen goederenvervoer aan een concessie te onderwerpen, echter met deze beperking dat alleen het vervoer over langen afstand daaronder zou vallen. Men heeft daarvoor een grens aangenomen, welke men op 50 km heeft vastgesteld. Reeds bij de behandeling der Zwitsersche wetgeving hebben wij een dergelijken maatstaf, welke uitsluitend op den vervoer afstand gebaseerd is, gecritiseerd. Wij kunnen daarheen verwijzen, doch willen nog opmerken dat hier de grens aanzienlijk hooger ligt dan in Zwitserland. Men zal zeggen dat dit in verband staat met de grootte van het land, doch men bedenke dat voor de verhouding tusschen de kosten van spoorweg- en autovervoer de grootte van het land een irrelevante factor is.

Men moet overigens ook toegeven dat de Deutsche regeling ook in ander opzicht vrijgevinger is dan de Zwitsersche. Heeft men bij deze laatste te doen met een vrijwel categorisch verbod goederen over meer dan dertig km. over den weg te vervoeren, in Deutschland

heeft de 50 km. grens slechts betrekkelijk beteekenis, in zoverre dat men het wegvervoer dat daar bovenuit gaat, niet volledig afsnoert, doch het aan zeer vergaande reguleering onderwerpt (zelfs zijn tarieven vastgesteld). Doch ook deze regeling berust op het beginsel eener verkeersdeeling welke uitsluitend op den vervoerafstand is gebaseerd.

Wij herhalen daarom, hetgeen wij vroeger hebben gezegd: zulk een verkeersdeeling moet noodzakelijkerwijze star en daardoor reeds ongewenscht zijn; doch bovendien houdt zij geen rekening met het feit dat niet voor ieder goed en voor iedere te vervoeren hoeveelheid de vervoerafstand even groot zal zijn. Om een voorbeeld te noemen: steenkoolvervoer mag bij een dergelijke verdeling tot 50 km. vrij door het wegvervoer plaats vinden; het zal echter duidelijk zijn dat, wanneer men met groote hoeveelheden te doen heeft, spoorwegvervoer reeds veel eerder de voorkeur kan verdienen. Betreft het echter vervoer van eenige mudden steenkool, dan zal de 50 km. grens in bepaalde gevallen te eng blijken. Een dergelijke verkeersdeeling is daarom een zeer grove slag in de ruimte, die hoegenaamd geen waarborgen biedt dat een rationeel gebruik der verkeersmiddelen wordt gemaakt.

De 50 km. grens wordt berekend langs de openbare, voor het motorverkeer vrijgegeven wegen, gemeten vanuit het middelpunt van de plaats van afzending tot het middelpunt van de plaats van bestemming. Slechts dat vervoer is concessieplichtig dat voor anderen plaats vindt, d.w.z. in opdracht en voor rekening van derden. Als uitvloeisel van het vereischte dat het vervoer voor rekening van derden dient te geschieden, dient men tot de gevolgtrekking te komen dat de reiziger van een firma die goederen als monster in zijn eigen wagen meevoert om ze aan klanten te toonen of te verkoopen, en die slechts vaste vergoeding of provisie voor het verkochte verkrijgt, niet onder den concessieplicht valt, daar hij voor zichzelf vervoert, immers zulks doet om te verkoopen en aan den verkoop te verdienen, en dus niet voor rekening van zijn firma. (Martin Isaac. *Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen*, Kommentar, Berlin 1932).

Uit het eerste artikel valt nog te vermelden dat het werkverkeer buiten den concessieplicht wordt gelaten. In tegenstelling tot hetgeen men elders wel aantreft, heeft de Deutsche wetgever het concernverkeer niet onbeperkt vrij willen laten.

Zoo heeft men, naar Deutsche opvatting, niet met werkverkeer te doen wanneer de goederen vervoerd worden van een fabriek eener N.V. „X”, naar een

andere fabriek die b.v. aan een firma of coöperatie toebehoort, al behoort het vermogen van dien anderen rechtspersoon dan ook volledig aan de N.V. „X”. Het bedrijfsleven had tegen een te streng vasthouden aan den rechtspersoon, als bezwaar geuit, dat hierdoor vele bedrijven gedwongen zouden worden de juridische zelfstandigheid van hun dochtermaatschappijen op te heffen. De Reichsbahn was echter van oordeel dat het vrije werkverkeer zoo eng mogelijk begrensd diende te worden. Men is het er tenslotte over eens geworden dat de wet zou bepalen dat het werkverkeer vrij zou zijn en dat een en ander in de uitvoeringsbepalingen zou worden verduidelijkt. In die uitvoeringsbepalingen nu heeft het standpunt der spoorwegen overwonnen en vindt men het voorschrift:

„Als Überführung innerhalb des Werkes gilt nicht der Verkehr zwischen Betriebsstätten oder Zweigniederlassungen verschiedener Rechtspersönlichkeit.” Wijkt hierdoor de inhoud van het begrip werkverkeer eenigszins af van hetgeen men elders wel vindt, er is nog een tweede punt waarop wij een oogenblik aandacht willen vestigen. De uitvoeringsbepalingen bepalen n.l. dat de wagens welke onder het werkverkeer kunnen vallen, den vervoerder in eigendom of krachtens huurkoop moeten toebehooren, of, en hierin ligt de afwijking van andere wetgevingen, door den vervoerder zoodanig gehuurd moeten zijn, dat hij gedurende den huurtijd de uitsluitende beschikking over het voertuig heeft en de gezamenlijke kosten draagt; daarbij inbegrepen een passend, met den duur der huur overeenkomend aandeel in de kosten van instandhouding, rentevergoeding en afschrijving. In Engeland heeft men iets dergelijks in het contract vervoer. Daar is echter een „A”-concessie vereischt, met de bijzonderheid dat deze niet geweigerd kan worden. Wij merkten ter plaatse reeds op dat men met een soort werkverkeer te doen heeft.

Bepaalt art. 1 dus welk soort vervoer concessieplichtig is, art. 2 beperkt het terrein, door uitdrukkelijk te bepalen dat slechts autobussen, vrachtwagens, vrachtwagens met aanhangwagens en tractoren met aanhangwagens onder de wet vallen. Kleine wagentypen vallen daar dus niet onder. Bij de onderhandelingen tusschen spoorwegen en het wegvervoer in Juni 1931 gevoerd, was men het er over eens dat bij de kleine wagentypen het concurrentiegevaar veel geringer was, omdat bij hen de zelfkosten te hoog liggen. De spoorwegen waren er dan ook voor te vinden de wagens beneden 2 ton volkomen vrij te laten, doch hiertegen verzetten zich de andere partijen.

Het laatste artikel der algemeene voorschriften bepaalt, dat de beslissing over de vraag of een soort verkeer of een verkeersmiddel dat onder deze wet valt, aanwezig is, (zoo ook of men al dan niet met werkverkeer te doen heeft), is opgedragen aan de opperste concessioneerende autoriteiten. Deze moeten, alvorens een beslissing te nemen, advies vragen aan de Posten, de Spoorwegen, de Kamer van Koophandel en de zgn. „Spitzenvertretung” van de wegvervoerbedrijven. Als zoodanig is door den Minister erkend, de „Spitzenvertretung für den gewerblichen Kraftverkehr e.V.” in Berlijn. Zij bestaat uit een groot aantal vereenigingen, wier activiteit op eenig gebied der wegvervoerbedrijvigheid ligt.

Tegen de beslissing der autoriteiten staat binnen twee weken beroep op den Rijksverkeersminister open. Zijn beslissingen zijn bindend voor alle gerechten en bestuurslichamen.

Het deel over de Personenkräftlinien vangt aan met de concessioneerende autoriteiten vast te stellen. Dit zijn, wanneer het lijnen binnen een Land betreft, autoriteiten welke door de Overheid van dat Land worden aangesteld (volgens de Pruisische uitvoeringsvoorschriften: der Regierungs-Präsident; in Berlijn de Polizei-Präsident); betreft het lijnen die door het territoir van meerdere landen gaan, dan is samenwerking der Lands-Overheden noodig. Kunnen deze het binnen drie maanden nadat een aanvraag is ingediend, nog niet eens worden, dan beslist op verzoek van een der Lands-Overheden de Rijksverkeersminister. In de uitvoeringsbepalingen treft men uitvoerige voorschriften aan betreffende den inhoud der aanvragen enz. Belangrijk is hetgeen art. 6 bepaalt, namelijk dat de concessie slechts mag worden verleend „wenn Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes geboten ist und das Unternehmen den öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft”. Het betreft hier niet de zekerheid van een bepaald voertuig, doch van het geheele bedrijf. De uitvoeringsbepalingen stellen vast dat het onderzoek vooral betrekking moet hebben op: 1) zijn de voorschriften der Verordnung vervuld, 2) is de persoonlijkheid van den ondernemer er borg voor dat zij in de toekomst vervuld zullen worden, 3) stelt de vermogenstoestand van den ondernemer hem in staat door een ordelijke en geregelde bedrijfs-

voering de publieke verkeersbehoefte en de rechtmatige eischen der gebruikers voldoende tegemoet te komen en de uit het bedrijf ontstane verplichtingen, in het bijzonder die tot vergoeding van schade aan personen en goederen toegebracht, na te komen, 4) is zijn wagenpark enz. zoodanig dat een ordelijke en ononderbroken bedrijfsvoering gedurende den duur der concessie gewaarborgd is. Het onderzoek naar de vraag of de belangen van het openbaar vervoer gewaarborgd zijn, moet zich uitstreken over de verkeersbehoeften, de lijn, de frequentie, de keuze der halteplaatsen enz. Daaraan worden enkele gevallen toegevoegd waarvan men van te voren heeft willen vaststellen dat strijd met het algemeen belang aanwezig is: n.l. 1) wanneer de wegen niet geschikt zijn om een lijn daarop toe te laten en 2) „Wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmen einen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechende Ausgestaltung vorgreift“. Met de bestaande verkeersbedrijven moet dus rekening worden gehouden. In dit verband merken wij tevens op dat het gerecht te Stuttgart (Recht des Kraftfahrers 4, 37) destijds heeft beslist dat de financiële belangen van de concurrerende Postrijen niet een algemeen belang geacht konden worden.

Een concessie is persoonlijk; derhalve kan overdracht slechts met goedkeuring van de autoriteiten geschieden. Daarbij zullen deze wel hebben te overwegen of de toekomstige concessionaris de vereischte eigenschappen bezit, niet echter de vraag of de dienst zelf in strijd is met het algemeen belang. Immers in die zijde van de concessie wordt geen verandering gebracht; het eenige verschil betreft den persoon van den concessionaris, diens vermogens-toestand enz.

Alvorens tot een concessieverleening over te gaan, moeten de bevoegde autoriteiten de in het betreffende verkeersgebied bestaande openbare vervoerbedrijven, alsmede hen die verplicht zijn de wegen te onderhouden, raadplegen, en bovendien de plaatselijke Kamers van Koophandel. Ook andere lichamen mogen worden gehoord. Bezwaren moeten binnen twee weken worden ingediend; mondelinge uiteenzettingen kunnen later volgen. Een en ander om een snelle afdoening te bevorderen. De concessioneerende autoriteiten zijn vrij aan de bezwaren iedere waarde toe te kennen.

Art. 8 bepaalt dat een concessie voor bepaalden tijd wordt verleend. „De duur”, aldus de uitvoeringsbepaling, „moet zoo worden vastgesteld, dat de ondernemer binnen den concessietijd zijn kapitaal afschrijven kan.” De Pruisische uitvoeringsbepalingen merken hierbij op, dat de duur in het algemeen niet korter dan 8 jaar zal moeten zijn. Dit is een bepaling die men in andere wetgevingen niet aantreft. Meestentijds, behalve in Zwitserland waar de verhoudingen dan ook geheel anders zijn, hebben de concessies betrekkelijk beperkten duur. Het beginsel der kapitaalafschrijving is ongetwijfeld juist, doch het is o.i. in hooge mate de vraag of men practisch doet in een overgangstijd, zooals men thans op verkeersgebied meemaakt, concessies van langen duur uit te geven. Afscheiden van het feit dat het concessioneerend apparaat door dergelijke langdurende concessies zeer sterk in de rechtstreeksche doorvoering van zijn aanpassingspolitiek geremd wordt, moet het o.i. duidelijk zijn dat de indirecte invloed die deze autoriteiten op de verkeersbedrijven kunnen uitoefenen zoolang deze telkenjare voor het geval staan een nieuwe concessie te moeten aanvragen, zeer veel geringer zal worden wanneer zij zich voor een aantal jaren veilig gevoelen. En nu achten wij het juist van het hoogste belang dat de vervoerbedrijven een prikkel hebben om aan zachten, op indirecte wijze uitgeoefenden drang van het concessioneerend apparaat zooveel mogelijk gevolg te geven, omdat daardoor vele rigoureuze regelingen voorkomen kunnen worden. Daarom, hoewel erkennend dat in beginsel een concessie behoort te worden verleend voor den afschrijvingsduur, achten wij het toch van groot belang, de concessies niet voor te langen tijd uit te geven; het concessioneerend apparaat zal echter wel steeds het afschrijvingsbeginsel voor oogen dienen te houden, opdat niet zonder belangrijke redenen hernieuwing van een concessie geweigerd wordt voordat de vervoerder in staat is gesteld het belegde kapitaal terug te verdienen.

Aan de concessies kunnen voorwaarden (Bedingungen) verbonden worden. Welke die voorwaarden kunnen zijn, wordt niet gezegd. De Beiersche uitvoeringsbepalingen bevatten o.a. de verplichting genummerde billetten te gebruiken en de verbruikte blokken gedurende drie jaren te bewaren. Deze voorwaarden zijn essentiele bestanddeelen van de concessie, de ondernemer kan

ze niet eenzijdig wijzigen en het is ook alleen bij overtreding van deze voorwaarden dat intrekking der concessie mogelijk wordt. Voorts kunnen bij de concessie bepalingen (Bestimmungen) worden vastgesteld omtrent de dienstregeling, de vervoerprijzen en de vervoer voorwaarden. Het opleggen van dergelijke verplichtingen is niet noodzakelijk, doch geschiedt het in bepaalde gevallen niet, dan moet toch steeds het recht worden voorbehouden om te iederer tijd dergelijke bepalingen alsnog vast te stellen. De invloed op de prijzen speelt hier een veel geringere rol dan bij het goederenvervoer, daar het den autoriteiten vrij staat zich alsdan niet er mede te bemoeien. Zij zullen in ieder geval de prijzen zoo dienen te bepalen dat een behoorlijke rentevergoeding en aflossing van kapitaal mogelijk is. De oude wet gaf dit weer in de clausule: „Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens und angemessene Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sind dabei zu berücksichtigen“.

Martin Isaac voegt daaraan toe: „Diese Bestimmung versteht sich auch jetzt vonselbst. Wünscht die Behörde Preise ohne Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens, so musz sie das zur Bedingung der Genehmigung machen. Hat sie aber einmal ohne solche Bedingung genehmigt, so musz sie bei ihren Auflagen auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens Rücksicht nehmen.“

Is publicatie der tarieven bevolen, dan mag een verhooging slechts van kracht worden drie dagen nadat de tariefwijziging is aangekondigd. Eigenaardig is het onderscheid dat de wet tusschen „Bedingungen“ en „Bestimmungen“ maakt; blijkbaar ligt het onderscheid hierin dat de laatste niet vallen onder de strafbaarheid volgens art. 32.

Art. 10 bepaalt dat voor de opening van een bedrijf een termijn kan worden vastgesteld. Zekerheidsstelling kan verlangd worden voor een behoorlijke uitoefening van den dienst gedurende den concessietijd. Men lette erop dat deze verlangd *kan* worden; zonder uitdrukkelijk voorschrift van de autoriteiten bestaat geen exploitatieplicht. (Martin Isaac.)

De uitvoeringsbepalingen bevatten voorts het voorschrift (dat eveneens slaat op het instandhouden van een behoorlijken dienst) dat men kan vaststellen dat een ondernemer de goedkeuring voor blijvende staking van een dienst vier weken van te voren, en die van een tijdelijke staking een week van te voren bij de autoriteiten moet

aanvragen. Art. 11 bepaalt wat in de concessie vermeld moet worden. Van meer belang is art. 12 dat voorschrijft dat de Landsregeringen tegen weigering van een concessie of tegen de afwijzing van bezwaren het „rechtsmiddel der Beschwerden“ kunnen toelaten; dit rechtsmiddel heeft opschortende werking. De rest bepalen de Landsoverheden. Deze toestand is zeer eigenaardig, daar hier aan de autoriteiten zelf het recht wordt gegeven al dan niet een „Beschwerden-procedure“ tegen hun eigen beslissingen toe te laten. Dit kan ons slechts ongewenscht voorkomen. Kan dus aan hen die nog niet als vervoerondernemer zijn toegelaten, door de concessioneerende autoriteiten zelf het beroepsrecht worden ontnomen, anders is het met hen die reeds de gelukkige bezitters van een concessie zijn. Wanneer deze namelijk bezwaren tegen een concessieaanvraag hebben ingediend, met als motiveering dat de concessieverleening in strijd zou zijn met het algemeen belang, dan staat hen, wanneer de bezwaren zijn afgewezen, beroep op den Minister open, die, na advies van de Landsoverheden te hebben ingewonnen, in hoogste instantie beslist. Hierin ligt een ongemotiveerd verschil in behandeling.

Het volgend artikel bevat den publicatieplicht en het verbod van discriminatie, waarover wij niets naders behoeven te melden.

De geconcessioneerde ondernemingen staan onder het toezicht der concessioneerende autoriteiten; de Landsoverheden kunnen bepalen dat de contrôle geheel of ten deele aan lagere autoriteiten gedelegeerd kan worden. De bevoegdheid strekt zich bij de contrôle uit tot bezichtiging van het bedrijf, vragen van opheldering, enz. Echter niet tot het veranderen van dienstregelingen, vrachtprijzen of vervoervoorwaarden; ook niet tot inzicht in de boeken en bescheiden.

Blijkens een circulaire van den Minister d.d. 16 Maart 1932, aan de Landsregeringen gericht, achtte de Minister contrôle op de naleving van de tariefsvoorschriften gedurende den rit uitgeoefend, ondoelmatig daar het van belang is dat het verkeer zelf zoo ongestoord mogelijk plaats vindt.

Wat het intrekken van een concessie betreft, hierover bepaalt art. 16 dat zulks kan geschieden in twee gevallen: a) wanneer sprake is van ernstig vergrijp jegens de bestaande verplichtingen; b) wanneer „keine Gewähr für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des

Betriebes" meer bestaat. Een gebrek van de wet is, dat geen beroep tegen een intrekking bestaat.

Tenslotte wordt omtrent het personenvervoer nog vermeld dat alle deze bepalingen niet betrekking hebben op de Posterijen. Dit was noodig omdat deze krachtens de Grondwet en de wet van 28 October 1897 het recht bezitten personen te vervoeren. Om de Posterijen echter toch zooveel mogelijk in te schakelen in het geheel, zonder aan hun rechten te kort te doen, bepaalt de Verordnung dat zij vier weken voordat zij tot instelling van een personenlijn overgaan, den Rijksverkeersminister, den Landsregeeringen en den spoorwegen mededeeling van hun voornemen moeten doen. Dienen de Landsregeeringen bezwaren in op grond van strijd met het algemeen belang, of gaan de spoorwegen hiertoe over op grond van strijd met hun belang, dan beslist de Rijksverkeersminister in samenwerking met den Rijkspostminister. Indiening van bezwaren moet binnen vier weken na de aankondiging geschieden; zij heeft opschortende werking.

Op geheel andere basis is het goederenwegverkeer geregeld. Een voornaam onderscheid ligt in het feit dat niet alleen lijnvervoer onder den concessieplicht valt, doch alle goederenwegvervoer, althans voor zoover het den 50 km afstand te boven gaat. Een ander, misschien nog voornamer onderscheid, ligt in de uitermate gewichtige rol die de vervoerprijs hier speelt.

De concessies worden hier uitgereikt door een „höhere Verwaltungsbehörde (Pruisen b.v. Regierungs-Präsident) welke competent is voor de plaats waar de vervoerder gevestigd is; zij geldt echter voor het geheele Rijk. Uitreiking kan slechts geschieden wanneer de ondernemer waarborg voor de zekerheid van het bedrijf en de nakoming der voorschriften van dit hoofdstuk biedt. De uitvoeringsbepalingen vermelden dat bij het onderzoek naar de vraag of de ondernemer voldoende zekerheid biedt, slechts gelet dient te worden op: 1) of de voorschriften zijn nagekomen, 2) of de persoon van den ondernemer voldoende borg is voor een richtige nakoming ook in de toekomst, 3) of hij een vaste woonplaats bezit en 4) of de ondernemer reeds straf heeft ondergaan. In tegenstelling tot hetgeen bij het personenvervoer het geval is, wordt hier geen „Leistungsfähigkeit" gevorderd, terwijl ook niet behoeft te worden

nagegaan of de concessieverleening niet in strijd zou zijn met het algemeen belang. „Das Verkehrsbedürfnis ist vor Erteilung der Genehmigung nicht zu prüfen. Jeder kann die Konzession erlangen, der Gewähr für die Sicherheit des Betriebes und für die Erfüllung der Vorschriften der V. bietet“ (Pruissische uitvoeringsbepalingen).

Men vraagt zich af welke richtlijn de concessioneerende autoriteiten zullen hebben te volgen. Nu de bepaling, dat de concessieverleening niet in strijd mag zijn met het algemeen belang, hier is weggelaten, vraagt men zich af of eenigerlei grens, anders dan die betreffende de zekerheid, aan de concessieverleening is gesteld. Over totale vervoercapaciteit b.v. wordt nergens gesproken; ook oneconomische concurrentie wordt nergens als reden genoemd om een concessie te weigeren; toch staat het den autoriteiten blijkbaar vrij, naar eigen goedvinden te handelen. Men moet toegeven dat deze kwestie van minder belang is, doordat feitelijk iedere concurrentie wordt uitgesloten (art. 22). Alleen staat vast dat de Kamers van Koophandel telkenmale voordat een concessieverleening plaats vindt, moeten worden gehoord. Hooger beroep is op overeenkomstige wijze geregeld als bij het personenvervoer.

Het voor ons belangrijkste artikel der Verordnung is art. 22, dat bepaalt dat voor het geheele geconcessioneerde goederenvervoer over langen afstand, tarieven zullen worden vastgesteld waaronder de concessionarissen niet mogen gaan. Die tarieven moeten door den Verkeersminister zoo worden vastgesteld, dat de concurrentie tusschen spoorweg en auto er door op gelijke basis wordt gesteld; „und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird“. De Minister moet zich bij de vaststelling van het Rijksgoederentarief laten bijstaan door de Spitzenvertretung en een door den Minister benoemd college van zeven vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven. Publicatie der tarieven wordt door de Verordnung gevorderd; twee weken nadien kunnen zij in werking treden.

Men kan niet ontkennen dat hier een maatregel genomen is om aan de concurrentie tusschen spoor en auto grondig een einde te maken. Wij betwijfelen echter in hooge mate of een dergelijke starre tariefregeling ooit in het belang van een economische ontwikkeling der verkeersbedrijven kan zijn. Sterker, wij achten een dergelijke prijszetting, nog wel door een autoriteit die daar volledig

de geschiktheid toe mist, namelijk den politiek afhankelijken en bij het spoorwegbelang betrokken Minister, een onding. Een dergelijke prijszetting moet vrijwel zeker tot stabilisatie en verstarring leiden. Wij hebben reeds op de gevolgen van prijszetting als middel om concurrentie uit te sluiten, gewezen en vastgesteld dat men er het omgekeerde mee zou bereiken dan men zich van coördinatie voorstelt. Nu zou dit bij de hier behandelde wetgeving niet zoo'n vaart behoeven te loopen, daar hier naast de prijszetting ook de concessioneering bestaat. Door bij die concessioneering de noodige zorg in acht te nemen, zou men den overmatigen groei van het vervoerapparaat althans *kunnen* tegengaan. Het zal echter duidelijk zijn dat invoering van een algemeen vervoertarief, geldend voor alle vervoermiddelen door geheel Duitschland, een algeheele verstarring zou beteekenen; dat oneconomische bedrijven ten eeuwigden dage gehandhaafd kunnen blijven. Dat men een der beste middelen om inzicht in den kostprijs van het vervoer te verkrijgen, geheel uitschakelt. Weliswaar mag men uit de vervoerprijzen slechts met zeer groote voorzichtigheid gevolgtrekkingen ten aanzien van de vervoerkosten trekken, doch het zal tevens duidelijk zijn dat een zekere mate van vrijheid in de prijsvorming, nadat de groote concurrentieongelijkheid en de ergste misstanden op concurrentiegebied zijn weggenomen, voor de richting waarin het verkeersapparaat zich zal dienen te ontwikkelen, van zeer groot belang is. Een volledige uitschakeling van de vrije prijsvorming en invoering van een prijsstelsel dat in het geheel geen verband houdt met de verschillen in de kosten der onderling zoozeer afwijkende verkeersmiddelen, ontnemt niet alleen aan de vrije ontwikkeling van het verkeersapparaat iedere richtlijn, doch ontnemt deze eveneens aan hen die de opdracht hebben het verkeersapparaat te coördineeren en het met zoo min mogelijk kapitaalverlies, doch zonder zijn economische ontwikkeling te belemmeren, door den moeilijken overgangstijd heen te helpen.

Het bedrijfsleven in Duitschland heeft zich dan ook tegen een dergelijke prijszetting in groote meerderheid uitgesproken. Veel meer werd in die kringen gevoeld voor de vaststelling van een vrachtautotarief door bemiddeling van een particuliere organisatie van de goederenvervoerbedrijven. Voor spoorweg en auto hetzelfde tarief vast te stellen, achtte men geheel en al uit den boeze. Ook

hier heeft echter het standpunt van den Reichsbahn gezegevierd.

Art. 23 voert een publiekrechtelijken plicht in voor het goederenwagverkeer over langen afstand, om er voor te zorgen dat alle zendingen onder vervoerbewijzen geschieden. De bedoeling hiervan is de contrôle over de onderneming en in het bijzonder over de nakoming der tariefverplichtingen te verlichten. De vervoerbewijzen moeten de goederen begeleiden en behooren na beëindiging van de reis vijf jaar lang door een ondernemer bewaard te blijven. Tot de vervoerbewijzen behooren: een ladingslijst, welke alle wagens die een reis maken buiten de 50 km grens (gerekend vanuit hun standplaats) behooren mede te voeren en waarop alle goederen, onverschillig hoever zij vervoerd worden, moeten vermeld staan; en een vrachtbrief (in duplicaat) voor alle zendingen die over meer dan 50 km vervoerd worden. De ladingslijst moet door den ondernemer, de vrachtbrief door den vervoerder en den ondernemer beiden ondertekend zijn. De ondernemer is er verantwoordelijk voor dat de goederen niet zwaarder zijn dan in de ladingslijst en vrachtbrief is vermeld; dat in de ladingslijst vermelde vrachtprijzen in overeenstemming zijn met het Rijksvrachtwagentarief; dat de goederen overeenkomstig de ladingslijst vervoerd worden. Voor geval van ontduiking van het vastgestelde tarief, bedreigt art. 24 zware boeten, bestaande in het honderdvoudige van het verschilbedrag. Bovendien staan de bedrijven onder contrôle van de concessionerende autoriteiten. De Rijksverkeersminister heeft het recht de Spitzenvertretung eveneens aan dat toezicht te doen deelnemen. In tegenstelling tot hetgeen bij de personenvervoerbedrijven het geval is, kunnen de autoriteiten hun bevoegdheid niet aan lagere autoriteiten delegeren en hebben zij wel het recht te iederer tijd in de boeken en bescheiden van den ondernemer inzage te nemen. Ondanks vervoerbewijzen, ondanks contrôle en boeten schijnen ontduikingen van de tarieven op groote schaal voor te komen (Bericht SBB.). Intrekken der concessie kan ongeveer om dezelfde redenen geschieden als bij het personenvervoer.

De wet eindigt tenslotte met de algemeene-, straf- en overgangsbepalingen.

Art. 27 legt alle ondernemers een verzekeringsplicht op, met uitzondering echter van de Reichspost en de Reichsbahn. Deze ondernemingen worden, terecht, groot genoeg geacht om zelf het

risico te dragen. Gevolgen der niet verzekering zijn: a) dat de ondernemer zelf de schade moet vergoeden en b) bij het personenvervoer: dat zijn concessie wegvalt door het ontbreken van de „Leistungsfähigkeit” (Martin Isaac).

Art. 28 bepaalt dat de Rijksverkeersminister het recht heeft te allen tijde naar den aard en den omvang van het vervoer van de Posterijen, de spoorwegen en de ondernemers een onderzoek in te stellen. De ondernemers zijn verplicht daartoe inlichtingen te verschaffen. Het recht van den Minister gaat echter minder ver dan dat van hen die toezicht houden („Auch hat der Minister nicht das Recht der Einsicht in Bücher und Geschäftspapiere”. Martin Isaac).

De Rijksverkeersminister is volgens de Verordnung gemachtigd uitvoeringsbepalingen vast te stellen (art. 30). Tenslotte volgen eenige strafbepalingen die met boete, gevangenisstraf en intrekking van het voertuig dengene bedreigen die met opzet of tengevolge van onachtzaamheid concessieplichtig vervoer zonder concessie verricht. Wie in strijd handelt met de „Bedingungen” of de Ministeriele uitvoeringsvoorschriften, wordt gestraft met boete of hechtenis. Art. 33 bepaalt dat de Verordnung op 1 November 1931 van kracht wordt, terwijl art. 34 tenslotte als overgangsbepaling vaststelt dat hij, die een concessie voor personenvervoer bezat, geen nieuwe behoefde aan te vragen doch wel aan de bepalingen der nieuwe wet onderworpen zou zijn. Voorts bepaalt het artikel dat aan hen die reeds goederenvervoer over langen afstand verrichten, een concessie moet worden verleend, wanneer daarom binnen 3 maanden na de inwerkingtreding van deze Verordnung verzocht wordt.

Tegelijkertijd met het inwerking treden der Verordnung zijn, zooals toegezegd was, de tarieven der Reichsbahn ingrijpend gewijzigd. (Tarif- und Verkehrsanzeiger 1931, Nr. 100). Bijzonder belangrijk is de opheffing van klasse A. De goederen uit deze klasse zijn samen met die van klasse B ondergebracht in een nieuwe klasse AB. De tariefhoogte van deze nieuwe klasse ligt in haar geheel nog beneden die van de vroegere B-klasse. Een belangrijke verlaging der tarieven in de hoogste klassen (die dan ook het sterkst aan de concurrentie van het wegverkeer blijven bloot staan), is hiermede bereikt. De Reichsbahn verklaarde dat deze tariefverlaging weder buiten werking zou treden op den dag dat de Verordnung of het

door de Verordnung ingevoerde vrachtwagentarief opgeheven of veranderd zou worden. Een andere wijziging bestaat hierin, dat voor wagenladingen beneden 5000 kg en stukgoederen die krachtens een overeenkomst met de spoorwegen door de vervoerders zelf worden verladen, een lagere vrachtprijs dan het normale tarief wordt berekend. Ook hier een poging om het verschil in aantrekkelijkheid tusschen weg- en railvervoer voor transporten van bepaalde, doch niet zoo grooten omvang dat het railvervoer zondermeer preferabel zou blijken, zoo gering mogelijk te maken.

Reichsautobahnen-Gesetz.

Hoewel het optreden van de Hitler-Regeering in de bestaande verhoudingen vooralsnog geen ingrijpende verandering heeft gebracht, dient men rekening te houden met het feit dat zij zich principieel als een voorstander van het wegvervoer heeft doen kennen. Welke richting men met de coördinatie op wil is geenszins duidelijk; wel echter heeft de Leider zich herhaaldelijk uitgelaten over de groote toekomst die voor het wegvervoer is weggelegd en heeft hij enkele voor het wegvervoer zeer bezwarende belastingen verlaagd. Een sprekend voorbeeld van deze gezindheid is ook het „Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ (27 Juni 1933) (Reichsgesetzblatt 30 Juni 1933). Bij deze wet wordt de Reichsbahn gemachtigd een dochterbedrijf (Zweigunternehmen) op te richten, met het doel een net van autowegen van groote capaciteit aan te leggen en te exploiteeren. De onderneming die den bovengenoemden naam zal voeren, bezit rechtspersoonlijkheid (juristische Person des öffentlichen Rechts), en heeft zijn zetel in Berlijn. Zij heeft het uitsluitend recht autowegen aan te leggen en te exploiteeren. Daarbij heeft zij onteigeningsbevoegdheid. De aanleg der wegen kan in werkverschaffing plaats vinden. Het toezicht op de onderneming, die beheerd en vertegenwoordigd wordt door de Reichsbahn, berust bij de Rijksregeering, die ook alle hoogheidsrechten op zich neemt. De onderneming heeft het recht van de weggebruikers tol te heffen. Het tarief hiervoor moet door den Rijksverkeersminister zijn goedgekeurd. Wat den eigenlijken aanleg der autowegen betreft, deze is onderworpen aan de goedkeuring van een door den Rijkskanselier aangestelden Generalinspektor für das deutsche Strassenwesen.

Het opmaken der plannen geschiedt door de onderneming zelf; zij wordt daarin bijgestaan door adviseurs welke door den Reichsbahn worden benoemd. De uiteindelijke vaststelling der plannen geschiedt door den Generalinspektor, die daartoe eerst nog de Landsoverheden heeft te raadplegen.

Is een plan eenmaal vastgesteld, dan is daarmee de beslissing gegeven over alle belangen die bij het plan betrokken zijn. De Generalinspektor heeft tevens de taak ervoor te waken dat de wegenplannen van andere lichamen geen inbreuk maken op de belangen van de ondernemingen „Reichsautobahnen“. Tegen dergelijke plannen kan hij zich verzetten. De werking van dit verzet is, dat de voorgenomen werken onuitgevoerd moeten blijven. Tegen dit verzet kan echter door de betrokken lichamen bezwaar worden gemaakt. Hierover beslist de Rijksregeering na advies van de Landsregeeringen te hebben ingewonnen. De uitvoeringsbepalingen van deze wet worden door de Rijksregeering vastgesteld.

Hoewel deze wet geen eigenlijke coördinatiewetgeving is, kan men niet ontkennen dat een poging tot coördinatie aanwezig is. De aanleg van autowegen wordt in handen van de spoorwegen gelegd. Onder normale omstandigheden zou men verwachten dat daarmee die aanleg ten doode opgeschreven zou zijn; twee factoren werken echter mede om den aanleg met kracht door te zetten: de Staatswil (berustend op het inzicht in de beteekenis van een goed wegennet en op den wensch geschikte werkverschaffingsobjecten te vinden) en de zucht der spoorwegen om zich uit de tolheffing op de wegen inkomsten te verschaffen. Weliswaar weten zij dat met het groeien van het wegennet hun spoorweginkomsten zullen dalen, zij hopen echter op een vergoeding uit de tolheffing. Het spreekt echter vanzelf dat uit die tolheffing voor hen eerst dan voordeel voort gaat vloeien wanneer de heffingen zoo hoog worden dat meer dan de kosten van den wegeaanleg wordt opgebracht. Dit zou echter beteekenen dat verliesgevende verkeersgelegenheid ten koste van economischer verkeer in stand gehouden zou worden. Het zal dan ook de groote vraag zijn of men daar op den duur aan zal willen. Hoe dit ook zij, de eigenlijke moeilijkheden worden er niet minder door; het is immers economisch irrelevant wie de wegen aanlegt, de Staat of de aan den Staat toebehoorende spoorwegen.

De beteekenis van het Rijksautobahnenplan in haar verhouding tegenover de spoorwegen, ligt dan ook o.i. vooral hierin, dat zij de spoorwegen voorloopig hoop op toekomstige inkomsten uit het wegverkeer geeft, waardoor deze het bieden van tegenstand aan de ontwikkeling van het wegverkeer hebben opgegeven. Wij gelooven echter dat datgene waar de spoorwegen op hopen (namelijk dat de tolheffing op die wegen een tegemoetkoming kan zijn voor hun elders geleden verliezen) groote kans heeft nooit tot werkelijkheid te worden, of zoo men er al in mocht berusten dat de spoorwegverliezen door de andere verkeersmiddelen gedragen worden, zulks economisch ongewenschte toestanden zou scheppen. Hiermede becritiseeren wij geenszins het wegenplan op zichzelf; als uiting van ver ziende verkeerspolitiek gecombineerd met het element der werkverschaffing hebben wij er groote bewondering voor. Wel echter zijn wij van meening dat men tevergeefs getracht heeft hier een coördinatie-element in te betrekken.

Beschouwt men den stand van de coördinatie in Duitschland in zijn geheel, dan moet men constateeren dat weliswaar het streven ernaar levendig is; dat dit zich echter tot op heden in hoofdzaak heeft geuit in een terugdringen van het nieuwe en dat een waarlijk opbouwende coördinatiepolitiek met de bestaande wijze van organisatie niet tot de mogelijkheden behoort. Vooral is dit het geval met het goederenvervoer. De gefixeerde 50 km grens, de eenvormige tariefvaststelling, beide zijn o.i. elementen die tot verstarring moeten leiden. Een centrale leiding van het verkeersapparaat ontbreekt volkomen. Voor de scheepvaart is coördinatie nog een nooitvernomen geluid. Doch ook voor groote deelen van het wegvervoer ontbreekt iedere concessieplicht; zoo voor het taxi- en touringcarbedrijf, zoo ook voor het goederenwégvervoer beneden 50 km. De *karakteristiek* van de Deutsche wetgeving kan dan ook moeilijk anders luiden dan dat coördinatie wordt nagestreefd; dat men hiervoor reeds verschillende maatregelen heeft genomen die voor een belangrijk deel van juiste beginselen uitgaan, doch dat nog steeds geldt wat de toelichting tot de Verordnung van 1931 als redenen noemde waarom de Verordnung van 1919 niet voldeed: het ontbreken van een eenvormige verkeerspolitiek uitgeoefend door een instantie die ieder verkeersmiddel zijn juiste rol kan toebedeelen,

benevens het gebrek dat de kring der concessieplichtige ondernemers te beperkt is. Daar komt bij dat enkele elementen in de wetgeving zijn binnengeslopen die te zeer een eenzijdige bescherming van het oude verkeersbedrijf: de spoorwegen, beoogen.

Naschrift. *Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande.*

Nadat het bovenstaande reeds geheel was gereed gekomen, bereikte ons de tekst van een nieuwe Deutsche verkeerswet („Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande“, 4 December 1934). Zij slaat uitsluitend op het „als bedrijf uitgeoefend vervoer van personen met trams en landvoertuigen, die machinaal of door middel van dieren worden voortbewogen“ (art. 1). Uitdrukkelijk verklaart de wet dat ook het personenvervoer van de Post hier geregeld wordt. Niet onder de regeling vallen echter het vervoer met andere dan de genoemde railvervoerders (spoorwegen!) benevens het vervoer per gewonen postautodienst.

Art. 2 verklaart dat concessieplichtig is een ieder die personen wil vervoeren per tram, met autobussen in vasten dienst, of met landvoertuigen niet in vasten dienst (gelegenheidsverkeer).

In het volgend art. wordt een definitie van het begrip tram gegeven. De wet verstaat daaronder: „aan glijstaven gebonden vervoermiddelen, die uitsluitend of hoofdzakelijk het openbaar personenvervoer binnen een plaats bedienen (stadstram) of die ondanks het feit dat zij naburige plaatsen verbinden, tengevolge van hun hoofdbestemming (n.l. het vervoer van personen) en hun bouw en bedrijfsinrichting, gelijkenis vertoonen met de plaatselijke trams.“ Onder trams worden ook ondergrondsche trams en verkeersmiddelen die op hooger niveau zich voortbewegen, verstaan, wanneer deze het plaatselijk of buurtverkeer dienen.

Duidelijk blijkt uit de definitie dat de wetgever voornamelijk het plaatselijk karakter op den voorgrond heeft gesteld. Niet de tramweg die een soort locaalspoorweg is, doch de eigenlijke stadstram, is het door de wet bedoelde type.

Blijkens art. 4 is van een vasten dienst slechts sprake, wanneer gedurende een tijdvak van twee maanden wekelijks meer dan twee ritten tusschen bepaalde punten uitgevoerd worden en de onderneming het openbaar verkeer dient.

De concessie is vereischt: 1) bij een tramlijn, voor den aanleg, de

inrichtingen en de exploitatie; 2) bij een vasten autobusdienst voor de inrichting en de exploitatie; 3) bij het gelegenheidsverkeer voor het bedrijf als zoodanig en voor het aantal, de soort en den aard der wagens.

Iedere uitbreiding en belangrijke verandering van de ondernemingen of hun inrichtingen moet worden goedgekeurd; bij het gelegenheidsverkeer behoort daartoe ook iedere vermeerdering der wagens. Overdracht van rechten of verplichtingen aan anderen, evenals overdracht van een geheel bedrijf, is aan goedkeuring onderworpen. Art. 6 is overgenomen uit de „Linien” wet (art. 3), en betreft het tegengaan van ontduikingen. Competent bij de vraag met welk soort verkeersmiddel men te doen heeft zijn „die höhere Verwaltungsbehörde”, in wier rechtsgebied de onderneming gedreven wordt of gedreven zal worden.

De wet voorziet niet in een centraal concessioneeringsapparaat, doch bepaalt dat de concessioneerende bevoegdheid bij de volgende autoriteiten berust: a) voor trams en vaste autodiensten bij de „höhere Verwaltungsbehörde” van het district waarbinnen de onderneming gedreven zal worden; b) voor openbaar gelegenheidsverkeer met voertuigen van minstens 8 zitplaatsen („Droschken”) bij de politie, en c) voor ander gelegenheidsverkeer bij de „höhere Verwaltungsbehörde” binnen wier district de onderneming zijn zetel heeft (art. 8).

Art. 9 stelt voor een concessie in de eerste plaats den eisch dat de aanvrager betrouwbaar is en dat het bedrijf aan zekere eischen van veiligheid en vervoercapaciteit voldoet. Bovendien echter verklaart het slot van lid 1 dat de onderneming niet in strijd mag zijn met de belangen van het openbaar verkeer. In het tweede lid vindt men tenslotte dat de concessie geweigerd moet worden „wenn kein Bedürfnis vorliegt”. Hier heeft men dus uitdrukkelijk een maatstaf gegeven die „de behoefte” in de concessioneeringspolitiek betreft; het is het voorkomen van een teveel aan vervoercapaciteit waartegen gewaakt wordt. De term „behoefte” is zeer ruim en het oordeel over haar aan- of afwezigheid berust bij de concessioneerende autoriteiten.

Een concessie is persoonlijk en aan tijd gebonden; zij tast de rechten van derden niet aan. Dit laatste wil zeggen dat zij geen wettelijke monopolie verleent (art. 10). In den regel houden de

concessioneerende autoriteiten toezicht op de naleving der verplichtingen; de Verkeersminister kan het technische toezicht echter aan een andere autoriteit opdragen (art. 11). Het volgende artikel bepaalt dat de concessioneerende autoriteiten politieelee bevoegdheden bezitten om de naleving hunner besluiten af te dwingen. In geval een ondernemer zijn verplichtingen niet nakomt, kan de concessie worden ingetrokken (art. 18). De Post en de Spoorwegen zijn voor hun vaste autodiensten en het gelegenhedenverkeer voor zoover hiertoe voertuigen die in het algemeen in vasten dienst zijn worden gebruikt, van den concessieplicht vrijgesteld. De Verkeersminister zal nadere voorschriften omtrent den omvang enz. van dergelijk gelegenhedenverkeer geven. De wet stelt uitdrukkelijk vast dat gelegenhedenverkeer met voertuigen die uitsluitend daartoe zijn bestemd, benevens plaatselijk vervoer zonder toestemming van de gemeente, niet behoort tot de taak van de Post of de Spoorwegen. Het derde lid bepaalt dat de vaste autodiensten en het gelegenhedenverkeer der Spoorwegen onder toezicht van den Verkeersminister staan.

Na deze algemeene voorschriften geeft de wet bepalingen die voor ieder der drie concessieplichtige groepen bijzonderlijk gelden.

De artt. 15 en 16 regelen de verhouding van den tramondernemer tot den wegeigenaar. Art. 17 bepaalt dat de tramtarieven, de vervoervoorwaarden en de dienstregelingen goedgekeurd moeten worden door de concessioneerende autoriteiten. Publicatie is geboden, discriminatie verboden. Andere voorwaarden kunnen aan de concessies worden verbonden (art. 17). De concessie wordt onder voorbehoud van aanvulling en verandering door vaststelling van het plan van aanleg verleend (art. 18). Voordat de concessioneerende autoriteiten dit plan hebben vastgesteld, mag met den aanleg niet begonnen worden. Bij de vaststelling worden ligging, vorm en hoedanigheid van de tram rechtens vastgelegd (art. 19).

De wet voorziet in de bescherming van belendende perceelen en bepaalt tevens wie het onderhoud van de kunstwerken moet dragen (art. 20). Een termijn waarbinnen de aanleg gereed moet zijn en met de exploitatie een aanvang moet worden gemaakt, dient te worden vastgesteld.

De autoriteiten zijn bevoegd een concessie in te trekken wanneer die termijn overschreden wordt. Ook voor het aanvangen der exploitatie is toestemming benodigd. Zij kan geweigerd worden

wanneer aan essentiele voorwaarden niet is voldaan (art. 22). Art. 23 bepaalt tenslotte dat de tramexploitant gedurende den duur van zijn concessie een behoorlijke exploitatie moet waarborgen en daartoe eventueel zekerheid moet stellen.

Dan volgen de bijzondere bepalingen betreffende de vaste autodiensten. Dezelfde bepalingen betreffende de tarieven, vervoerwaarden, dienstregelingen, termijn waarbinnen met exploitatie moet worden aangevangen en de waarborging eener behoorlijke exploitatie zijn hier van toepassing (art. 24). Art. 25 betreft de aansprakelijkheid van den vervoerder. Het artikel bepaalt uitdrukkelijk dat de ondernemer zijn aansprakelijkheid voor de vervoerde personen niet bij overeenkomst kan uitsluiten (geen exoneratie; strijd met goede zeden). Verzekering, ook tegen derden, wordt door de wet geëischt. (art. 26).

In art. 27 worden eenige bijzondere voorschriften voor de vaste autodiensten der spoorwegen en van de Post gegeven. De tarieven, vervoerwaarden en dienstregelingen worden hier door den Verkeersminister vastgesteld. Dit is, daar deze ondernemingen niet concessieplichtig zijn, en dus niet onder de gewone concessioneerende autoriteiten vallen, logisch te noemen. Ondanks hun vrijstelling van den concessieplicht zijn zij echter geenszins volkomen vrij, daar zij wel degelijk aan de „höhere Verwaltungsbehörde" hun voornemen tot het openen van een dienst moeten mededeelen (4 weken van te voren). De „Behörden", de Post of de Spoorwegen kunnen op de aankondiging op grond van strijd met de belangen van het openbaar verkeer, bij den Verkeersminister in verzet komen. Dit verzet heeft opschortende werking.

Omtrent het gelegenheidsverkeer bevat de wet gelijke bepalingen t.a.v. de aansprakelijkheid en den verzekeringsplicht als voor de vaste autodiensten zijn vastgesteld (art. 28). Verder is bepaald, dat in de concessies dient te worden vastgelegd of deze slechts gelden voor het district der concessioneerende autoriteiten, dan wel tevens daarbuiten (art. 29). Een concessie kan ontzegd worden, wanneer de aanvrager buiten het district woont (art. 30). Gaat een concessionaris den zetel van zijn bedrijf naar buiten het district verplaatsen, dan vervalt de concessie (art. 31). De bedoeling hiervan is waarschijnlijk, te voorkomen dat iemand in een district waar men nog ruim met concessies is, een concessie aanvraagt en ver-

krijgt, om vervolgens zijn bedrijf elders heen te verplaatsen, en zoo het eigenlijke doel der wet te ontduiken. Art. 32 stelt tenslotte bepalingen vast voor het „Droschken“-verkeer (voertuigen die op openbare wegen of plaatsen voor het openbaar vervoer gereed worden gehouden). Hier geldt dat de tarieven, vervoervoorwaarden en eventueele dienstregelingen door de concessioneerende autoriteiten (hier de politie) vastgesteld en gepubliceerd moeten worden; discriminatie is verboden. Andere voorwaarden kunnen nog worden vastgesteld. De concessies kunnen worden ingetrokken wanneer de ondernemer zijn bedrijf zes maanden niet heeft uitgeoefend of de toegestane voertuigen voor andere doeleinden heeft gebruikt. Al deze bepalingen vinden geen toepassing op het gelegenheidsverkeer van Post en Spoorwegen (art. 33).

Van besluiten der politie is uitsluitend beroep op de „höhere Verwaltungsbehörde“. Tegen besluiten door deze in eerste instantie genomen, staat beroep op den Verkeersminister open. Alle appel heeft opschortende werking.

Art. 36 bepaalt dat alle vervoerondernemingen die onder deze wet vallen in dienst der Rijksdefensie staan.

De Verkeersminister heeft het recht te allen tijde een onderzoek in te stellen naar den aard en den omvang van ieders personenvervoer (art. 37). Afwijkende regelingen kan de Minister treffen voor internationaal verkeer (art. 38). De Minister heeft voorts het recht uitvoeringsvoorschriften vast te stellen (art. 39). Strafbepalingen ontbreken vanzelfsprekend niet (artt. 40 en 41). Blijkens art. 42 is de Post gerechtigd haar gelegenheidsverkeer met autobussen die uitsluitend daartoe bestemd zijn, nog gedurende drie jaren voort te zetten.

Uit art. 43 is slechts van belang dat de verworven rechten van derden niet worden aangetast. De wet zal 1 April 1935 van kracht worden.

Hoewel deze nieuwe wet zeer goede kwaliteiten bezit, (wij noemen o.a. dat zij voor alle als bedrijf uitgeoefend verkeer over den weg een concessiestelsel invoert, dat zij de concessioneerende autoriteiten vrij laat in de beoordeeling van de verhouding tusschen „vervoergelegenheid“ en „behoefte“, dat zij verplichte verzekering invoert, tarievenpublicatie voorschrijft, discriminatie voor alle be-

drijven verbiedt, waarborgen eischt voor een behoorlijke exploitatie enz.), valt toch niet te ontkennen dat het eigenlijke coördinatie-apparaat nog onvoldoende is. In plaats van alle ondernemingen onder één centraal gezag te plaatsen, heeft men op dit punt nog steeds een groote verdeeldheid (Minister, „höhere Verwaltungs-behörden", plaatselijke politie). Het hooger beroep is bovendien zeer gemakkelijk, waardoor de eenheid in het beleid der autoriteiten geschaad kan worden.

Voorts wijzen wij er op dat deze wet uitsluitend voor personenvervoer geldt en dat dus dat deel der Notverordnung 1931 dat op het goederenvervoer betrekking heeft, onveranderd blijft gelden.

Het is wel zeer opmerkelijk dat een land met zoo autoritaire en sterk naar centralisatie neigenden Regeeringsvorm, toch nog niet gekomen is tot het scheppen van een coördinatieapparaat dat door zijn eenheid in staat kan zijn „harmonious results" voort te brengen.

AFDEELING VII.

FRANKRIJK.

Voor 1934 bestond in Frankrijk geen wettelijk voorschrift dat coördinatie der verschillende verkeersmiddelen ten doel had. Eenigszins teruggaande in de Fransche verkeersgeschiedenis, moet men constateeren dat Frankrijk steeds het principe der particuliere spoorweg-exploitatie heeft voorgestaan. Men heeft echter van den aanvang af versplintering voorkomen en volgens een vast plan regionale netten (met monopoliepositie) gevormd.

In den loop der tijden bleek het in het algemeen belang gewenscht, lijnen aan te leggen welke in den aanvang nog geenszins rendabel zouden zijn. De Staat garandeerde een vaste rente voor het benodigde kapitaal en werd zoo in de financieele zijde dier bedrijven betrokken. Naast de rentegaranties voor dit „nouveau réseau” werd de Staat bij de spoorwegen geïnteresseerd doordat zij gedwongen werd een aantal kleinere, noodlijdende lijnen op te koopen, waarvan zij dus eigenaar werd. In 1884 werd de rentegarantie voor het nouveau réseau omgezet in een dividendgarantie, waarbij 6—10 % werd gegarandeerd en het winstoverschot in verhouding 2 : 1 tusschen den Staat en de aandeelhouders zou worden verdeeld. In 1909 ondergingen de Staatsspoorwegen een groote uitbreiding doordat de noodlijdende Compagnie de l'Ouest werd aangekocht en met het bestaande kleine net der Staatsspoorwegen werd vereenigd.

Voor den wereldoorlog was de verhouding tusschen den Staat en de Spoorwegen in het kort zoo, dat de particuliere spoorwegen weliswaar aan hun financieele zijde aan scherp toezicht van den Staat onderworpen waren, doch dat de Staat de eigenlijke bedrijfsvoering zooveel mogelijk overliet. Maximum-tarieven waren in de concessies vastgelegd en deze konden slechts met toestemming van

het Parlement veranderd worden. Zoo had de Minister het recht speciale tarieven al dan niet goed te keuren. Op de vaststelling zelve hadden echter noch het Parlement noch de Minister anderen invloed dan die eener goed- of afkeuring van hetgeen hun werd voorgesteld. Het réseau de l'État stond in een veel afhankelijker positie. Het is echter belangrijk, op te merken, dat men hier politieken invloed heeft trachten uit te bannen door lidmaatschap van het Parlement onvereinigbaar te verklaren met dat van het Conseil de réseau. Als in de meeste andere oorlogvoerende landen, heeft de periode 1914—1918 den Staatsinvloed op de spoorwegen ook in Frankrijk versterkt. Den particulieren bedrijven werd weliswaar na den oorlog hun zelfstandigheid teruggegeven, doch niet in ouden omvang.

De nieuwe regeling welke van 1921 dateert, berust op een overeenkomst tusschen den Staat en de Spoorwegmaatschappijen, en de wet van 21 October 1921 welke deze overeenkomst goedkeuring verleende. Krachtens die regeling is voor de bedrijven sprake van een „organisation commune”, „coördination”, „coopération” en „solidarité financière” welke „sous la haute autorité du Ministre des Travaux Publics” zal tot stand komen. De „organisation commune” bestaat uit twee lichamen: „conseil supérieur des chemens de fer” en het „comité de direction”. Overigens behoudt ieder bedrijf zijn eigen directie en eigen bedrijfsvoering. Deze „centrale organisatie” vormt dus een overbrugging van alle scheidingen welke tusschen de verschillende ondernemingen bestaan. Alle spoorwegen zonder uitzondering vallen er onder. Het „conseil supérieur” bestaat uit 70 leden, waarvan de helft spoorwegbelanghebbenden (directeuren en personeel) de andere helft uit consumenten bestaat (hooge ambtenaren, handel, industrie, landbouw, scheepvaart, reisvereenigingen, pers, handelsreizigers en een arts). De bevoegdheden van dit lichaam strekken zich (volgens Bernhard Witte) weliswaar over vele onderwerpen uit; het kan echter geen besluit tegen den wil van den minister doorvoeren en draagt daarom voornamelijk het kenmerk van een adviescollege („le conseil du Ministre”). Slechts op het gebied der tarieven, (waar het de taak gedelegeerd is, te zorgen voor een gelijkmatige toepassing der tarieven en hun verandering in het belang van het financieel evenwicht), is zij „organe d'autorité”. Het „comité de direction” bestaat uit 21

leden welke alle tot de Directies der Maatschappijen behooren. Tot de bevoegdheden van het comité behoort al hetgeen alle bedrijven aangaat; waardoor het comité een zeer belangrijk werktuig is in het belang van de samenwerking. Bij een stemming wordt naar maatschappijen gestemd en bindt de meerderheid de minderheid. Alle bedrijven hebben dus de besluiten na te komen; zij hebben echter het recht wanneer zij zich benadeeld achten, schadevergoeding te vorderen, welke langs den weg van een scheidsgerecht moet worden vastgesteld. Volgens Thévenez d'Hérouville et Bleys II, blz. 724 is het groote onderscheid tusschen het „conseil” en het „comité” dat het eerste is „un organ de conseil d'autorité pour les directifs à appliquer”, terwijl het tweede is „un organ de gestion pour la mise en application des méthodes générales adoptés par le conseil-supérieur” (college voor algemeene richtlijnen tegenover een bestuurslichaam). Het comité staat tegen beslissingen van den Minister beroep op het „conseil” open. De Minister heeft echter bij alles het laatste woord.

Wat de financieele zijde der bedrijven sinds 1921 betreft, dient vermeld te worden dat men is overgegaan tot instelling van een „Fonds commun” waarin alle overschotten worden gestort, nadat van de bruto-inkomsten der afzonderlijke bedrijven de bedrijfsuitgaven, het bedrag der werkelijke lasten (rente, afschrijving, andere kosten) van het kapitaal en alle leeningen, en de vastgestelde premiën zijn afgetrokken. Het fonds werkt zoo, dat de overschotten van bepaalde maatschappijen, aan maatschappijen welke tekorten hebben, ten goede komen. Blijkt het onmogelijk op deze wijze de tekorten te dekken, dan moet tariefverhooging volgen.

Door deze regeling is het in het algemeen uitgesloten dat maatschappijen een grooter dividend uitkeeren dan dat hetwelk gegarandeerd is. Terecht heeft men hier de gevaren van een „régie désintéressée” voorzien en heeft men, om daaraan tegemoet te komen, een ingewikkeld stelsel van premiën ingesteld; dat echter nooit de bestaande gevaren geheel kan opheffen, doch in ieder geval sommige bedrijven een netto-inkomen kan verschaffen dat boven de gegarandeerde dividenden uitgaat (de premiën zijn verhoogd bij een wet van 8 Juli 1933).

Op tariefgebied heeft de wet van 1921 een zeer bijzonder beginsel gebracht; de tarieven zouden namelijk voort-

durend, naar gelang der bedrijfsuitkomsten, verandering moeten ondergaan. Slechte bedrijfsuitkomsten zouden hooge tarieven dienen te beteekenen. Voor de eerste jaren heeft men dit starre stelsel een overgangstijd gegeven en het niet toegepast; het spreekt echter vanzelf dat tariefverhooging in slechte tijden niet het gewenschte resultaat zal kunnen hebben en in ieder geval voor de algemeene bedrijvigheid juist dan zeer noodlottig moet worden.

Een tariefverhooging, onder gelijktijdige vermindering van de in Frankrijk zeer hooge vervoerbelasting, zooals Laval in 1931 voorstelde, kan men moeilijk als een tariefverhooging zien.

De wet van 1921 heeft ook eenige wijziging in den toestand der Staatsspoorwegen gebracht, zoo is deze financieele autonomie verleend, en is ook de band in het beheer tusschen den Minister en de Directie eenigszins lossers gemaakt, doordat de „organisation commune" daar tusschen is geschoven. Volkomen autonoom is de directie daarmee echter niet geworden.

Overziet men de groote lijnen der Fransche spoorwegpolitiek dan moet men vaststellen dat Frankrijk hardnekkig aan het systeem van den particulieren bedrijfsvorm heeft vastgehouden. De Staatsspoorwegen danken hun ontstaan aan het feit dat sommige maatschappijen in nood waren geraakt; door de wet van 1921 zijn zij echter in het geheele spoorwegsysteem ingevoegd en hebben zij in zekere mate weer het karakter van een particulier bedrijf gekregen. De gevaren van versplintering heeft men in Frankrijk reeds vroeg voorzien, en van den aanvang af is men er daarom op uit geweest regionale monopolies te vormen. Bij vergrooting van zijn invloed in de spoorwegmaatschappijen heeft de Staat steeds zooveel mogelijk de eigenlijke bedrijfsvoering vrij gelaten, de financieele zijde heeft zij echter meer en meer onder haar toezicht gebracht. Reeds voor den oorlog was een van de typische kenteekenen van een particulier bedrijf verloren gegaan, namelijk door de garandeering der obligatierente en later van de dividenden. Sinds 1921 is aan de andere zijde ook de mogelijkheid op het maken van grootere winst dan het gegarandeerde dividend, afgesneden. Het is zeker dat de Fransche spoorwegen, in ieder geval na afloop der concessies, hetgeen over ongeveer 30 jaar het geval is, alle aan den Staat zullen terugvallen. „Hierdoor", aldus Bernhard Witte, „rust op die spoorwegen een

moreele druk welke aan hun zelfstandigheid ernstig afbreuk doet."

Wat de waterwegen betreft, behalve de bevaarbare rivieren, bezit Frankrijk voornamelijk in het noorden des lands een vrij uitgebreid systeem van kanalen. Sinds de Fransche Revolutie, toen een aantal oude kanalen, waarop tol werd geheven, aan den Staat werden getrokken en de tollën werden afgeschaft, heeft men verscheidene perioden van kanaalbouw gekend, waarbij men, op enkele uitzonderingen na, steeds heeft vastgehouden aan het beginsel dat kanalen door den Staat moeten worden aangelegd en dat deze daarop geen tol dient te heffen. Na 1880 zijn alle desondanks bestaande kanaaltollën radicaal afgeschaft. Het begin der twintigste eeuw is echter in zeer beperkte mate op de absolute vrijheid van het kanaalgebruik teruggekomen, door aan de Kamers van Koophandel een belangrijke subsidie te vragen voor de werken die nog in uitvoering waren, en de helft van het kapitaal dat noodig was om de ontworpen, doch nog niet in uitvoering zijnde plannen door te voeren. (Colson, blz. 78). In 1926 heeft de Staat een belasting op het watervervoer ingesteld, welke in 1927 27.000.000 francs heeft opgebracht, welk bedrag, naar Colson voorreken, nog niet een derde van de exploitatie- en onderhoudskosten uitmaakt. Men ziet dus, dat in Frankrijk de kosten der waterwegen slechts voor een zeer gering deel door het verkeer zelf worden gedragen. Daarnaast kan men een absolute afwezigheid van iedere Staatsinmenging in de binnenscheepvaart constateeren; de binnenscheepvaart staat volkomen in het teeken van den onbelemmerden particulieren bedrijfspvorm.

Thans komen wij tot het wegverkeer, dat ook in Frankrijk de grootste moeilijkheden aan de oude verkeersbedrijven oplevert, en ook daar aanleiding is tot een streven naar coördinatie. De groote Fransche spoorwegmaatschappijen hebben zich reeds langen tijd met den geschapen toestand bezig gehouden en hebben middelen bestudeerd om aan de groote concurrentie van het wegvervoer tegemoet te komen. Zoo heeft speciaal het „Réseau du Nord" sinds 1931 de aandacht van de publieke opinie op de concurrentie tusschen rail en weg gevestigd en een aantal richtlijnen ter oplossing van het vraagstuk aangewezen. („Bulletin de l'Association des Actionnaires et Obligatoirs des Chemins de Fer français", Januari 1931, Conférence de M. le Besnerais, ingénieur et chef adjoint de

l'exploitation à la Campagnie du Nord, sur la „concurrance du rail en de la route”).

Naar aanleiding hiervan heeft de Regeering een uitgebreid onderzoek ingesteld, waarvan het resultaat de wet van 8 Juli 1933 en de uitvaardiging van eenige decreten is geweest, welke men in twee soorten kan onderscheiden.

De eerste decreten, van 30 December 1933 en 19 Januari 1934, hebben eenige verbeteringen gebracht in de middelen waarmee de spoorwegen zich tegen de concurrentie kunnen verdedigen. Zij betreffen in het bijzonder: 1) de mogelijkheid nieuwe tarieven in te voeren nadat een maand van te voren van het voornemen daartoe aan den Minister is kennis gegeven, en deze zich daartegen niet verzet heeft. (Voordien moesten de tarieven worden goedgekeurd, terwijl geen termijn voor die goedkeuring was vastgesteld; normaal gaf dit aanleiding tot een uitstel van verscheidene maanden); 2) de mogelijkheid maximum- en minimum-tarieven vast te stellen, waartusschen de maatschappijen tarieven kunnen bepalen met een aankondigingstermijn van veertien dagen. Men kent onze meening over het tijdelijk karakter welke zulke maatregelen behooren te bezitten.

Daarnaast echter zijn de andere verkeersbedrijven ook van een aantal technische en andere verplichtingen bevrijd, speciaal met het oog op de invoering van lichte voertuigen. (Men zie „Eisenbahn und Kraftwagen in Vierzig Ländern der Welt, I.K.v.K. 1935). De andere decreten, dateerende van 19 April en 13 Mei 1934, hebben de basis gelegd voor een eigenlijke coördinatie tusschen spoorweg-, weg- en waterverkeer. Wat deze coördinatie betreft, het schijnt dat men zich daarbij heeft laten leiden door de conclusies waartoe het Conseil National Économique was gekomen, (Rapport Josse-Journal Officiel 23/2 1934) namelijk dat men alvorens tot dwangmaatregelen over te gaan, eerst diende te trachten rechtstreeksche samenwerking tusschen de betrokken partijen te bevorderen. Men heeft het vraagstuk der coördinatie in twee hoofdstukken verdeeld: in die tusschen rail- en weg-, en die tusschen rail- en waterverkeer.

Het decreet van 19 April 1934 voorziet in de instelling van een „Comité de Coördination” aan het Ministerie van Publieke Werken. Dit comité zal ten doel hebben een rechtstreeksche samen-

werking tusschen de twee eerstgenoemde belangengroepen te bevorderen. In het comité hebben zitting: a) een vertegenwoordiger der groote spoorwegmaatschappijen; b) een vertegenwoordiger der kleine spoorwegmaatschappijen; c) een vertegenwoordiger van wegvervoerders die contracten met den Staat, departementen of gemeenten hebben; d) twee vertegenwoordigers van wegvervoerders die geen zoodanige contracten hebben; hiervan zal een voor het personenvervoer en een voor het goederenvervoer zitting nemen; e) een scheidsrechter, bij unanimité door de vijf bovengenoemde leden aangewezen, en bij gebreke dier unanimité, aangewezen door den Minister van Publieke Werken.

De overeenkomsten en de voorstellen van den arbiter worden uitvoerbaar nadat zij bij besluit van den Minister van Publieke Werken zijn goedgekeurd. Die overeenkomsten moeten ertoe strekken om aan den eenen kant aan de spoorweg transporten over langen afstand, welke op het oogenblik door wegvervoer worden verricht, terug te geven, en aan den anderen kant om een deel van de personen- en goederendiensten op bepaalde spoorlijnen op te heffen en dit vervoer over te laten aan het wegverkeer. Bij gebreke van overeenkomst, zal de arbiter aan den Minister een voorstel doen betreffende de handhaving, wijziging, opheffing, of het scheppen van diensten. Opheffing kan slechts geschieden een zekeren tijd na aankondiging van het voornemen daartoe; deze termijn moet voor ieder geval individueel worden bepaald.

Artikel 5 bepaalt dat vanaf het moment van publicatie van het decreet, tot aan de tusschenkomst der Ministerieele besluiten, geen enkele publieke transportdienst mag worden ingesteld. Artikel 6 bepaalt, dat al degenen die openbare vervoermiddelen exploiteeren en geen contracten met den Staat, de departementen of gemeenten bezitten, bij de griffie van het departement waarbinnen de hoofdzetel van hun bedrijf is gevestigd een „déclaration d'exploitation” moeten uitbrengen. Dit is dus een soort registrering. Invoering van verzekeringsplicht is in voorbereiding.

Het decreet van 15 Mei 1934 stelt vast, dat om een goede en duurzame samenwerking tusschen spoor- en watervervoer tot stand te brengen een „Comité Central de Coördination des transport par fer et par eau” bij het Ministerie van Publieke Werken wordt ingesteld. Hierin hebben zitting: a) een expert aangewezen door de

Directies der groote spoorwegmaatschappijen; b) een expert aangewezen door de scheepvaartorganisaties; c) een arbiter aangewezen door de twee experts onder goedkeuring van den Minister, of, bij gebreke van overeenstemming tusschen de experts, door den Minister. Het Centrale Comité wordt bijgestaan door regionale commissies waarvan de samenstelling en bevoegdheid later zullen worden vastgesteld en die tot taak hebben overeenstemming tusschen de scheepvaart en de spoorwegen tot stand te brengen. Hierbij moeten zij vooral het oog houden op reserveering voor de scheepvaart van een passende hoeveelheid van die goederentransporten, die in het algemeen bij volle scheepsladingen plaats vinden; in het bijzonder van het zware goederenvervoer. Bij gebreke van overeenstemming, moet het Centrale Comité naar maatregelen zoeken die een geschikte verdeling van het vervoer tusschen die twee verkeersmiddelen kunnen verzekeren, en moet dit te dier zake voorstellen aan den Minister doen.

Aan den anderen kant bepaalt art. 4 dat een ministerieele machtiging noodig is voor het op stapel zetten van een schip dat voor de binnenvaart bestemd is. Zulks heeft ten doel de uitbreiding van de capaciteit der binnenscheepvaart tegen te gaan, daar deze leidt tot verslechtering der vrachtprijzen in de binnenscheepvaart zelf, en bovendien tot overdreven sterke verlaging van bepaalde spoorwegtarieven. Eveneens bepaalt art. 3 dat voorafgaande machtiging noodig is voor vervoer te water van verschillende artikelen die in het algemeen voor den spoorweg gereserveerd moeten worden, terwijl eveneens machtiging noodig is voor het gebruik door derden van booten, die aan industrieelen of kooplieden toebehooren en in het algemeen gebruikt worden om voor deze personen zelf transporten uit te voeren (werkverkeer blijve werkverkeer!).

Als reden voor deze bepaling wordt opgegeven dat zulks ten doel heeft te voorkomen dat de door samenwerking tusschen spoor- en waterwegbedrijven gesloten overeenkomsten weer worden teniet gedaan.

Van een uitgewerkt stelsel waarbinnen de coördinatie zich zal moeten ontwikkelen, is in Frankrijk blijkbaar vooralsnog geen sprake. Men bepaalt er zich toe, enkele richtlijnen voor een ver-

keersdeeling aan te geven en een apparatuur te scheppen die zooveel mogelijk de verschillende verkeersbedrijven tot rechtstreeksche samenwerking zal hebben te brengen. Hoewel men zulks niet op het eerste gezicht zou vermoeden, maakt dit systeem, bij nadere beschouwing den indruk dat het met het Zwitsersche nauw verwant is. De Fransche wetgever stelt zich namelijk op het standpunt dat de coördinatie, waar mogelijk, dient voort te komen uit het bedrijfsleven zelf. Overeenkomsten tusschen vervoerinteressenten zullen den grondslag voor de verkeersdeeling, die zij zich voorstelt, moeten vormen. Om de te voeren onderhandelingen te vergemakkelijken heeft zij echter enkele richtlijnen vooropgesteld (vgl. Zwitserland!) en een apparatuur geschapen die eenerzijds drang op de bedrijven kan uitoefenen om tot die overeenstemming te geraken, anderzijds er ook voor kan zorgen dat eenige eenvormigheid in de verkeersdeeling wordt gebracht. De Fransche Regeering tracht dus de vervoerbedrijven kunstmatig te dringen in de richting waarin de Zwitsersche belangengroepen tot overeenstemming zijn gekomen. Wij willen hiermede niet zeggen dat Frankrijk ooit een zoo gebonden stelsel als het Zwitsersche zal aanvaarden. Het Zwitsersche stelsel heeft verschillende nadeelen, waaronder in de eerste plaats het feit, dat het een der groote voordeelen van het wegvervoermiddel, zijn beweeglijkheid, te weinig tot zijn recht doet komen; daarnaast aanvaardt het een verkeersdeeling die uitsluitend gebaseerd is op afstand, terwijl men o.i. in ieder geval ook den aard der transporten daarbij in aanmerking had dienen te brengen. Bovendien gaat het Zwitsersche stelsel voor Frankrijk niet op, daar Frankrijk een vrij belangrijke binnenscheepvaart heeft, welke Zwitserland mist. Doch het principe der Zwitsersche wetgeving: vrijwillige, gesanctioneerde verkeersdeeling, zien wij in de op coördinatiegebied nog zeer beperkte Fransche wetgeving terug.

Het doet eenigszins vreemd aan de oplossing van het coördinatieprobleem opgedragen te zien aan twee comité's, die ieder op een bepaald *grensgebied* werken. Dit hangt echter juist samen met bovenbedoelde gedachte: niet thans reeds tot een allesomvattende coördinatie van bovenaf over te gaan, doch voorloopig met bilaterale overeenkomsten van belangengroepen genoeg te nemen. Dit

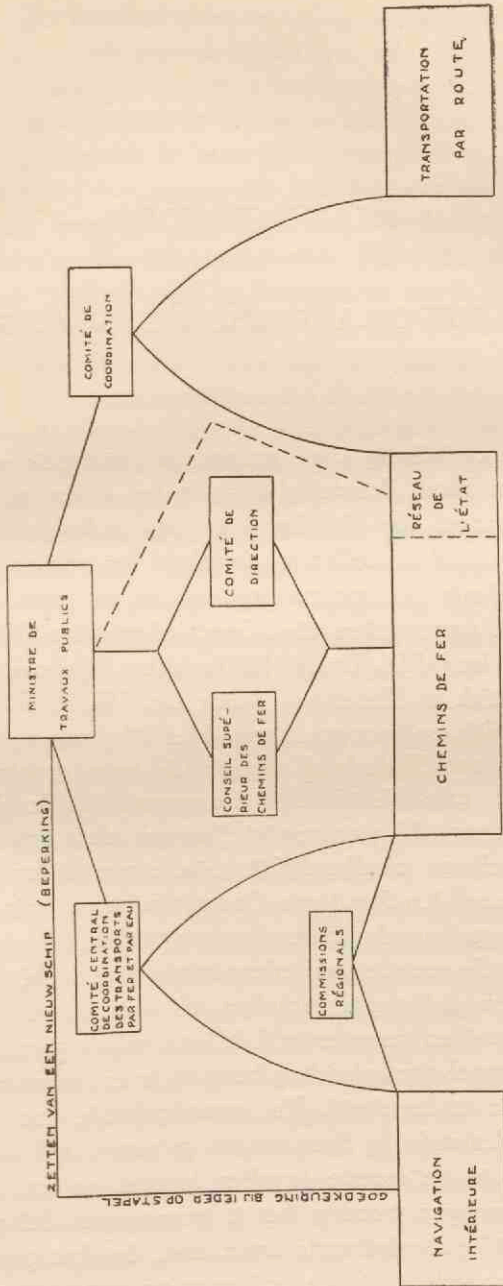
soort overeenkomsten te bevorderen is werk dat het best door kleine, gespecialiseerde commissies kan geschieden. Wij missen echter noode een comité de coördination tusschen het weg- en waterverkeer. Het wil ons voorkomen dat in het bijzonder aandacht aan de moeilijkheden der spoorwegen is geschonken, en dat men daarom een afbakening van hun verkeersaandeel in de eerste plaats heeft willen bereiken. Het zal echter duidelijk zijn, dat het waterverkeer zoolang het ook in zijn vervoer van zware transporten over langen afstand, door het wegverkeer beconcurrereerd wordt, tot minder vergaande concessies jegens de spoorwegen bereid zal zijn, dan wanneer ook hier een regeling is getroffen. Wij behoeven daarop niet verder in te gaan; het is immers duidelijk dat alle vervoervraagstukken samenhangen en dat men nooit een afdoende regeling zal bereiken, tenzij men centraal ingrijpt. En dit zal dan ook wel het eindresultaat van den Franschen ontwikkelingsgang op verkeersgebied zijn. Vooralsnog hebben de afzonderlijke comité's de taak, verschillende aan hun toegewezen belangengroepen, tweezijdig bij elkaar te brengen en mogelijkheden van verkeersdeeling te overwegen. Bij ontbreken van overeenstemming berust de hoogste macht weer bij den Minister, die uit den aard der zaak een meer centrale gedragslijn zal kunnen volgen.

Wij zien in de schepping der coördinatie-comité's dan ook niet meer dan een allereerste stap op den weg naar coördinatie van alle verkeersbedrijven. De eenige stap die iets verder reikt, ligt in de beperking der vervoercapaciteit van het watervervoer. Daar heeft men er niet voor geschroomd de vrijheid van toetreding tot het bedrijf principieel aan te tasten. Men is niet zoover gegaan als in de Vereenigde Staten de Interstate Commerce Commission zich dat wenscht, namelijk stabiliseering als doel te stellen, doch uitbreiding van de binnenvloot is toch voortaan gebonden aan goedkeuring van een publiek gezag. Dit is een schrede in de richting van concessioneering.

Belangrijke gegevens betreffende de mogelijkheid de spoorwegen zoodanig te reorganiseeren dat zij zich onder de door de opkomst van het wegvervoer geschapen toestanden zoo goed mogelijk zullen kunnen handhaven, vindt men in een conférence, gehouden op het Congrès de Génie Civil door M. Javary, Direc-

teur de l'exploitation de la Compagnie du Chemin de fer du Nord. Deze rede was getiteld: „Sur la Collaboration du chemin de fer et de la route" en werd gehouden op 24 September 1931. Belangrijk in die rede achten wij vooral de erkenning dat de spoorwegen hun netten in sterke mate zullen hebben te reorganiseeren en dat in het bijzonder het personenvervoer op een groot aantal lijnen geheel zal moeten komen te vervallen. De heer Javary pleit niet voor het opbreken van spoorweglijnen, daar deze voor het zware goederenvervoer nog groote waarde bezitten. Door het snelle vervoer, en vooral het vervoer van personen op die lijnen te doen vervallen, worden de bewakings- en schouwkosten aanzienlijk minder; men kan die lijnen behandelen zooals men dat tot nu toe bij particuliere aansluitingslijnen deed; voor langzaam rijdende goederentreinen acht hij een exploitatie op deze wijze zeer wel mogelijk. Ook koestert hij groote verwachtingen van de automotrice, het amfibie van weg- en railvervoer, waarin men speciaal in Frankrijk steeds groote mogelijkheden voor de oplossing van het verkeersprobleem heeft meenen te ontdekken.

Alles bijeengenomen kan men van Frankrijk zeggen dat het op weg is een oplossing te zoeken en dus te vinden. Een betere *karacteristiek* is echter vooralsnog niet te geven.



Schema van verhoudingen bij het vervoer in Frankrijk.

HOOFDSTUK II.

DE NEDERLANDSCHE WETGEVING.

Wij zouden onvolledig zijn, wanneer wij niet ook een overzicht gaven van den stand der coördinatie in het eigen land. Daar wij echter van oordeel zijn dat het hier een onderwerp betreft dat genoegzaam bekend is, zullen wij korthed betrachten. De ontwikkelingsgeschiedenis der spoorwegpolitiek na te gaan, kunnen wij, bij het bestaan van werken als „Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen” door Mr. Dr. J. H. Jonckers Nieboer (1907) en „Spoorwegpolitiek in Nederland” door Dr. W. A. F. Stokhuyzen (1927) gevoeglijk achterwege laten. Het lijkt ons voldoende hier vast te stellen dat Nederland nog steeds twee groote spoorwegmaatschappijen telt; de Staatsspoorwegen en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. Hoewel deze maatschappijen formeel van elkaar onafhankelijk zijn, staan zij onder dezelfde Directie en denzelfden Raad van Commissarissen. Ook bestaat tusschen hen een gemeenschap van winst en verlies; de winst wordt in verhouding tot de grootte van ieders kapitaal gedeeld, zoowel voor de uitbetalingen aan aandeelhouders als voor toevoeging aan de reserves. Kapitaal en reserves zelf, blijven echter gescheiden. Hoewel er dus formeel een scheiding bestaat, is er ten aanzien van de exploitatie geen onderscheid. Het spraakgebruik, dat in het algemeen van Nederlandsche Spoorwegen gewaagt, zal men dan ook zonder gevaar in de meeste gevallen kunnen volgen. De Nederlandsche Spoorwegen worden, het is genoegzaam bekend, als een gemengd bedrijf geëxploiteerd; d.w.z. zoo, dat het privaat en het publiek belang zoodanig in de onderneming samengaan, dat beide

partijen en bij het kapitaal en bij de leiding geïnteresseerd zijn. Men kan niet zeggen gelijk geïnteresseerd zijn, daar de positie van den Staat overheerschend is. De Staat heeft immers sedert de Overeenkomst van 1920 de meerderheid der aandelen (waarop overigens slechts 10 % gestort is) in beide maatschappijen in handen. Daar ieder aandeel hier (in afwijking van het Wetboek van Koophandel) een stem geeft, heeft de Staat dus een meerderheid in de Algemeene Vergadering van Aandeelhouders. Dit is des te belangrijker, daar door deze Vergadering de Directeuren worden benoemd. Dit geschiedt bovendien op aanbeveling van den Raad van Commissarissen, in welk lichaam zeven van de dertien leden door de Ministers van Waterstaat en Financiën worden benoemd; benoeming der overige zes leden geschiedt door de Algemeene Aandeelhouders Vergadering (dus ook met grooten invloed van den Staat). Hierdoor, alsmede door de rentegarantie welke de Staat jegens particuliere aandeelhouders op zich heeft genomen, en waardoor gedeeld risico ontbreekt, moet men tot de conclusie komen dat de bedrijfsvorm onzer spoorwegen niet ver afstaat van Staatsexploitatie (zie Jonckers Nieboer, die spreekt van „Staatsexploitatie in Vennootschapsvorm”; Stokhuyzen; Bernhard Witte). Dit komt des te sterker uit wanneer men weet, dat sinds de overeenkomst van 1920, de Staat het recht heeft bij den aanvang van ieder bedrijfsjaar de bedrijven te naasten. Bij de overname moet de balanswaarde als grondslag dienen; den ouden aandeelhouders wordt een dividend van 4 % gegarandeerd. Wat de verhouding tot het bedrijfsleven en het personeel aangaat, men heeft bij wijze van proef een Spoorwegraad ingesteld, welke uit vertegenwoordigers van handel, industrie, landbouw en personeelorganisaties bestaat.

Er bestaat geen hoofdspoorlijn of er is een concessie voor verleend. (Mr. Dr. K. H. Beijen „De Rechtskennis van den Ingenieur” Deel VII, blz. 17). De spoorwegwet verwijst naar die concessies, wanneer zij in art. 53 spreekt van „voorwaarden waarop de vergunning tot uitoefening van den dienst is verleend”.

Voor de veiligheid op de spoorwegen bestaat een Rijkstoezicht onder een eenhoofdige leiding. De tarieven behoeven de goedkeuring van den Minister van Waterstaat; het beginsel der openbaarheid wordt gehuldigd; in principe is de aankondigingstermijn een maand. Tegeh allen tijde kan verlaging der tarieven door de Regeering

bevolen worden. Ook bevat de spoorwegwet het verbod van discriminatie en den daarmee samenhangenden vervoerplicht.

Tot het inwerking treden van de wetswijziging van 2 Juli 1934 waren uitzonderingstarieven in bepaalde gevallen voor het goederenvervoer toegelaten; onmiddellijke kennisgeving aan den Minister was vereischt. Het discriminatieverbod werkte hier nog zoover door, dat de uitzonderingstarieven onmiddellijk voor alle goederen van gelijken aard op hetzelfde baanvak moesten worden toegepast; een publicatieplicht hing hiermede samen. De bedoelde wetswijziging heeft hier in zooverre wijziging in gebracht, dat zonder meer door de Spoorwegen van de normale tarieven mag worden afgeweken; in dien zin dat deze als maximumtarieven worden beschouwd. Afwijking mag echter nooit geschieden bij wijze van gunst. Bij het verleenen der verlagingen moeten de voorschriften van den Minister worden gevolgd. Doel van de wijziging was, den spoorwegen een grootere vrijheid te geven in haar concurrentiestrijd met het wegvervoer. De nieuwe bepaling slaat zowel op het vervoer van goederen als van personen. Volkomen vrijheid voor de spoorwegen bij het vaststellen der verlagingen is er niet, daar zij steeds aan de goedkeuring van den Minister onderworpen zijn.

Een belangrijk verschil met de vroegere regeling bestaat in het feit dat deze verlaagde tarieven niet gepubliceerd behoeven te worden; daardoor wordt aan de wegvervoerbedrijven een gemakkelijk, doch ietwat unfaire concurrentiemethode ontnomen, namelijk hun vrachtprijzen zoodanig te berekenen, dat zij steeds juist iets beneden het spoorwegtarief blijven; deze methode was bij openbaarheid der tarieven wel zeer gemakkelijk te volgen en vooral hierom zoo onbillijk dat de wegvervoerbedrijven den publicatieplicht niet kenden.

Men weet dat wij in individueele tarieven in het algemeen een euvel zien dat op den duur dient te verdwijnen. Is een afdoende coördinatie tot stand gekomen, dan gelooven wij dat dergelijke tariefmogelijkheden niet langer wenschelijk zijn; slechts tegenover het volkomen vrije werkverkeer achten wij hen, om redenen die wij daar ter plaatse hebben uiteengezet, gerechtvaardigd.

De wet sluit zich bij onze opvatting omtrent individueele discriminatie aan, door het verleenen van gunsten te verbieden. Naast de vraag of het overleggen der talrijke overeengekomen uitzonderingstarieven aan den in de meeste gevallen terzake onvoldoend deskun-

digen Minister, een afdoenden waarborg scheppen voor een juiste toepassing dezer bepaling (later zal eventueel de meer terzake kundige Vervoerraad hierop kunnen toeziën), doet zich de vraag voor, wat onder gunsten moet worden verstaan. Is het verleenen van tariefverlaging aan hem die veel goederen te vervoeren heeft, een gunst? Men kan met het meeste recht de stelling verdedigen dat dit niet het geval is; den omvang van de uit te voeren transporten zou men een bepalend element van den aard der transporten kunnen noemen. Een lagere vrachtprijs, gemotiveerd als wagenladings- of abonnementsvracht en gebaseerd op werkelijke kostenverschillen, zou in zulk een geval niet persé een gunst behoeven te beteekenen. Wel echter wordt het dit, wanneer een ander vervoerder die onder gelijksoortige omstandigheden verkeert, niet een recht op gelijkwaardige behandeling kan doen gelden. En hierop geeft de regeling der uitzonderingstarieven bij ons geen aanspraak.

Een der grondbeginselen van een door den Staat (het gemeenschapsorgaan dat bij al zijn daden tot neventaak heeft gelijkheid in behandeling zijner leden te waarborgen) gevolgde verkeerspolitiek moet o.i. steeds zijn: „gelijke vrachtprijzen voor alle transporten die onder gelijke omstandigheden worden uitgevoerd.” Nu geven wij toe dat de mogelijkheid uitzonderingstarieven vast te stellen, ertoe kan bijdragen starheid in de tarieven te voorkomen. Publicatie en waarborging van gelijke behandeling voor anderen, is dan echter wel het minste van hetgeen men met recht mag verlangen. Men benadert dan echter de instelling van een gemakkelijk wijzigbaar sterk gedifferentieerd algemeen tarief, waaraan wij verre de voorkeur geven, daar wij slechts in een algemeen, voor ieder toegankelijk, tarief een afdoenden waarborg zien tegen iedere gunstverleening en wij van oordeel zijn dat op die wijze ook iedere achterdocht ter zake van behandeling van collega-vervoerders wordt uit den weg geruimd. Door een algemeen tarief, dat op soepele wijze in een betrekkelijk kort tijdsbestek kan worden aangepast aan de omstandigheden, achten wij het bedrijfsleven, door de grootere stabiliteit van verhoudingen, meer gebaat dan door de mogelijkheid van uitzonderingstarieven, zij het dan ook met een verbod van gunstverleening.

Men begrijpe ons goed. Het is niet tegen de gewijzigde bepaling zooals zij past in de momenteel geldende verkeersverhoudingen, dat

wij bezwaar hebben. Onze bestrijding richt zich op de toekomst, en ziet op het geval dat een behoorlijke coördinatie tot stand is gebracht. Alsdan zal men de voor de vervoerbedrijven, die immers in zekere mate een Staatsplicht te vervullen hebben, in beginsel zoo verwerpelijke individueele discriminatie, weer dienen uit te schakelen. Slechts daar waar het gaat om transporten die anders in werkverkeer zouden worden uitgevoerd, zal men dergelijke uitzonderingen mogen toestaan; omdat men daar den vervoerster op geen wijze ertoe kan brengen meer te betalen dan hetgeen het vervoer hem in werkverkeer zou kosten. Dáár geen uitzonderingstarieven te willen toestaan, zou gelijk staan met het verliezen van belangrijke inkomsten voor de transportbedrijven zonder dat daar gelijke behandeling tegenover zou komen te staan. Doch ook dáár achten wij het beginsel juist, slechts noopt de vrijheid van het werkverkeer ons, het beginsel niet in vollen omvang in toepassing te brengen.

De zoojuist besproken bepaling is een der gevolgen van de moeilijke financieele omstandigheden waarin de Spoorwegen ten ontziet zich bevinden. Jaarlijksche tekorten van 30 millioen gulden worden berekend. Ten onrechte echter worden deze tekorten den bedrijven aangerekend. De ware toestand is dat de groote kapitaallasten die thans nog op de spoorwegen drukken door den Staat alleen reeds uit billijkheidsoverwegingen behooren te worden overgenomen, afgezien nog van de economische argumenten die men in onze slotbeschouwingen te dier zake aan zal treffen. Wij zullen een en ander hier bewijzen.

De exploitatie-rekening der S.S. en H.Y.S.M. samen, sluit voor het jaar 1933 (een jaar dat in de reeks der jaren een zeer slecht figuur maakt) alsnog met een batig saldo van f 12.976.251,74. Tezamen met eenige andere baten voortspruitende uit saldo afrekening huur van Rollend Materiaal, Vergoeding wegens medegebruik door andere Spoorwegadministratiën van spoorwegen en stations der maatschappijen en Verschillende Baten, berekent men de gemeenschappelijke baten op f 14.316.805,92½. De lasten, zooals die door de spoorwegen zijn berekend, bedragen:

- | | | |
|---|---|----------------|
| 1) Uitkeeringen wegens huur en medegebruik van Spoorwegen, Stations, enz. | f | 6.076.744,64½ |
| 2) Saldo Interestrekening | „ | 21.538.396,39½ |

3) Afschrijving op koersverschil en onkosten bij uitgifte van geldleeningen „	252.030,95
4) Afschrijving op Stoomschepen en Ponten „	53.477,49
5) Bijdragen rekeningen van afschrijving Rollend Materieel „	6.149.825,36
6) Bijdragen rekeningen van afschrijving Exploitatie-Inrichtingen „	1.667.561,54
7) Bijdragen vernieuwingsrekeningen voor gebouwen en kunstwerken „	4.776.467,07
8) Verschillende verliezen „	873.274,70½
<hr/>	
Totaal f	41.387.777,25½

Berekend wordt aldus een nadeelig saldo van

$$f 41.387.777,25\frac{1}{2} - 14.316.805,92\frac{1}{2} = f 27.070.971,33.$$

Uit dit „nadeelig saldo” wordt wel afgeleid dat de spoorwegen kapitaal verslinden en zoo spoedig mogelijk dienen te verdwijnen. Het zijn echter niet de spoorwegen die dezen stand van zaken hebben geschapen, doch de Staat en vooral de Posterijen. Wat immers is het geval? Tot 1925 hebben de Posterijen nagenoeg gratis van de spoorwegen gebruik gemaakt. Tegenover die gratis door de Spoorwegen voor den Staatsdienst der Posterijen verrichte diensten, nam de Staat genoegen met te lage afschrijvingen.

Hierover ontleenen wij aan het Rapport der door de Ministers van Financiën en Waterstaat ingestelde Commissie, welke bestond uit de heeren Van Doorninck (Thesaurier-Generaal), Van Manen (Directeur N.S.) en Van der Meulen (Secretaris-Generaal van het Ministerie van Waterstaat), een rapport dat als bijlage is toegevoegd aan de Memorie van Toelichting van het Wetsontwerp tot bekrachtiging van overeenkomsten met de Mij. tot Exploitatie van S.S. en met de H.Y.S.M. omtrent afschrijvingen en betalingen (Tweede Kamer, zitting 27—28, No. 285) het volgende: „Een van de beginselen, waarop de nog steeds van kracht zijnde overeenkomsten 1890 S.S. en H.S. berusten, is den spoorwegmaatschappijen in haar geldelijk beheer volle vrijheid te laten. In overeenstemming daarmede bevatten die overeenkomsten geen voorschriften betreffende afschrijvingen of vernieuwingsfondsen. Uit de naastings-

bepalingen, die bij het eindigen van de overeenkomsten toepassing zouden vinden, konden de maatschappijen echter afleiden, welke afschrijvingen bij een goed financieel beheer noodzakelijk waren, en ontegenzeggelijk hebben de verschillende partijen bij het tot stand komen van de overeenkomsten begrepen, dat de Maatschappijen niet meer zouden doen dan uit de naastingsbepalingen voortvloeide. De geldelijke uitkomsten van het bedrijf waren trouwens ook niet van dien aard, dat dit den Maatschappijen mogelijk zou zijn geweest. Zij bepaalden er zich dus toe — afgezien van de niet belangrijke maatregelen, waartoe enkele bijzondere regelingen haar verplichtten — rekening te houden met de naastingsbepalingen”

Hoewel dus in de overeenkomst van 1890 geen uitdrukkelijke afschrijvingsvoorschriften gegeven werden, blijkt duidelijk dat partijen een bepaalde afschrijvingspolitiek voor oogen heeft gestaan, en dat de Staat voor de wijze waarop de Spoorwegen hebben afgeschreven, verantwoordelijk is. Dat deze geenszins in hun plicht te kort zijn geschoten, werd door Minister van de Vegte toegegeven, waar deze zegt: „Met de lasten omtrent afschrijving die in 1890 voor het geval van koopnaasting op de Maatschappijen werden gelegd, hebben zij in haar balansen steeds ten volle rekening gehouden.”¹⁾ De gedane afschrijvingen zijn echter langzamerhand gebleken te gering te zijn geweest. De M. v. A. verklaart hierover: „Had reeds tegen 1890 het inzicht gegolden, dat die lasten aan den lagen kant waren, dan had de Staat bij de voorafgegane onderhandelingen verhooging kunnen bedingen, doch deze zou dan ongetwijfeld zijn afgewogen door verlaging van de huur.” Zoowel de Regeering als de Commissie verklaren namelijk, dat het dragen van grootere totale lasten voor de bedrijven onmogelijk geweest zou zijn. De M. v. T. vervolgt dan: „Toen na 1890 bedoeld inzicht opkwam, had de Staat de huur geheel of ten deele voor extra afschrijving kunnen afzonderen, doch zij heeft haar jaarlijks als gewone inkomst „opgepeuzeld”, zooals Mr. van Doorn het op 15 Mei 1912 uitdrukte (Hand. blz. 2351, 1ste kolom), en de Staat bleef dit doen, ook nadat door het Rapport van 1911 der Staatscommissie-de Marez Oyens bedoeld inzicht algemeener

¹⁾ M. v. A. Bekrchtiging van Overeenkomsten..... omtrent afschrijvingen en betalingen. Bijlage Handelingen 1927—'28, No. 285(7).

was geworden". De Regeering komt dan ook tot de alleszins aanvaardbare conclusie dat de achterstand in de afschrijvingen „uitsluitend veroorzaakt is door een achterna minder juist geoordeeld beleid van den Staat". Vast staat dus reeds dat, naar haar eigen erkenning, een zeer groot deel van den drukkenden kapitaallast niet zou bestaan, wanneer de Staat een juiste afschrijvingspolitiek had gevoerd.

De sedert 1890 geldende regeling kwam te vervallen toen, tengevolge van de overeenkomsten 1920 S.S. en H.S., den Staat de mogelijkheid werd ontnomen te naasten volgens art. 39 der overeenkomsten 1890 S.S. en H.S. (de zgn. koopnaasting). Daarmede ontviel namelijk aan de tot dusverre toegepaste afschrijvingen den grondslag. In afwachting van de vaststelling van nieuwe op de ervaring gegronde regelen werden zij echter voorloopig, behoudens enkele kleine uitzonderingen, bestendigd.

In Februari 1923 maakte de Directie der N.S. het afschrijvingsvraagstuk bij den Raad van Commissarissen aanhangig met een nota (overgelegd bij de M. v. T. op wetsontwerp 333 zitting 1924—'25). Daarin verklaarde zij dat voor een afschrijving naar ten volle bevredigende regelen in het geheel een bedrag van f 9.700.000,— méér dan tevoren noodig zou zijn. Daar zij echter voorzag dat het bedrijf vooreerst geen noemenswaardige nieuwe lasten zou kunnen dragen, meende zij dat men voorshands zich tevreden zou moeten stellen met de bedragen te verkrijgen door volledige betaling voor de onderscheidene diensten die te voren ingevolge de spoorwegwet (artt. 45, 46 en 47) of overeenkomsten S.S. en H.S. (1890, artt. 18, 19 en 54) tegen te lage vergoeding aan de Overheid werden bewezen. De Directie berekende dat deze verandering een meerdere opbrengst van f 7.500.000,— per jaar zou opleveren, waardoor in de behoefte aan versterking van afschrijvingen reeds grootendeels zou worden voorzien. De berekening van de Directie, gebaseerd op het jaar 1921, luidde:

- a) het vervoer van de Posterijen, waarvoor de Maatschappijen zelf het materiaal moeten leveren, doch behalve voor het vervoer van postpakketten niets ontvangen f 5.900.000,—
- b) het vervoer van politiepersoneel, gevangenen

	en verder onder geleide van het openbaar gezag reizende personen dat kosteloos geschiedt en het vervoer van militairen en oorlogstuig dat tegen verminderd tarief plaats heeft	„ 1.300.000,—
c)	de verplichting treinen ten behoeve van 's Rijks dienst te rijden voor f 0.60 per trein-km overdag en f 0.95 per trein-km 's nachts	„ —,— —,—
d)	de verplichting bouwstoffen en materialen voor werken tegen laag tarief te vervoeren	„ 300.000,—
		Totaal f 7.500.000,—

Naar aanleiding van die nota, heeft de Regeering een wetsontwerp ingediend om te geraken tot een wijziging van de Overeenkomst van 1890 in dien zin, dat de spoorwegen voortaan een betere afschrijvingspolitiek zouden volgen en de diensten voor de Post voortaan betaald zouden worden. De Regeering wenschte zich daartoe te beperken daar de Staat, onafhankelijk van het spoorwegbedrijf, zelfstandig afschrijvingen op de waarde der hem toebehorende spoorwegen verricht door amortisatie van voor spoorwegaanleg gesloten leeningen, ter hoogte van ongeveer 1 millioen.

In de Memorie van Toelichting wordt de volgende berekening gemaakt. De ontvangsten voor Postvervoer worden bij benadering geschat op f 5.700.000,—. Daarbij wordt echter gedeerd betaling voor postpakketten, nachtposttreinen Amsterdam—Rotterdam en vergoeding voor postvervoer op sommige locaalspoorwegen en tramwegen, totaal f 1.100.000,—. De hoogere ontvangst kan dus begroot worden op f 4.600.000,—. Enkele kleinere posten komen daarbij, zoodat in het totaal f 4.900.000,— méér per jaar beschikbaar zou komen.

De Regeering berekende voorts dat bij het volgen der nieuwe afschrijvingspolitiek f 5.383.486,— méér over 1923 afgeschreven zou moeten zijn wanneer de nieuwe regeling wel gegolden had. Door de nieuwe afschrijvingspolitiek zou dus slechts een last van f 500.000,— meer op de spoorwegen komen te rusten. De Interestrekening zou

echter door de grootere afschrijving, zij het dan ook niet in even groote mate, eenigszins ontlast worden.

Daar de Staat dus niet geneigd was zijn rechten op gratis en goedkoop vervoer volledig prijs te geven, kon de Directie het bedoelde afschrijvingsplan niet volledig uitvoeren. Een groote stap in de goede richting was weliswaar gedaan, voldoende was zij niet. Niet alleen kon de nieuwe regeling niet voorkomen dat op de kapitaalrekening meer geboekt zou worden dan economisch toelaatbaar was; ook bleef de vraag open, in hoeverre maatregelen tot wegnemen van den achterstand in afschrijvingen enz. getroffen moesten worden.

Na de zeer partieele regeling welke in 1925 haar beslag kreeg, heeft de Regeering gestreefd naar een vollediger regeling der afschrijvingen, waarbij tevens ook weer de andere om niet verrichte diensten ter sprake zijn gekomen. De boven reeds geciteerde Commissie-Van Doorninck behandelde in haar rapport overgelegd bij het Wetsontwerp omtrent afschrijving en betalingen van 6 Febr. '28 (No. 285) den achterstand afgescheiden van de vraag welke afschrijvingen voor de toekomst als juist zouden dienen te worden beschouwd. De paragraaf welke zij hieraan wijdt, vangt als volgt aan: „Vordert, zooals boven is aangegeven, naar onze meening de tegoedschrijving aan afschrijvings- en vernieuwingsrekeningen welke sinds 1 Januari 1925 geschiedt, nog eenige verbetering en uitbreiding en is in het bijzonder een maatregel noodzakelijk ter voorkoming van verdere boeking op kapitaalrekening van uitgaven, welke geen waardevermeerdering van het bezit opgeleverd hebben, het spreekt vanzelf, dat het vóór genoemden datum, in overeenstemming met de toen geldende overeenkomsten met den Staat, gevolgde en geheel onvoldoende stelsel van afschrijving een aanzienlijk tekort aan afschrijvings- en vernieuwingsrekeningen en een overbelasting van de kapitaalrekening veroorzaakt heeft. In welke mate een en ander het geval is, kan niet nauwkeurig vastgesteld worden, doch kan wel aan de hand van door de N.S. uitgevoerde berekeningen en gemaakte begrotingen ongeveer bepaald worden”.

Naar aanleiding van die berekeningen, komt de Commissie tot de conclusie dat de achterstand op 31 December 1926 in totaal bij S.S.

rond f 150.000.000,— en bij H.S. rond f 79.000.000,— bedroeg. Samen rond f 229.000.000,—. De Commissie verklaart voorts dat vanaf het oogenblik dat het door haar aanbevolen afschrijvingsstelsel gevolgd wordt, die last niet meer zal toenemen, doch evenmin zal verminderen. „Op het spoorwegbedrijf zal dus, indien geen verdere maatregelen genomen worden, een improductieve kapitaallast van rond f 229.000.000,— blijven drukken”. De Commissie beveelt dan extra-afschrijvingen aan, waarvoor het geld door den Staat moet worden ter beschikking gesteld, zoolang de bedrijfsuitkomsten der spoorwegen zelf, die extra-afschrijvingen niet mogelijk maken.

Waar het volgens de Commissie bij het inhalen van den achterstand om gaat, is of de Staat dien last kan dragen; immers draagt deze sinds 1920 de exploitatietekorten, zoodat extra-afschrijvingen in den vorm van exploitatietekort overgaan naar de Staatsbegroting. Daarmee is „de vraag of de geconstateerde achterstand moet worden ingehaald, en zoo ja, in welken omvang en in welk tempo, dus geheel een vraagstuk van financieel Staatsbeleid.” De Commissie kwam dus tot de conclusie dat op de Spoorwegen door schuld van den Staat een improductieve kapitaallast van f 229.000.000,— rust, die door de spoorwegen zelf, subsidair (en in de practijk) door den Staat moet worden gedragen.

Een vraag waarmede de Commissie zich uit den aard der zaak ook moest bezighouden, was de vraag of de Staat in den vorm van huur een behoorlijk rendement ontvangt voor het kapitaal dat door hem in de spoorwegen is vastgelegd. Zij kwam tot de conclusie dat door den Staat voor den spoorwegaanleg tusschen 1860 en 1926 in totaal is uitgegeven f 303.435.689,—; dat van dat bedrag geacht kan worden in leeningen te zijn geïnvesteerd f 133.733.860,—; dat daarop in 1927 als afgelost kan worden beschouwd f 35.659.000,— en dat het restant der Staatsspoorwegschuld op 1 Januari 1927 dus nog f 98.074.800,— bedraagt. Blijkens de wet op de Middelen ontving de Staat over 1925 als aandeel van het Rijk in de opbrengst van de exploitatie der Staatsspoorwegen f 4.286.567,28. Dit geeft dus een behoorlijk rendement, waarom de Commissie dan ook met recht kan verklaren: „Tegenover de lasten, welke terzake van deze schuld op het Staatsbudget drukken, staat de huur die de Staat van de Spoorwegen ontvangt. Aangezien laatstgemeld bedrag ongeveer zal overeenkomen met hetgeen de Staat aan rente en aflossing van

zijn spoorwegschuld moet betalen, kan men zeggen, dat ten aanzien van dit Staatskapitaal de toestand gezond is."

Uit een en ander is nu duidelijk dat de lang gevolgde onvoldoende afschrijvingspolitiek aan den Staat te wijten is; dat deze daarom reeds de gevolgen van die politiek zal hebben te dragen. Bovendien echter verkreeg de Staat belangrijke baten uit het gratis vervoer; in de eerste plaats uit de Post. Deze inkomsten vinden, daar de remuneratie voor het door den Staat in de spoorwegen belegde kapitaal voldoende was, geen tegenpost, en zijn dus zuiver te beschouwen als inkomsten die de Staat door middel van de Posterijen uit de spoorwegen heeft getrokken en die zij ten onrechte niet voor afschrijving op de spoorwegen ter beschikking heeft gesteld. Was het postvervoer van den aanvang af vergoed, dan zouden de spoorwegen deze bedragen voor afschrijving gebruikt kunnen hebben. Toen de Staat echter den Spoorwegen te lage afschrijvingen voorschreef, had de Staat zelf die bedragen voor de afschrijving moeten reserveeren. Uit alles blijkt echter dat men den vrijdom van het postvervoer steeds als iets vanzelfsprekends heeft opgevat. Dat de vrijheid van het postvervoer als een „extratje" werd beschouwd, blijkt bovendien uit het feit dat de Regeering in 1925 zich ander vrij en goedkoop vervoer wenschte voor te behouden, daar zij *daar-tegenover* bepaalde afschrijvingen verrichtten. Daar legde zij zelf dus een verband en woog zij zelf twee zaken tegen elkaar af. Tegenover de vrijheid van het postvervoer stond echter blijkbaar niets; de daaruit voortspruitende bedragen kon vrij over beschikt worden en konden *gaan* dienen voor afschrijving.

Gaat men nu de resultaten na, die de wet van 1925 op de inkomsten der Spoorwegen heeft gehad, dan ziet men dat deze inkomsten, die tot en met 1924 bij voortduring ruim f 1.000.000,— bedroegen, in 1925 plotseling stijgen tot f 4.800.000,— om in de jaren daarna, weliswaar weer eenigszins te zakken, doch steeds boven de f 3.000.000,— te blijven. De verwachtingen van de Directie en die van de Regeering ten aanzien van de stijging der inkomsten, zijn dus weliswaar niet volledig in vervulling gegaan, duidelijk komt echter uit, dat de Staatsdienst der Posterijen tot 1925 ten koste van de spoorwegen een zeer aanzienlijk bedrag heeft genoten.

Cijfers over dit vervoer staan uit den aard der zaak niet ter beschikking. In de negen jaren na de invoering der wet van 1925,

hebben de Posterijen echter gemiddeld f 2.600.000,— per jaar meer ontvangen dan in de negen jaren die aan 1925 vooraf gingen. Een zeer ruwe schatting, aan den lagen kant gehouden, van de door gratis postvervoer gederfde inkomsten, levert tegen een interest van 4 % (de gemiddelde obligatierente der spoorwegen) gerekend vanaf 1863 tot 1935 een bedrag van ongeveer f 389.321.163,—.

Bij de berekening van dat bedrag zijn wij uitgegaan van de gedachte dat de gederfde inkomsten van 1915—1925 $2\frac{1}{2}$ millioen per jaar, van 1901—1915 2 millioen per jaar, van 1875—1901 1 millioen per jaar en van 1863—1875 (het tijdstip waarop het Nederlandsche spoorwegnet zijn voltooiing naderde) $\frac{1}{2}$ millioen per jaar zou kunnen hebben bedragen. Wij willen niet beweren dat deze cijfers voor eenig jaar het juiste bedrag zouden weergeven, doch wij gelooven dat zij met voldoende voorzichtigheid zijn vastgesteld om in een principieele kwestie een principieel bewijs te kunnen leveren.

Zoo valt dus de kapitaallast die thans nog op de spoorwegen drukt en welke f 402.940.850,— (balans 1933) bedraagt, grotendeels reeds weg, wanneer men alleen de gederfde inkomsten uit het postvervoer in rekening brengt. Wanneer men de „opgepeuzelde” huur, waarvan wij hier het bedrag niet kunnen berekenen, daarbij optelt, in aanmerking neemt dat de vrijdom van het postvervoer ook reeds vóór 1863 bestond, dat militairen steeds voor half geld zijn vervoerd en dat ook door het pensioenfonds belangrijke bedragen zijn opgeslokt, dan kan men o.i. met gerustheid aannemen dat bij een normaal gevoerd beheer der spoorwegondernemingen, niet alleen geen achterstand in de afschrijvingen aanwezig zou zijn zooals de Commissie van Doorninck dat berekende, doch dat het geheele kapitaal der spoorwegen reeds volledig afgeschreven kon zijn; waardoor dus het voordeelig saldo der exploitatierekening niet zou worden opgeslokt door de renterekening en de thans nog noodige afschrijvingen. In plaats van verlies zouden de Spoorwegen winst hebben opgeleverd.

Wanneer men de geheele renterekening en de eigenlijke afschrijvingen kan weglaten, zou het totale voordeelig saldo der rekening van gemeenschappelijke baten en lasten (f 14.316.805,92 $\frac{1}{2}$), slechts behoeven te worden verminderd

met de posten 1, 3 en 8, namelijk „uitkeeringen wegens huur en medegebruik van spoorwegen, stations, enz.” (f 6.076.744,64½), „afschrijving op koersverschil en onkosten bij uitgifte van geldleeningen” (f 252.030,05) en „verschillende verliezen” (f 873.274,70½). Zoodat in totaal in plaats van een nadeelig saldo van f 27.070.971,33, een voordeelig saldo, groot f 7.114.756,52½ over 1933 aanwezig zou zijn geweest.

Dat de rekening van gemeenschappelijke baten en lasten er geheel anders uitziet, is de schuld van het ten aanzien van de spoorwegen gevoerde Staatsbeleid, en doet niet af aan het feit dat hiermede bewezen is dat spoorwegen economisch bezien rendabel zijn. Jarenlang hebben de Posterijen mooi weer kunnen spelen van inkomsten die eigenlijk spoorweginkomsten waren. Wij zeggen niet te veel wanneer wij vaststellen dat minstens drierde van den kapitaal-last die thans nog op de spoorwegen rust, ten laste van de Posterijen behoort te komen.

Uit den aard der zaak hebben wij onze becijferingen steeds zoo veilig mogelijk moeten houden; minder gaat het ons om de nauwkeurige bedragen, dan om in beginsel vast te stellen dat datgene wat volgens ons uitvloeisel is van de toepassing van het commercieel beginsel in de practijk, namelijk dat rekening wordt gehouden met het feit dat de oude verkeersbedrijven hun kapitaalwaarde geheel of ten deele verloren hebben, in Nederland ten aanzien van de spoorwegen ook reeds door de billijkheid wordt geboden, daar men mag aannemen dat de bedrijven zelf voor hun afschrijving voldoende inkomsten hebben opgeleverd. Hetzelfde dat wij dus bewezen hebben langs theoretisch-economische wijze, namelijk dat men nuttig kapitaal zou vernietigen wanneer men bedrijven als de spoorwegen eenvoudig ophief, is dus thans door ons van een andere zijde benaderd, namelijk door aannemelijk te maken, dat men terecht den kapitaallast van het spoorwegbudget naar elders kan overbrengen.

Wij willen met een en ander allerminst zeggen dat een reorgani-

satie in het spoorwegbeleid niet noodzakelijk zou zijn. Gaat de groei van het wegverkeer voort, dan is er alle kans dat zeer binnenkort ook de exploitatierekening niet meer sluitend zal zijn. Daarom zullen enerzijds maatregelen genomen moeten worden om te verhoeden dat zulks onnoodig en ongemotiveerd door ongerechtvaardigde concurrentie geschiedt, anderzijds zullen de spoorwegen zelf ook de noodige maatregelen moeten nemen om hun exploitatierekening te drukken.

Men kan niet zeggen dat de Spoorwegen zich van de noodig geworden reorganisaties onbewust zijn. Zoo hebben zij zich intern op een zekere samenwerking van verschillende verkeersmiddelen toegelegd.

Ook deze vorm van samenwerking wordt wel als coördinatie aangeduid. Hoewel wij moeten toegeven dat een gemengd gebruik van uiteenlopende verkeersmiddelen binnen hetzelfde verkeersbedrijf, een uiterst belangrijke factor is voor het tot stand komen van een juiste algemeene coördinatie, gelooven wij dat het tot begripsverwarring aanleiding geeft wanneer men dit gemengd gebruik ook als coördinatie bestempelt. Het verschil ligt eigenlijk hierin dat bij coördinatie zelfstandigheid van bedrijven wordt verondersteld, terwijl deze bij gemengd gebruik niet bestaat, doch men daar te doen heeft met een financiële eenheid die op de voor hem meest voordelige wijze gebruik maakt van de verkeersmiddelen die de techniek ter beschikking stelt. Hier heeft men iets soortgelijks als concentratie, zij het dan ook op eenigszins anderen voet. Het behoeft geen betoog dat concentratie en gemengd gebruik tengevolge van de financiële eenheid die beide medebrengen en den daaruit voortvloeienden wensch steeds transporten met dat vervoermiddel uit te voeren dat dit op de meest goedkoopste wijze kan verrichten, bij uitstek geschikte middelen zijn om een economische verkeersdeeling te bevorderen.

Daarom achten wij het dan ook van zeer groot belang dat de Spoorwegen door oprichting van haar dochtermaatschappij „A.T.O.” zich daadwerkelijk bij het wegvervoer geïnteresseerd heeft. (A.T.O. en van Gend en Loos, door Mr. W. J. de Graaff. „Spoor- en Tramwegen” 1935, Nos. 2 en 3).

Door inschakeling van de auto in hun vervoerapparatuur, tezamen met invoering van den zgn. groepswagendienst, hebben zij het vervoer van vrachtstukgoederen met groot succes gereorganiseerd

(Ir. B. C. M. Boot, „Spoor- en Tramwegen” 27 Maart en 10 April 1934); daar de A.T.O. niet over voldoende wagens beschikte, hebben de spoorwegen, samenwerking zoekend met de wegvervoerbedrijven, de beschikking over het noodige materieel verkregen door contracten met bona fide wegvervoerbedrijven af te sluiten. Breng- en afhaaldiensten worden reeds sinds eenigen tijd door de spoorwegen zelf geëxploiteerd. Het vervoer van huis tot huis is daardoor ingevoerd. Krachtige pogingen worden ondertusschen nog door de spoorwegen gedaan om ook de rondbrengdiensten te rationaliseeren. Daarbij zal dienen te worden uitgegaan van de gedachte dat in het centrum van een stad en over korten afstand de breng- en afhaaldiensten met paard en wagen het meest efficiënt zijn; dat voor de bezorging vanuit het centrum voor de dunner bevolkte en verder gelegen buitenwijken de auto aangewezen is. Het spreekt vanzelf dat breng- en afhaaldiensten het meest economisch kunnen geschieden naarmate het punt van waaruit zij moeten aanvangen het meest geschikt gelegen is, d.w.z. het meest centraal ten opzichte van het vervoergebied in verband met de vervoerdichtheid. In het algemeen zal dat in het centrum van een plaats zijn. Dikwijls geschiedt het echter dat een station, van waaruit de bezorg- en afhaaldienst moet plaats vinden, zeer ongunstig ligt. Alsdan zal men op eenvoudige wijze een groot vervoer aan stukgoederen, met behulp van enkele groote vrachtauto's, naar een depot in een gunstig gelegen punt kunnen brengen, en de bezorging van daaruit doen plaats vinden. Omgekeerd ligt een dergelijk depot ook voor hen die de goederen per spoor willen verzenden, veel gunstiger dan het station dat dikwijls geheel aan den buitenkant van de kom is gelegen. Een andere poging van de spoorwegen die te waardeeren valt, al zijn er dan ook schaduwkanten aan, is de van durf getuigende invoering der snelrijdende dieseltreinen. Versnelling van den dienst is het waarop men vooral bedacht is. Opheffing van onrendabele lijnen en vervanging van deze door busdiensten, ook dit is een der gevolgen van de nieuwe politiek welke de spoorwegen reeds geruimen tijd hebben voorgestaan en die nu ook door den Staat als juist erkend is. Zoo reorganiseeren de spoorwegen dus zelf reeds hun bedrijf, deels door verliesgevende deelen af te snijden, deels door nieuwe vervoermiddelen, nieuwe vervoermethoden, toe te passen.

De groote moeilijkheden welke liggen in de concurrentie haar door

andere vervoerbedrijven aangedaan, moeilijkheden die vooral voortkomen uit omstandigheden die voor de verkeersbedrijven een monopoliepositie aangewezen doen zijn, blijven echter bestaan. Door de geringe dichtheid van het vervoer dalen de opbrengsten kunstmatig vroeg beneden de vergoeding der exploitatiekosten en worden lijnen verliesgevend, voordat dit bij een eenigszins grootere dichtheid van het verkeer noodzakelijk zou zijn. Hierdoor loopt men het gevaar dat te vroeg tot kapitaalvernietiging wordt overgegaan.

Wat de binnenscheepvaart betreft, ook hier is het ophalen van geschiedkundige feiten onnoodig. Voor de geschiedenis der kanalen en tolheffingen kunnen wij verwijzen naar S. A. Reitsma „Binnenscheepvaartheffingen in Nederland en het Wetsontwerp-Verkeersfonds”, 1934, benevens naar de aldaar geciteerde litteratuur. Ons doel is echter wel de bestaande toestand te registreren. Na de afschaffing der rijkstollen welke 1 Mei 1900 plaats vond, zijn drie soorten heffingen, namelijk provinciale, gemeentelijke en particuliere tollën, overgebleven; deze vindt men hoofdzakelijk in het Noorden des Lands. Slechts de vaart op de groote rivieren, gekanaliseerde rivieren, Rijkskanalen en sinds kort ook die op enkele provinciale, doch met Rijkssubsidie tot stand gebrachte kanalen in Noord-Holland, benevens die op de kanalen in den Wieringermeer, is geheel van verplichte bijdragen in de kosten van den vaarweg vrijgesteld. Terwijl dus het Rijk het commercieel beginsel ten aanzien van zijn waterwegen volledig heeft laten varen en men den aanleg van groote kanaalwerken jarenlang met slagwoorden als „vrijheid van den weg” en „indirecte rentabiliteit” heeft goedgepraat, hebben de andere kanaaleigenaren zulks niet gedaan, ondanks het feit dat groot verzet tegen de heffingen was gerezen. Volgens deskundigen schijnen die heffingen in het algemeen niet hooger te zijn dan hetgeen voor afschrijving, rente, onderhoud en bediening noodig is. Zoo kon de Minister van Waterstaat in de Memorie van Antwoord aan de Eerste Kamer bij de schriftelijke behandeling van de Waterstaatsbegrooting 1933 opmerken: „Dat de scheepvaartrechten te hoog zouden zijn, kan in het algemeen niet worden toegegeven. Het komt toch niet onredelijk voor, de schipperij in de kosten van scheepvaartwegen te laten betalen, al kan van verscheidene kanalen (o.a. de Rijkskanalen) zelfs kosteloos gebruik gemaakt worden”; en ver-

der: „Indien niettemin de scheepvaart de rechten als een drukkende last gevoelt, moet dit dus worden geweten aan andere oorzaken dan het te hoog opvoeren van rechten.”

Een groote onbillijkheid ligt echter in het feit dat de scheepvaart in bepaalde deelen van het land anders behandeld wordt dan in andere deelen. Daarvoor bestaan twee mogelijkheden als oplossing, namelijk alle tolln zonder onderscheid af te schaffen, of, hetgeen zij die het door ons gevoerd betoog voor het commercieel beginsel kunnen onderstrepen, met ons als de meest gewenschte oplossing zullen beschouwen, de invoering van een algemeene vaargeldbelasting (zooals die door Reitsma wordt voorgestaan), een doelbelasting die in beginsel de kosten van den waterweg, voor zoover die het waterverkeer dient, zal hebben goed te maken.

Algemeen neemt men echter aan dat de binnenschipperij, die toch reeds in deplorabelen toestand verkeert, een dergelijke heffing niet zou verdragen. Daarbij komt de groote moeilijkheid dat de Rijnvaartacte tolheffing op den internationalen Rijn practisch onmogelijk maakt en het feit dat men den transitohandel van Duitschland naar de Amsterdamsche en Rotterdamsche havens, met het oog op de nationale havenbelangen zal dienen vrij te laten, zoodat b.v. ook het Merwedekanaal voor dit vervoer vrij zal moeten zijn. De reden bij uitnemendheid waarom Rijnland en Ruhrgebied nog steeds op groote schaal hun vervoer over onze havens leiden, ligt in de goedkoopte van dien gemakkelijken weg van groote capaciteit. Verhooging der vrachtprijzen moet de tendens hebben, hetzij meer vervoer langs den waterweg naar Hamburg te leiden, hetzij groote deelen van het vervoer aan den spoorweg toe te vertrouwen; het spreekt echter vanzelf dat vervoer dat eenmaal aan den spoorweg wordt toevertrouwd de Nederlandsche havens voorbijgaat. De doorvoer te water zal dus zeker niet mogen worden belast. In geen geval zoolang het buitenland op kunstmatige wijze tracht het vervoer over eigen havens te leiden.

Men zal zich afvragen of wij principieel een blijvende subsidieering van de Rijnvaart (protectie) voorstaan. Hoewel wij protectie uit den boeze achten, gelooven wij dat een wijziging in de Rijnvaartpolitiek, afgezien van de gebondenheid aan de Rijnvaartacte, voor Nederland zoodanige onberekenbare gevolgen zou kunnen

hebben dat wij het opgeven der tot op heden gevolgde politiek niet zouden durven aanbevelen. Zelfs wanneer men in een haussetijd tot een internationale regeling kwam waarbij de Rijnvaart aan scheepvaartrechten zou worden onderworpen, zouden wij meenen dat het een Nederlandsch belang is zich daartegen te verzetten, om de enkele reden dat het minder aan Nederlandsch territorium gebonden railvervoer erdoor in een gunstiger positie zou geraken.

Wat de schipperij zelve betreft: deze verkeert in een zeer moeilijken toestand. Deels zijn hieraan de huidige depressie en de uit autarkische neigingen ontsproten handelsbelemmeringen debet, deels ook is de levendige concurrentie van het wegvervoer oorzaak van den achteruitgang. Opdat de schipperij de gevolgen van de depressie zoo goed mogelijk het hoofd zou kunnen bieden, heeft de wetgever bij de wet van 5 Mei 1933 sanctie verleend aan een door de schipperij gewenschte, gedwongen vrachtverdeling (Wet op de evenredige Vrachtverdeling in de Binnenscheepvaart. Zie ook Verslag van de Commissie tot Onderzoek van den Economischen Toestand der Binnenschipperij 1932, en Gedwongen Vrachtverdeling in de Binnenvaart? Uitgave Comité van Actie 1933).

Doel van de wet is een zooveel mogelijk evenredige verdeling van de beschikbare lading; zij wil den schippers *tijdens het vervoer* een bestaansminimum verzekeren en tevens misstanden in het bevrachtingswezen, waartoe de ongebreidelde concurrentie had geleid, uitroeien. Zij tracht dit te bereiken door de beschikbare lading te verdeelen over de voor deze lading geschikte schepen. Geen sprake is van varen op toerbeurt. Eerst wordt steeds beoordeeld welke schepen geschikt zijn voor een bepaald transport, en eerst daarna wordt uit die schepen het schip aangewezen dat het langst onbevracht is geweest. In de practijk hebben de bevrachtingscommissies (waarvan er in totaal 20 over het geheele land verspreid zijn) een ietwat soepeler stelsel ingevoerd, door de schippers eerst zelf over de geschiktheid van hun schip te doen oordeelen. Dit vindt plaats op de schippersbeurs, door een afmijnsysteem. Komt namelijk een bepaalde aanvraag om laadruimte binnen, dan wordt deze afgeroepen; de schippers oordeelen zelf of zij het transport tegen den vastgestelden prijs en voorwaarden kunnen uitvoeren en mijnen, wanneer zij zulks kunnen, de lading af door hun volgnummer te noemen. De gegadigde met het laagste volgnummer krijgt het

transport toegewezen. Toch wordt overeenkomstig de bepalingen van de wet, door de bevrachtingscommissie in ieder bijzonder geval nagegaan of de schipper werkelijk in staat is het vervoer naar behooren te verrichten. Tot de taak der bevrachtingscommissies behoort, naast de eigenlijke verdeeling, ook het beoordeelen van den vrachtprijs en het keuren der bevrachtingsvoorwaarden; tenslotte wordt een bewijs afgegeven dat de bevrachtingsovereenkomst door een commissie is goedgekeurd.

De vrachtverdeling heeft betrekking op de wilde vaart. De beurtvaart, d.w.z. zij die een geregeld goederenvervoer te water tusschen bepaalde plaatsen volgens een vaste vaarroute en volgens van te voren aangekondigde dienstregeling onderhouden, kan ontheffing verkrijgen; doch aangetoond dient te worden dat de dienst reeds op 1 Juli 1931 bestond. Een andere uitzondering betreft de zgn. „vaste relaties”, d.w.z. „de betrekkingen die reeds voor 15 April 1932 tusschen vervoerder en verlader bestonden en ter zake waarvan de vervoerder jaarlijks regelmatig uitsluitend of bijna uitsluitend opdrachten voor denzelfden verlader heeft uitgevoerd”. (Onder verlader wordt niet verstaan de scheepsbevrachter en binnenlandsche transportondernemer).

Ten aanzien der „vaste relaties” is bepaald dat de commissies goedkeuringen kunnen verleenen voor overeenkomsten die buiten de commissies om zijn gesloten en op zulk een relatie berusten. Vervoer van eigen goederen met eigen schepen is ook niet geheel vrij gelaten; men moet de schepen namelijk op 1 Januari 1933 bezeten hebben of ze sinds dien tijd door *nieuwbouw* hebben verkregen; eventueel ze sinds 1 Juli 1931 onafgebroken in huur hebben gehad. Vervoer van goederen voor anderen is hen die zulk een vrijstelling verkrijgen gedurende dien tijd verboden. Bijzondere vrijstellingen kunnen nog gegeven worden voor het vlet- en lichterwerk in de havens en in sommige gevallen voor dekschuiten. Hij die zich door een beslissing van een bevrachtingscommissie bezwaard acht, kan binnen twee weken in beroep komen bij den Raad van Beroep voor Bevrachtingszaken. De benoeming der bevrachtingscommissies geschiedt door de Kamers van Koophandel, die van den Raad van Beroep door den Minister.

De kwestie der vrachtprijzen is gebleken een der grootste moeilijkheden op te leveren. Teneinde de kleinere schepen aan een bestaans-

minimum *gedurende de vaart* te verzekeren, was een naar verhouding hoog tarief per last (2 ton) noodig; in sommige gevallen is het tarief per last wel 4 à 5 maal hooger dan bij de grootste schepen. Hierdoor ontstaat de tendens kleinere partijen te combineeren en in groote schepen te verladen, waardoor de wachttijden voor de kleinere schepen onredelijk lang worden. Zoo bedroeg de gemiddelde wachttijd in November 1934 te Rotterdam voor de groote schepen 3, voor de kleinste schepen 30 dagen. Dat, ondanks de verzekering van een bestaansminimum *gedurende de vaart*, de kleine schipperij hierdoor met den ondergang bedreigd wordt, daar de schippers ook *gedurende de wachttijden* moeten leven, zal duidelijk zijn. Nu zal, dunkt ons niemand ontkennen, dat ook wanneer men de evenredige vrachtverdeling niet had ingevoerd, de kleine schipperij het het zwaarst te verduren zou hebben gehad, doordat de kleine schepen nu eenmaal een veel minder grooten voorsprong op de auto hebben; het kleine schip en de auto zijn te veel concurrenten op hetzelfde gebied; het groote schip daarentegen kan massatransporten uitvoeren waarbij de concurrentie van de auto zich veel minder doet gevoelen. (De ontwikkeling van de scheepvaart zal daarom, naar wij meenen, hoofdzakelijk gaan in de richting van grootere laadcapaciteit). Zij zouden zich echter in den concurrentiestrijd ten deele hebben kunnen staande houden, iets wat nu vrijwel volkomen is uitgesloten. Van een bevoorrechtiging van de eene groep schippers boven de andere zou geen sprake zijn geweest.

Hetgeen zich zonder de gedwongen verdeling en de prijspolitiek der bevrachtingscommissies ten deele zou hebben voorgedaan, geschiedt nu echter onder de verantwoordelijkheid van de Regeering, en nog wel tegen de eigenlijke bedoeling van de wet in. Deze wil immers „de ongunst der tijden zooveel mogelijk verdeelen over allen”. De wet is een crisiswet, die ervan uitgaat dat tijdelijke moeilijkheden zooveel mogelijk verzacht dienen te worden en dat eenmaal weer betere tijden voor de binnenschipperij zullen aanbreeken. Gaat men van dit beginsel uit, dan is de werking van de wet ten opzichte van de kleinere scheepstypen volkomen onjuist; van een gelijkmatige verdeling der ongunst is geen sprake. Onder verantwoordelijkheid van de Regeering worden bepaalde groepen bevoorreed. Beoogt de wet meer dan een verdeling, namelijk het opruimen van de kleinere scheepstypen, dan behoort daar een regeling voor te worden getrof-

fen en dient men de noodlijdende kleine schipperij door den Staat, b.v. door afkoop van een deel der vloot, tegemoet te komen. Ondanks de verdiensten die men aan de wet moet toekennen ten aanzien van het scheppen van betere toestanden in de binnenschipperij, moet men daarom constateeren dat de als crisismaatregel bedoelde wet, in hoofdzaak bescherming verleent aan de groote scheepstypen zonder dat voor de kleinere scheepstypen de mogelijkheid bestaat gelijkheid te bevechten.

De wet heeft in zijn werking bovendien aanmerkelijk aan beteekenis verloren door de uitspraak van den H.R. (Arresten 17 Dec. 1934), dat de Rijnvaart buiten de werking der wet valt. Andere nadeelen van de wet zijn dat zij slechts bedoelt bestaande verhoudingen te stabiliseeren; dat door de prijspolitiek der bevrachtingscommissies een aantal schepen die reeds geruimen tijd waren opgelegd weer in de vaart zijn gebracht, waardoor deze vaartuigen de vloot der ladingzoekende schepen onnoodig hebben vergroot. Ook wordt wel beweerd dat de berekende vrachtprijzen te hoog zijn, waardoor transporten van den waterweg naar den weg zouden zijn overgegaan. Een wijziging van de wet waarin waarschijnlijk aan een aantal bezwaren zal worden tegemoet gekomen, is in het stadium van voorbereiding.

Wij hebben gemeend deze wet, die eigenlijk een crisis-wet is, bij de behandeling der coördinatiewetgeving niet te mogen overslaan, daar zij op den omvang en de samenstelling van onze binnenvloot haar werking sterk doet gevoelen, en er verschillende beginselen in verwerkt zijn die men ook in de coördinatiewetgevingen aantreft; echter met dit verschil dat hier geen poging gedaan wordt om een vloot te scheppen die zich aanpast bij de vervoerbehoefte, doch slechts een poging om het gebrek aan vervoerbehoefte over een te groote capaciteit te verdeelen; hetgeen de wet het karakter van rantsoeneering-wet verleent.

Wat het motorwegvervoer in Nederland betreft: men kan hierbij vaststellen dat de wet op de Openbare Middelen van Vervoer, welke van 1880 dateert, gebroken heeft met het stelsel dat alle openbare middelen van vervoer aan een concessie gebonden waren. Terwijl voor de locaalspoor- en tramwegen in 1917 het concessiestelsel weer officieel werd ingevoerd, bleef art. 1 van de wet van 1880 luiden: „Tot het in werking brengen van een openbaar middel

van vervoer van personen of goederen wordt geene voorafgaande vergunning gevorderd". Op 30 Juli 1926 heeft men dit standpunt echter in zooverre verlaten dat art. 1 is aangevuld met de zinsnede: „behalve in de gevallen, dat vervoer van personen zal geschieden met autobussen". Deze aanvulling geschiedde op verzoek van den Ned. Bond van Autobusdienst Ondernemers en met steun van de Commissie-Patijn, die overigens buitengewoon huiverig was om de concurrentie al te groote belemmeringen in den weg te leggen. Zij achtte zich echter verplicht tot concessioneering te adviseeren, hoofdzakelijk omdat „voor het verkeer van personen het gevaar dreigde, dat de concurrentie van de zijde der autobussen, die vooral op de voordeeligste verbindingen het vervoer van de tramwegen aftapten, de tramwegondernemingen zou nopen haar diensten te staken, waardoor de meer afgelegen streken van behoorlijke verbindingen verstoken zouden raken. Het algemeen belang eischte dit te voorkomen." (Rapport Commissie-Patijn over de regeling van het openbaar goederenvervoer per vrachtauto). Hoewel in den grond, zoowel bij de Commissie-Patijn als bij de Regeering de wensch voorzat om het railvervoer tegen het motorwegvervoer in zekere mate te beschermen, heeft de Minister die strekking in de Memorie van Antwoord ontkend. Men wenschte slechts „op den duur" schadelijke concurrentie te voorkomen. Wat ook de bedoeling van den wetgever geweest is, (het is o.i. moeilijk aan te nemen dat niet een zekere bescherming bedoeld is geweest), de Gedeputeerde Staten, aan wie de wet de bevoegdheid tot het verlenen der vergunningen opdroeg, hebben gelukkig een vrij liberale politiek gevoerd. Een der groote bezwaren van de wet is echter dat zij weliswaar een concessiestelsel invoert, doch de concessioneerende bevoegdheid in handen legt van 11 colleges, die slechts over de autobusdiensten te oordeelen hebben, (en dus vanzelf een min of meer eenzijdige politiek zullen voeren). Van een dergelijke regeling zal men bezwaarlijk „harmonious results" kunnen verwachten.

De eenige factor die eenige eenheid in het gevoerde beleid vermocht te brengen, was het bestaan van het recht een beroep op de Kroon te doen. Door de Spoorwegen werd daarvan dan ook vrijwel steeds gebruik gemaakt; hetgeen geen bewijs is voor een doelmatige werking van het concessioneerend apparaat. Grootere eenheid had reeds bereikt kunnen worden wanneer de wetgever in de wet een

voldoend omschreven gedragslijn voor de colleges zou hebben vastgesteld. De Commissie-Patijn had dit echter ontraden en ook de Minister was huiverig om in de wet omschrijvingen of normen op te nemen, waarvan de onmisbaarheid niet vaststond en die later een niet-vermoede of bedoelde werking konden hebben. De Minister meende dat de zaak „eenvoudig en duidelijk” was, indien men zich hield aan opzet en strekking van de wet (Memorie van Toelichting); (zie voorts Nieuwenhuis „Economisch Vervoer”). Intusschen slaat dit alles slechts op een zeer beperkt gebied van het motorwegvervoer. Over de vraag of ook het vrachtautovervoer aan een concessie moest worden gebonden, bracht de Commissie-Patijn in 1930 afwijzend advies uit. Wel achtte de Commissie het aanbevelenswaardig „aan de regeling van den arbeidstijd van de chauffeurs ernstiger aandacht te wijden, ook uit een oogpunt van algemeene veiligheid; alsmede een verscherpt toezicht in te stellen op den toestand der vrachtauto's en op de naleving van de andere bepalingen van het Motor- en Rijwielreglement op vrachtauto's betrekking hebbende.”

De vorige Minister van Waterstaat heeft op 25 April 1933 echter een wetsontwerp ingediend tot wijziging van de Wet op de Openbare Middelen van Vervoer, waarin „naar het voorbeeld van hetgeen sedert 1926 voor het personenvervoer geldt, ook voor het goederenvervoer (per vrachtauto) een vergunningsstelsel wordt voorgedragen”. Aan art. 1 zou nog worden toegevoegd: „.....of vervoer van goederen met vrachtauto's”. De Minister grondde de wenschelijkheid van de wetswijziging op de veranderde omstandigheden. „De vrijgelaten ontwikkeling heeft geleid tot wilde concurrentie die tempering behoeft”. Al zou doorvoering van het wetsontwerp misschien een stap in de goede richting geweest zijn, het is duidelijk dat men van een dergelijke aanvullende partieele regeling van het vervoer geen afdoende oplossing kon verwachten; slechts het openbaar goederenvervoer zou immers worden gebonden. Bovendien werd ook hier weer de concessioneerende bevoegdheid toegedacht aan de 11 Colleges van Ged. Staten. Minister Kalff verklaarde dan ook in de Memorie van Antwoord op het Wetsontwerp tot instelling van een Verkeersfonds: „Voorloopig is de eerstondergeteekende van oordeel, dat de in die wet, (bedoeld is Wet Openbare Middelen van Vervoer) voorgestelde maatregelen niet voldoende de coördinatie van het verkeer zouden bevorderen.” De

Minister verklaarde voorts dat het daarom aanbeveling verdiende „het wijzigingswetsontwerp buiten behandeling te laten tot de te volgen weg beter kan worden afgebakend, teneinde niet op ontoereikenden grondslag tot verkeersregelingen te besluiten, welke later bij meer volledige kennis van zaken en scherper afgebakend verkeersbeleid weder zouden moeten worden gewijzigd en uitgebreid.” Het wijzigingsontwerp was daarmee voorloopig ter ruste gelegd.

Minister Kalff koesterde den wensch te coördineeren en had verklaard daartoe de instelling van een Verkeersfonds noodig te hebben. Een daartoe strekkende wet is in 1934 aangenomen. Het zoogenaamde Wegenfonds (zie Lunsingh Tonckens „Bekostiging van Wegen”) het fonds waaruit de kosten voor het wegvervoer werden gefinancierd, is daardoor komen te vervallen. De Wet tot Instelling van een Verkeersfonds (op welks totstandkoming allereerst de Bezuinigings-Commissie Welter heeft aangedrongen), is de eerste stap in de richting van de algemeene verkeerscoördinatie. Voor het eerst heeft men hier een wet die alle verkeersmiddelen in onderling verband beziet; die op alle gelijkelijk betrekking heeft. In het kort komt de inhoud van de wet hierop neer, dat een fonds wordt ingesteld, waaruit alle door het Rijk te bekostigen uitgaven voor het verkeer worden gedaan; inkomsten die het Rijk uit de verkeersmiddelen trekt, worden in het fonds gestort. (Men lette er echter op dat de bronnen limitatief in de wet zijn opgenoemd, en dat b.v. een belangrijk deel der inkomsten die het Rijk als benzinebelasting uit het wegvervoer trekt, in die beschrijving niet voorkomt).

Onder de inkomsten worden vermeld „Voorschotten door het Rijk aan het Verkeersfonds verstrekt.” Hieruit blijkt dus dat het Rijk van zins is het verkeer als geheel selfsupporting te maken. De inkomsten en uitgaven zullen jaarlijks bij afzonderlijke begrooting worden vastgesteld. Het groote gevaar, dat het fonds zal dienen om de verliezen van bepaalde verkeersmiddelen te dekken door de meerdere opbrengst van de nieuwere verkeersmiddelen, wordt voor een groot deel weggenomen doordat de begrooting zoodanig zal worden ingericht dat zij de uitgaven en inkomsten ten aanzien van elk verkeersmiddel afzonderlijk aangeeft. Hierdoor houdt men steeds een inzicht in hetgeen de verschillende soorten verkeersmiddelen ieder afzonderlijk het Rijk kosten. Dit is van belang omdat men zal dienen vast te houden aan het beginsel dat in de eerste plaats iedere

soort vervoer zijn eigen kosten heeft te dragen.

De beteekenis van de instelling van het Verkeersfonds is zeer omstreden. ¹⁾ Voorloopig is op die beteekenis nog moeilijk peil te trekken. Dat voor de coördinatie, welke Minister Kalff wenschte door te voeren, de invoering van een bepaalde boekhoudmethode (want dit is eigenlijk het Verkeersfonds wanneer men het in onschuldige gedaante ziet) noodig zou zijn, kunnen wij moeilijk gelooven. Eerder zou men verwachten dat zij de coördinatie zelve op den voet zou dienen te volgen. Deze verkeert echter nog volledig in het stadium van voorbereiding. Inmiddels heeft de eerste Verkeersfondsbegroting het licht gezien. Critiek is haar niet bespaard. ²⁾ Hoewel een poging om te komen tot een juist inzicht in de kosten van het verkeer op zichzelf een lofwaardig streven is, kan men niet ontkennen dat de Verkeersfondsbegroting nog slechts een gebrekkig, om niet te zeggen foutief, beeld geeft. Een groot bezwaar is b.v. dat alleen tot uitdrukking wordt gebracht wat het verkeer *het Rijk* kost, terwijl de uitgaven door lagere publiekrechtelijke lichamen ten bate van land- en waterwegen gedaan, daarin niet tot uitdrukking komen; dat de kosten van de binnenvaart niet gescheiden zijn van die van de zeevaart; dat het Rijkstoezicht op de Spoorwegen wel, het toezicht op het wegverkeer niet ten laste van het betreffende verkeersmiddel werd gebracht en vele andere kleinere technische fouten. Op dit alles in details in te gaan zou ons bij dit overzicht te ver voeren, te meer waar bij het geheele Verkeersfonds van een constructieve coördinatiepolitiek geen sprake is. Het is alles slechts fiscalisme.

Tot het geven van advies met betrekking tot de uitvoering van de maatregelen die ingevolge de Wet te nemen zijn, benevens tot

¹⁾ Litteratuur: Artikel S. A. Reitsma Ultr. Dagblad 9 Dec. 1933; Autokampioen 16 en 23 Dec. 1933; N.R.C. 14 Dec. 1933; Verslag vergadering Ned. Binnenvaartbureau 16 Dec. 1933; Artikel J. Waterman in Groene Amsterdammer 13 Jan. 1934; Verslag Openbare Vergadering van A.N.W.B., K.N.A.C. en B.B.N. op 5 Febr. 1934; Request A.N.V.F. aan de Tweede Kamer (7 Febr. 1934); Request B.B.N. aan Tweede Kamer (29 Mei 1934); Request Bond van Autobusdienst-ondernemers aan Tweede Kamer (Juni 1934).

²⁾ Vgl. S. A. Reitsma in Spoor- en Tramwegen 18 Dec. 1934, blz. 7—9; Binnenscheepvaart 29 Dec. 1934; De Auto 13 Dec. 1934; Artikel in N.R.C. van 14 Dec. 1934.

bijstand in de uitvoering daarvan, wordt een Centrale Commissie ingesteld. Deze Commissie heeft het recht inlichtingen te vragen aan en inzage te nemen in alle bescheiden en rekeningen van die verkeersondernemingen welke bij de begrooting van het Verkeersfonds betrokken zijn. Zij brengt jaarlijks over haar werkzaamheden verslag aan den Minister van Waterstaat uit.

Nadere gegevens omtrent de in Nederland te voeren coördinatie-politiek zijn door den Minister-President, Minister van Waterstaat ad interim, Dr. H. Colijn aan de Eerste Kamer op 27 Februari 1935 bij behandeling van de Waterstaatsbegrooting verstrekt. (Handelingen Eerste Kamer 1935, blz. 402). De Minister verklaarde dat het kabinet als kern van zijn verkeerspolitiek de volgende, nog in overleg met Minister Kalfj vastgestelde richtlijnen, had aanvaard:

1. dat het geheele verkeer als een eenheid behoort te worden gezien;
2. dat niet kan worden toegelaten, dat het particuliere verkeer het verkeer van de spoorwegen zou afroomen in streken met groote verkeersdichtheid en het verliesopleverend vervoer in streken met een geringe verkeersdichtheid zou overlaten voor de spoor;
3. dat met de spoorwegen sterk concurrerende vervoermiddelen door concessies gebonden zullen moeten worden, zoowel voor het goederenverkeer als voor het personenverkeer;
4. dat er een zeer sterke beperking van onrendabele spoorweglijnen zal moeten komen;
5. dat in streken, die niet door het ingekrompen spoorweg- of tramwegnet worden bediend, andere verkeersmiddelen de plaats moeten innemen, die, indien noodzakelijk, door subsidies ten laste van het Verkeersfonds zelfs kunnen worden gesteund;
6. dat na voltooiing der onderhanden zijnde kanalen, geen nieuwe zullen worden aangelegd, indien deze de positie van het Verkeersfonds zouden verslechteren;
7. dat er voor het verkeer op den weg geen monopolies zullen worden verleend.

Uit al onze voorgaande beschouwingen zal duidelijk zijn dat wij

met deze beginselen grootendeels kunnen instemmen. Slechts willen wij erop wijzen:

- 1e dat men bij de toepassing van het onder punt 2 genoemde beginsel voorzichtig moet zijn in dien zin dat men dit beginsel niet doet prevaleeren boven dat van punt 4, m.a.w. dat het „afroomen” niet uitsluitend worde tegengegaan om *volkomen* onrendabele lijnen in stand te houden. Men mag echter vertrouwen dat dit de bedoeling niet is;
- 2e dat het beginsel genoemd onder punt 2 niet alleen geldt voor de spoorwegen, maar voor de mededinging tusschen alle verkeersondernemingen waarvan de een wel en de ander niet gebonden is aan voorwaarden in het algemeen belang gesteld;
- 3e dat bij vervanging voor spoor- en tramwegdiensten door gesubsidieerde autobusdiensten worde nagegaan of het verschil in subsidie opweegt tegen het verlies van de inhaerente economische voordeelen van het oude verkeersmiddel, b.v. goederenvervoer en spitsbelasting (campagnevervoer).

Daar de Minister-President tevens verklaarde dat voor benoeming tot Minister van Waterstaat door hem slechts iemand zou worden voorgedragen die de zeven gestelde punten zou kunnen onderschrijven, mag men verwachten dat de nieuwbenoemde Minister van Waterstaat, Jhr. Ir. O. C. A. van Lidth de Jeude, zich met de gestelde kern van Verkeerspolitiek zal kunnen vereenigen, en dat Nederland zich voorbereidt op een coördinatie in bovengemelden geest.

SLOTBESCHOUWINGEN
EN
CONCLUSIES.

SLOTBESCHOUWINGEN EN CONCLUSIES.

Wij willen thans trachten eenige conclusie's te trekken uit hetgeen wij in de vorige deelen hebben behandeld. Daarbij zullen wij, daar verkeerseeconomie en verkeerswetgeving elkaar behooren te dekken, uit beide deelen gelijkelijk putten. Voorts hebben wij, met het oog op de bedoeling van dit geschrift, te maken met de toepassing der geconstateerde beginselen op onze Nederlandsche verkeersverhoudingen. Wij hebben ons daarbij vooral af te vragen wat het commercieel beginsel in zijn toepassing voor het verkeersapparaat beteekent.

In de eerste plaats leidt dit beginsel tot de erkenning dat de verkeersbedrijven wat de kosten betreft, principieel op gelijke basis behooren te worden gesteld. Dat niet bepaalde bedrijven ten voordeele van andere, al te zeer worden gebonden, of te hunnen nadeele worden vrijgesteld van de betaling der weggkosten. Ongelijke behandeling veroorzaakt toestanden die niet op de werking der economische wetten, doch op willekeur berusten, en dus tot ongewenschte verhoudingen voeren. Moge dit in beginsel en met het oog op den verderen groei van het verkeersapparaat juist zijn, men staat bij de toepassing der theorie echter in de eerste plaats voor de vraag: Wat beteekent het commercieel beginsel, wanneer men het in toepassing brengt op de toestanden, zooals die nu eenmaal gegroeid zijn? Kan men vorderen dat b.v. de scheepvaart in de toekomst de volledige kosten van zijn weg zal dragen, en zoo zij dat niet kan, zal dienen te verdwijnen? Of mag men ermede rekenen dat de oude vervoerbedrijven hun kapitaalwaarde voor een groot deel reeds verloren hebben zoodat het beginsel der kostenvergoeding iets van zijn absoluutheid verliest?

Rechtstreeks vloeit er in de eerste plaats uit voort dat men voor de toekomst minder kwistig dient te zijn met kapitaalinvesteering

in de verkeersbedrijven. Weliswaar moet men, zooals dit steeds doch op roekelooser voet is geschied, eenigszins vooruit loopen op de ontwikkeling der vervoerbehoefte. Men zal daarbij echter voorzichtig dienen op te treden en alle omstandigheden, ook den te verwachten achteruitgang der oude vervoerbedrijven, in het oog dienen te houden. Niet dat men zich door enkelen achteruitgang van de waarde van het oude kapitaal zou moeten doen terughouden; de normale vooruitgang en de toepassing van technisch betere productiemethoden mag daardoor niet worden versperd. Doch wel dient men alleen dan tot nieuwe kapitaalinvesteering over te gaan, wanneer met goede redenen kan worden vermoed dat de rentabiliteit van dit nieuwe kapitaal normaal (in verhouding tot de gemiddelde rentabiliteit van ander in het productie-apparaat belegd kapitaal) zal zijn. Dat hierover, naast de ondernemers zelf, slechts een lichaam kan oordeelen dat *alle* gegevens heeft en *het geheel* overziet (in tegenstelling tot b.v. Gedep. Staten), zal duidelijk zijn. Het is daarom wenschelijk dat niet tot uitbreiding van het verkeersapparaat wordt overgegaan voordat een dergelijk lichaam zijn toestemming heeft gegeven. Dit leidt reeds tot concessioneering en beperking van de vrijheid van toetreding tot dezen bedrijfstak.

Het commercieel beginsel behoeft er geenszins toe te leiden dat men de oude verkeersbedrijven opnieuw een normale rentabiliteit van het nominale kapitaal verschaft. Daartoe zou de opheffing van zeer veel nieuwere verkeersbedrijven noodig zijn. Dat dit onwenschelijk is, spreekt vanzelf, daar immers het in die bedrijven belegde kapitaal grootendeels verloren zou zijn. Daar komt bij dat het een vanzelfsprekendheid is, dat oud kapitaal door de concurrentie van nieuwere productiemethoden, aan waarde verliest; dit is een risico dat aan iedere kapitaalbelegging vastzit. Tot vernietiging van nieuw kapitaal is daarom zelfs dan nog geen reden wanneer het oude kapitaal zijn waarde geheel en al zou verliezen. Hierbij strandt men soms op een garantie; doch men bedenke dat zulk een garantie een verplichting is welke men op zich neemt om den belegger ervan te bevrijden. Door een garantie laadt men een risico op zich, waarvan men de consequenties behoort te dragen. Kunstmatig te trachten die kapitaalrente uit het oud kapitaal te trekken, beteekent, in verband met hetgeen wij zoo juist over de

vernietiging van nieuw kapitaal gezegd hebben, vernietiging van grootere nuttigheid ten bate van de mindere.

Intusschen heeft het commercieel beginsel nog deze waarde, dat het inzicht geeft in het feit dat de van de vervoerbedrijven te vorderen totale opbrengst, aanzienlijk hooger dient te liggen dan de vergoeding welke men mees'tentijds bij vrije concurrentie zou verkrijgen. Hoewel men dus niet moet trachten door inperking een aanzienlijke rentevergoeding voor het kapitaal te erlangen, behoeft men met het oog op de algemeene bedrijvigheid geenszins met de zeer geringe vergoeding der speciale kosten genoeg te nemen. Wij willen zelfs zeggen: men mag dit niet. Immers, wat is het geval? De algemeene kosten der vervoerbedrijven bestaan uit kosten die vast zijn omdat zij gedurende de exploitatie weinig wisselen. Daarnaast echter zijn er blijvende lasten, dat zijn die welke ook doorloopen, wanneer het bedrijf zijn exploitatie zou staken. Onder de blijvende lasten vallen, naast de kapitaallasten (die immers ook na stopzetting van de exploitatie normaliter blijven bestaan) b.v. de last die voor de Nederlandsche spoorwegen voortvloeit uit haar wachtgeldregeling.

Een dergelijke last zou zelfs wanneer de opbrengst der spoorwegtransporten vrijwel tot het peil der speciale kostenvergoeding gedaald is, den bedrijven voordeel laten om hun verliesgevende exploitatie voort te zetten. Immers beter eenige tegemoetkoming in de tekorten dan heelemaal geen.

Een verliesgevende exploitatie zou dus worden voortgezet; en hier is geen sprake meer van terugloopen van de waarde van het kapitaal, of zelfs van een noodig geworden volledige afschrijving daarvan, doch hier is een exploitatie waar jaarlijks groote bedragen bij moeten, waarbij jaarlijks goed geld naar kwaad geld zal worden gegooid zonder dat dit echter tot staking van de exploitatie leidt. Grijpt men in zulk een geval niet in, dan krijgt men kapitaalvernietiging op groote schaal te aanschouwen. Nu zou men kunnen zeggen dat men voordat het zoover komt, de exploitatie van zulk een verkeersmiddel op eenigszins gewelddadige wijze zal moeten stopzetten en met de verplichtingen zal moeten breken; het personeel zal moeten ontslaan zonder wachtgeld, enz.; zulks onder de motiveering dat de lage vervoerprijzen zoozeer in het belang van de algemeene bedrijvigheid zijn dat men deze niet

„kunstmatig” mag verhoogen. En hier komt nu juist het commercieel beginsel zoo juist van pas, daar het van deze redeneering de volledige weerlegging geeft. Een weerlegging die zelfs zoover gaat, dat zij aantoonst dat in principe zelfs ook het kapitaal zijn normale vergoeding diende te vinden in de exploitatie-opbrengsten. Met des te meer reden mag men dus volhouden dat handhaving der tarieven op een peil dat althans de andere algemeene kosten goedmaakt, volkomen gerechtvaardigd is tegenover het bedrijfsleven. Ja, dat dit zelfs de aangewezen oplossing voor de exploitatiemoeilijkheden is. Dat hiervoor de ongebreidelde vrije concurrentie uitgeschakeld dient te worden, staat na dit alles vast. Ook hier wijst het commercieel beginsel, in samenwerking met de eigenaardige kostenstructuur der verkeersbedrijven, dus in de richting van een centrale leiding, eventueel concessioneering.

Wij komen dus tot de conclusie dat het commercieel beginsel in twee opzichten beteekenis heeft: het stelt een eisch voor de toekomstige kapitaalinvesteering en rechtvaardigt volkomen de handhaving van een hoogere kostenvergoeding voor den vervoerdienst, dan bij vrije concurrentie het geval zou zijn. Langs beide zijden leidt het bovendien tot den eisch eener centrale leiding.

Vanuit deze algemeene beschouwing nog meer in concreetum afdalend, stellen wij vast dat men uit het voorgaande t.a.v. de Nederlandsche spoorwegen dient af te leiden dat deze eerst dan in beginsel tot staken van hun bedrijf zouden moeten overgaan wanneer de vaste kosten, niet zijnde kapitaalkosten, niet meer kunnen worden goedgemaakt. Algemeen economisch bezien bewijst een bedrijf waarin kapitaal belegd is dat daaruit niet kan worden losgemaakt, diensten, zoolang de exploitatie van dat bedrijf boven de kosten die niet aan den kapitaaldienst te wijten zijn, eenig voordeel laat; al is de kapitaalwaarde dan ook grootendeels verdwenen, de exploitatiewaarde blijkt nog te bestaan.

Nu is bij de Nederlandsche Spoorwegen het groote struikelblok voor een commercieele exploitatie, dat dit bedrijf, anders dan andere bedrijven die hun kapitaal in waarde zien verminderen, niet in staat is, daaruit de consequenties te trekken. Een gewoon bedrijf immers, dat in gelijke omstandigheden verkeerde als thans de spoorwegen, d.w.z. aan zijn zeer groote kapitaallasten niet of slechts ten deele kan voldoen, zou, na een plaats gehad hebbend faillissement, waar-

door houders van obligaties het kind der rekening geworden zouden zijn, bevrijd van die kapitaallasten kunnen worden voortgezet. Het is begrijpelijk dat men voor de gedachte aan een faillissement als middel om van schuldeischers af te komen terugschrikt. Men zou ook, in plaats van zelf het faillissement aan te vragen, een streep door de vorderingen der obligatiehouders kunnen halen, hetgeen na een vertooning van uiterlijke macht, echter denzelfden weg naar het faillissement zou openen. De eenige weg, die daarom overblijft wanneer men aan het faillissement wil ontkomen is, dat de Staat de kapitaallasten op zich neemt. Niet alleen, zooals hij reeds nu doet, door een deel der aandelen te garandeeren (hetgeen deze aandelen eigenlijk tot een soort obligaties maakt), doch door den obligatielast grootendeels op zich nemen. Dat dit bovendien niet meer dan billijk zou zijn, hebben wij reeds bewezen (zie Nederland).

Het commercieel beginsel, zooals het door ons wordt opgevat, toegepast op het watervervoer, leidt ertoe dat geen nieuwe waterwegen meer behooren te worden aangelegd zonder afdoende rentabiliteitsberekening. Het leidt er voorts toe dat, zoo mogelijk, een vaargeldbelasting worde geheven om de kosten van den vaarweg te vergoeden. Uiteindelijk voert het echter tot de erkenning dat men desnoods zal dienen over te gaan tot een afschaffen van iedere heffing, als uitvloeisel van het feit dat de kapitaalwaarde verdwenen kan zijn zonder dat daarmee reeds gezegd is dat ook de exploitatiewaarde ontbreekt.

Toegepast op het motorwegvervoer, beteekent ons commercieel beginsel, dat deze (nieuwe) soort verkeer in principe zijn eigen volledige kosten moet dragen; dat geen nieuw kapitaal in wegen en bruggen behoort te worden gestoken zonder rentabiliteitsberekening. Erkenning van de juistheid dezer bewering zal er naar onze meening niet toe behoeven te leiden dat het tempo der wegen- en bruggenaanleg wordt vertraagd.

Hoewel wij hier geen berekening van het uitermate moeilijke probleem der financiering van onzen wegen- en bruggenbouw kunnen geven, moeten wij vaststellen dat wij den indruk hebben dat het wegverkeer de kosten van zijn weg hier te lande ten naastenbij draagt. Wij verwijzen hiervoor naar een Publicatie van de Algemeene Nederlandsche Verkeers Federatie „Het aandeel van het

motor-wegverkeer in de kosten van den weg" (5 October 1934), het artikel van Dr. J. van Staay in de Econ. Stat. Berichten (28 November 1934) en (contra) de artikelen van Ir. Reitsma in de Economist (1934, blz. 767) en Ir. Plomp in E.S.B. 1935. Wij wenschen er echter nadruk op te leggen dat ons oordeel in deze kwestie nog geenszins definitief is. Wel echter gelooven wij dat, indien het voor een versnelden bouw van wegen en bruggen noodig mocht zijn het motorwegverkeer nog eenigermate te belasten door een redelijke verhooging eener belasting die zooveel mogelijk in verhouding staat tot de menigvuldigheid van het gebruik der wegen (benzinebelasting), het motorwegverkeer een dergelijke verhooging gaarne zal moeten aanvaarden, mits het de zekerheid verkrijgt dat alle door hem opgebrachte gelden tot verbetering van zijn baan en veiligheid worden aangewend; hoe sneller immers een volmaakt wegennet tot stand komt, des te eerder dalen immers ook de slijtage- en onderhoudskosten der gebruikte wagens. (Men zie ook: „Personenkraftwagen enz. in den Vereinigten Staten von Amerika". Merkert, blz. 270 vgl.).

De uitvoering der berekeningen, een onderwerp voor een proefschrift op zichzelf, laten wij aan ter zake deskundigen over; wij kunnen hier slechts vaststellen dat men met hetgeen objectieve deskundigen op het punt der financiering van wegen- en bruggenbouw zullen berekenen, ter dege rekening zal moeten houden.

Resumeerend stellen wij dus vast dat gezorgd moet worden dat nieuw kapitaal alleen dan wordt aangewend wanneer uitzicht bestaat op volledige amortisatie en behoorlijke rentabiliteit van *dat* kapitaal, terwijl men anderzijds niet bevreesd moet zijn de gevolgen van vroeger begane fouten te dragen en te erkennen dat de kapitaalwaarde van oude verkeersbedrijven of reeds volledig is verdwenen of op weg is snel te verdwijnen. Die kapitaalwaarde kunstmatig hoog te houden, is een verbloemen van den werkelijken toestand; de maatregelen noodig om haar meer dan een illusie te doen zijn, zouden den vooruitgang onnoodig remmen. Hierbij heeft men echter rekening te houden met het feit dat de Staat als monopolist op het gebied der vervoerwegen tracht zichzelf zoo min mogelijk te beconcurreren; hoe weinig gelukkig deze politiek economisch ook moge zijn, zij is de beste zoolang de Staat zucht onder de lasten der vroeger nagelaten afschrijvingen.

Thans komen wij tot de positieve zijde die het commercieel beginsel voor de oude verkeersbedrijven inhoudt. Al houden wij voor die bedrijven niet vast aan de volledige kostendekking, wij achten het van uitnemend belang dat in ieder geval minstens die kosten gedekt worden die niet aan de kapitaalrekening te wijten zijn. Wij zagen dat er bij de tegenwoordige ontwikkeling der verkeersbedrijven, waarbij iedere monopoliepositie is komen te vervallen, aanleiding te over is om te vreezen voor het ontstaan van een toestand waarbij voor tal van verkeersbedrijven slechts de speciale kosten worden goedgemaakt. Wij wezen er op dat voor de bedrijven veelal voordeel bestaat onder die omstandigheden de exploitatie voort te zetten, omdat althans in een deel der vaste lasten wordt bijgedragen. Ook constateerden wij dat op die wijze gedreven exploitatie economisch schadelijk is, daar hier „geld bij moet”, „jaarlijks goed geld naar kwaad geld wordt gegooid”, m.a.w. kapitaal vernietigd wordt. Een dergelijke oneconomische exploitatie dient vermeden te worden. Tijdig ingrijpen van Overheidswege zal, daar de bedrijven zelf immers niet tot stopzetten zullen overgaan, noodig zijn. Laat men de verkeersbedrijven in hun concurrentie volledig vrij, dan zullen, vooral wanneer de vervoercapaciteit in verhouding te groot wordt, vele bedrijven het punt waarop een behoorlijke vergoeding voor de speciale en het bedoelde deel der vaste kosten verkregen wordt, maar al te spoedig in neergaande richting overschrijden. Daardoor verliest het in de oudere verkeersbedrijven belegde kapitaal niet alleen zijn kapitaalwaarde, doch ook zijn exploitatiewaarde. Het wordt daardoor onbruikbaar, hetgeen gelijk staat met zijn vernietiging. Daardoor verdwijnen nuttige vervoermiddelen, die doordat zij nu eenmaal bestonden, zolang hun exploitatierekening op peil gehouden kon worden, weinig nieuw kapitaal meer van de gemeenschap vroegen. Wij hebben vastgesteld dat voor de kosten die het verkeer op de gemeenschap legt, een zekere dichtheid van het vervoer en een juist stelsel van differentieele tarieven, van eminent belang is; dat onder die omstandigheden verkeersbedrijven ook een grootere totale belooning zullen kunnen erlangen, waardoor zij in staat zullen zijn hun exploitatierekening beter op peil te houden; dat de vrije concurrentie echter leidt tot onevenredige vergrooting der vervoercapaciteit, tot „verdunding” van het vervoer en tot vernietiging van elk stelsel van differentieele tarieven. Wij concludeeren

daarom dat, nu het moderne wegvervoer de oudere verkeersbedrijven hun monopolie heeft ontnomen, men om al te groote en onnoodige kapitaalvernietiging tegen te gaan, om de vervoerkosten economisch zoo laag mogelijk te houden (en zulks niet alleen in prijs) en, om zooveel mogelijk kapitaal beschikbaar te houden voor productiever doeleinden (hetgeen vooral in dezen tijd van werkeloosheid, van groot belang is voor het opnieuw betrekken in het productieproces van een thans ongebruikt blijvende enorme hoeveelheid arbeid), men er voor zal hebben te waken dat de uitbreiding van het verkeersapparaat niet zoodanig geschiedt dat ieder verband tusschen vervoerbehoefte en vervoercapaciteit verloren dreigt te geraken; waardoor lang voor den tijd, kapitaal dat nog zeer goede diensten zou kunnen bewijzen, onbruikbaar wordt.

Op dergelijke gronden zijn wij reeds in ons algemeen deel tot de gevolgtrekking gekomen dat voor de verkeersbedrijven een monopoliepositie aangewezen was. In het scheppen van zuivere monopolieposities zien wij, met het oog op den vooruitgang, de noodzakelijke wijzigingen die het verkeersapparaat in de komende decennien zal hebben te ondergaan en die wij, mits zij op werkelijke voordeelen berusten, uit algemeen economisch oogpunt slechts kunnen toelijken, echter een groot gevaar. Verkieslijker is daarom een stelsel waarbij slechts de *totale* vervoercapaciteit aan banden wordt gelegd door een concessiestelsel (zie Eng. Road and Rail Traffic Act, waarin een dergelijk beginsel, zij het dan ook alleen voor het goederenvervoer, te vinden is), doch waarbij de concessionarissen op het gebied der tariefvorming zooveel mogelijk vrijheid wordt verleend, zonder dat gelegenheid tot uitwassen en misstanden wordt gegeven. Zij zullen daarbij verplicht dienen te worden om een tarieftabel vast te stellen, zich daaraan te houden en geen discriminatie toe te passen. Het opstellen en wijzigen der tarieven dient echter aan henzelf overgelaten, onder goedkeuring van het concessioneerend apparaat, dat als regel niet zal hebben in te grijpen, doch liefst door indirecten dwang, b.v. door het dreigement van niet hernieuwen der concessie, zal hebben te zorgen dat de tarieven „normaal” zijn. Daarbij zullen zij verschillende factoren hebben af te wegen en wel a) of het tarief in het geheel van de zaken die het bedrijf doet, een behoorlijke kostenvergoeding biedt; b) of het tarief niet onredelijk hoog is; c) of het tarief in een redelijke verhouding

staat tot tarieven van andere vervoerbedrijven en d) zoo het tarief aan die eischen niet voldoet, te overwegen of er een geldige reden is om het tarief zoo en niet anders vast te stellen (waarbij concurrentieijver niet als geldige reden moet worden beschouwd). Speciaal voor het motorwegvervoer (meer algemeen: de nieuwe vervoermiddelen) zal moeten worden nagegaan of het tarief ook de kapitaal-kosten dekt. Zoo min mogelijk zal echter rechtstreeks in de tariefvorming ingegrepen moeten worden, opdat de reguleerende krachten die nog in de prijsvorming aanwezig blijven, zooveel mogelijk de richting kunnen aangeven waarin het verkeersapparaat zich zal hebben te ontwikkelen.

In een dergelijk systeem van „beschutting” der verkeersbedrijven, past de beweeglijke auto, (en later ook het vliegtuig) beter, dan in een star monopoliesysteem waaraan onvermijdelijk het route-begrip en de uitschakeling van iedere concurrentie verbonden zijn. Uit den aard der zaak zal men voor vaste diensten een bepaalde lijn, vaarweg of wegroute kunnen aanwijzen (spoorweg, beurtvaart, autobusdiensten en bodediensten). De wilde vaart, het taxibedrijf, touringcars en vrachtdiensten die niet een vaste route berijden (in het algemeen: voor alle vervoer dat noch onder de vaste diensten, noch onder het werkverkeer valt) zou men daarentegen kunnen volstaan met een concessieplicht die de concessionarissen geographisch vrijlaat. Bij het verleenen van alle concessies zou overwogen dienen te worden of in het gebied waarin het bedrijf zijn vastgestelde voercapaciteit in exploitatie zal brengen, al dan niet voldoende vervoergelegenheid van geschikte soort bestaat.

Wij zullen het concessiestelsel, zooals wij dat wenschelijk achten, nog nader preciseeren. Alvorens daar echter toe over te gaan, willen wij wijzen op het feit dat zowel uit principieele als uit nuttigheidsoverwegingen (zie blz. 107 vgl.) het werkverkeer, (waaronder wij verstaan alle verkeer dat niet tegen vergoeding geschiedt, zowel dat van personen in „particuliere auto's”, als dat van goederen, die door hem aan wien zij toebehooren met eigen materiaal en eigen personeel worden vervoerd, benevens de „vaste relatie” en het concernverkeer) in zekere mate vrij gelaten moeten blijven; hetgeen wil zeggen dat een concessiestelsel met het daaraan ten grondslag liggend verbod, daar uit den booze is. Aan het werkverkeer dient echter verboden te worden personen tegen vergoeding of goederen

voor anderen te vervoeren (bij het vervoer van goederen verdient de term „voor anderen” de voorkeur, daar „tegen vergoeding” maar al te zeer aanleiding kan geven tot ontduiking). Het werkverkeer dient overigens, wat belasting, arbeidstijd, veiligheidsvoorschriften en verzekeringsplicht (althans derden verzekering) enz. betreft, zooveel mogelijk behandeld te worden als vervoerbedrijven die van dezelfde soort verkeersmiddelen gebruik maken. Uit den aard der zaak zal deze gelijkheid nooit volkomen kunnen zijn; met het oog op een gelijkmatige ontwikkeling behoort echter aan het beginsel vastgehouden te worden.

Evenmin zal onder het concessiestelsel de Rijnvaart kunnen vallen. ¹⁾ Minstens zal men alle vervoer dat van Duitsche, Fransche of Zwitsersche Rijnhavens naar onze havensteden wordt vervoerd, volkomen vrij moeten laten; tenzij het mogelijk blijkt op den duur de Rijnvaartacte te wijzigen. Wij gelooven echter dat bij een dergelijke wijziging Nederland veel kans zou loopen verliezende partij te worden, weshalve wij met het oog op onzen internationalen doorvoerhandel algeheele vrijheid van de vaart op den Rijn en het Merwedekanaal blijven voorstaan; in ieder geval, en hier komt men op het terrein van de handelspolitiek, zoolang het buitenland door bijzondere tariefbepalingen enz. tracht het vervoer van onze havens af te leiden.

* * *

Thans komen wij tot conclusies ten aanzien van het te volgen systeem van concessioneering. Alle conclusies zijn gegrondvest op beginselen die wij in het algemeen deel hebben vastgelegd. Zij zijn echter getoetst aan de wetgevingen die wij hiervoor bespraken en het is ons daarbij zoo vergaan dat wij geen enkele wetgeving zijn tegengekomen die ons in alle opzichten voldeed. Wij geven bij de conclusies die wij hierna laten volgen telkens weer in welke der besproken wetgevingen men het gestelde beginsel benaderd kan terugvinden.

Onze conclusies zijn de volgende:

I. *Eén kleine Commissie worde over alle verkeersbedrijven als „denkend brein” gesteld.*

Coördinatie zonder voldoende apparaat is ondenkbaar.

¹⁾ Vgl. Arrest H. R. 17 Dec. 1934. Annotatie Prof. Verzijl W. 12849; Artikel B. M. Telders in Econ. Stat. Berichten 16 Jan. 1935.

Wij hebben bij deze Commissie in het bijzonder het oog op de organisatie der coördinatie, zooals de Interstate Commerce Commission zich die denkt.

- II. *Die Commissie zij een college met publieke taak, welks leden geen belang hebben bij eenigerlei verkeersbedrijf. Zij behoort onafhankelijk te staan van politieken invloed. Zoolang de Staat belanghebbende is bij één der vervoerbedrijven, behoort de invloed der Regeering op de Commissie, alleen daarom reeds, zoo gering mogelijk te zijn.*

Hierbij kan men zich spiegelen aan hetgeen in de meeste landen ten aanzien van dergelijke colleges is bepaald. In het bijzonder wijzen wij op de wijze van verkiezing der Engelsche Traffic Commissioners (uit de panels), en op de positie die de Interstate Commerce Commission inneemt als Agent of Congress.

Het zal o.i. overweging verdienen of men art. 194 van de Grondwet („andere publiekrechtelijke lichamen met verordenende bevoegdheid”) in eenigerlei vorm dienstbaar kan maken aan het scheppen van een juiste positie voor de door ons bedoelde Commissie. Dit artikel is immers niet uitsluitend voor de bedrijfsraden toepasselijk, doch geeft, naar het ons voorkomt, zeer ruime gelegenheid verordenende bevoegdheid te delegeren.

- III. *De Commissie verkrijge het recht voor alle vervoerbedrijven zonder uitzondering, concessie's te verleen en of te weigeren.*

Dit vereischte vloeit voort uit de door ons noodzakelijk geachte symmetrie welke ten aanzien van alle verkeerssoorten betracht moet worden, welk beginsel het meest benaderd wordt door het ontwerp der I.C.C.

- IV. *De Commissie worde door deskundigen ter zijde gestaan. "Experts should be on tap, not on top." Ook dit beginsel ontleenen wij aan het ontwerp der I.C.C. en de toelichting daarop gegeven.*

- V. *Een gedragslijn voor de Commissie worde bij de wet opgesteld. Deze zij echter ruim, opdat de Commissie (die geacht mag worden meer terzake kundig te zijn dan de wetgever) zelf een nadere gedragslijn kan opstellen, die in overeenstemming is met de naar tijd en plaats bestaande*

behoefden, en die aan veranderende omstandigheden, zonder dat starheid van een wet dit belemmert, kan worden aangepast.

Zulks is in overeenstemming met de in vele landen gehuldigde practijk dat details van regelingen aan de concessioneerende autoriteiten worden overgelaten. Wij meenen echter dat, met het oog op veranderende omstandigheden en de bekende starheid van wetgeving, aan de Commissie door den wetgever slechts enkele principiële richtlijnen welke algemeen erkenning vinden, behooren te worden gesteld. Om dictatoriale neigingen van de Commissie tegen te gaan en

- VI. *Om den invloed van de Volksvertegenwoordiging tot zijn recht te doen komen, legge de Commissie jaarlijks een verslag van de door haar te volgen richtlijnen aan de Kamers ter goedkeuring over.*

Op deze wijze wordt verzekerd dat de democratische beginselen ook in het verkeerswezen tot hun recht komen; zonder dat het verkeersbeleid met de wisseling van Ministerportefeuilles verandert. Het valt niet te ontkennen dat hier de Staat weer als belanghebbende in een der verkeersbedrijven, zijn intrede doet; doch van de Volksvertegenwoordiging (anders dan van de Regeering) behoeft men niet te verwachten dat de politiek ten voordeele van een bepaald verkeersmiddel zal worden gevoerd, zonder dat het Volk er in meerderheid om vraagt. Doet het Volk dit wel, dan kan ook een dictatoriale Commissie daar op den duur niet tegen op; althans zoolang men in een rechtsstaat leeft.

N.B. De conclusies V en VI zijn niet rechtstreeks uit een bestaande wetgeving afgeleid. Hun inhoud sluit echter aan bij bestaande beginselen en geeft o.i. een betere oplossing dan de bestaande regelingen.

- VII. *De concessie's dienen alle speciale verplichtingen te bevatten. Althans dienen hun houders onderworpen te zijn aan de geldende wettelijke voorschriften.*

Deze beginselen treft men in alle wetgevingen aan.

- VIII. *Houders van een concessie dient verboden te zijn, andere*

goederen voor zichzelf te vervoeren, dan die welke zij voor hun bedrijf als vervoerder, vervoeren.

Dit verbod staat tegenover een verbod dat wij in verband met het doel waarom het concessiestelsel moet worden ingevoerd, aan het werkverkeer zullen hebben op te leggen. Tegenover de volkomen vrijheid die dat verkeer zal genieten, is het geenszins te veel gevraagd, wanneer men, desnoods met inachtneming van een overgangstijd om wagens af te schrijven, een algeheel verbod tot het vervoeren van goederen voor anderen, invoert. Dit verbod is noodig om de tarieven te beschermen, terwijl anderzijds ook de reguleerende werking van het werkverkeer door onzuiverheden aan beteekenis zou inboeten. Tengevolge van dat verbod zal men echter tegen ontduiking moeten waken door de mogelijkheid uit te sluiten dat zij die in hoofdzaak werkverkeer verrichten, door een concessie aan te vragen en voorgevende een vervoerbedrijf uit te oefenen, erin slagen op legale wijze, naast het vervoer dat zij voor zichzelf verrichten, goederen voor anderen te vervoeren. Ditzelfde beginsel vindt men zeer duidelijk in het ontwerp der I.C.C. (commodities clause). Daar heeft zij alleen betrekking op het watervervoer.

- IX. *De concessie's dienen ten aanzien van de tarieven bepalingen te bevatten welke voorzien in het opstellen en openbaar maken van tarieftabellen en in een verbod van discriminatie.*

Na al hetgeen wij in ons algemeen deel hieromtrent gezegd hebben, is een nadere toelichting onnoodig. Het is een beginsel dat men in alle wetgevingen aantreft.

- X. *Het eigenlijke vaststellen der tarieven dient aan de bedrijven zelf overgelaten te worden; wel zal goedkeuring door de Commissie gevorderd moeten worden. Deze heeft daarbij een zooveel mogelijk lijdelijke rol te vervullen.*

Wij kunnen hierbij verwijzen naar hetgeen wij herhaaldelijk ten aanzien van de beteekenis der prijsvorming hebben opgemerkt, en in het bijzonder ook in verband met de gedragslijn die de Commissie bij de beoordeeling

der „normaliteit” van de tarieven zal hebben te volgen. Als de meeste der gestelde beginselen berust ook dit beginsel op de theorie; een aanknooppingspunt vindt het echter in de meeste behandelde wetgevingen.

- XI. *Voor vaste diensten worde een route aangewezen. Voor dienstregelingen worde goedkeuring vereischt.*

Het aanwijzen van een route, wat voor vaste diensten geen bezwaar kan opleveren, levert vooral ten aanzien van de contrôle op de naleving der concessievoorwaarden, belangrijke voordeelen. Verbonden met een dienstregeling, levert deze concessioneering het voordeel dat het niet noodzakelijk is, het aantal eenheden waarmede gereden of gevaren mag worden, nauwkeurig vast te stellen. Voldoende is, dat vast staat dat een bepaald bedrijf een bepaald aantal malen een bepaalde route mag berijden of bevaren en allen die zich bij een zoodanige gelegenheid tot vervoer aanmelden of alle goederen die ten vervoer worden aangeboden, te transporteeren; daardoor wordt de mogelijkheid geschapen dat deze diensten hun materiaal aanpassen aan de voor zulk een traject bestaande behoefte. Het wordt ook gemakkelijker den zoozeer noodigen vervoerplicht (welke bij het wegvervoer uit den aard der zaak veelal niet of slechts partiëel kan worden opgelegd) zooveel mogelijk op te leggen en inhoud te geven.

Ook hier beginselen die men telkenmale in de wetgevingen neergelegd tegenkomt.

- XII. *In concessie's, verleend voor wagens of schepen die niet in een vasten dienst zullen worden geëxploiteerd, dienen alleen beperkingen ten aanzien van aard en grootte der toegelaten vervoercapaciteit te worden vastgesteld.*

Dit is het beginsel der vrije concessioneering; wij verwijzen daarvoor naar de plaats waar wij dit beginsel behandelden, namelijk naar aanleiding van de Engelsche Road and Rail Traffic Act.

- XIII. *De concessies behooren een betrekkelijk korten geldingsduur te bezitten, doch als regel dient, tenzij ernstige redenen aanwezig zijn (waaronder o.a. zal moeten vallen het*

rijden met een afgekeurd tarief), een concessie telkenmale hernieuwd te worden gedurende een normalen afschrijvingstijd.

Hoewel een concessieverleening voor afschrijvingstijd economisch en juridisch de meest juiste oplossing zou zijn, achten wij het, om de grootere indirecte macht die de Commissie op de faits et gestes van de bedrijven zal kunnen uitoefenen (een wijze van invloed in die bedrijven waarvan wij de beteekenis hoog aanslaan), van groot belang dat de concessietijd betrekkelijk kort is; voorwaarde is echter dat de Commissie zich van zijn taak bewust is en zich niet laat verleiden tot machtsmisbruik. In verschillende landen zijn de concessie-termijnen geenszins op den afschrijvingstermijn gebaseerd. Men zie voor het door ons gestelde beginsel de Duitse wetgeving.

- XIV. *De geheele concessioneeringspolitiek zij, naast aanvaarding van hetgeen op het moment van invoering bestaat (grandfather clause), gebaseerd op het beginsel dat bij voortduring in iedere streek voldoende geschikte vervoergelegenheid dient te bestaan, doch dat een teveel moet worden voorkomen.*

Een en ander te beslissen op grond van nauwkeurige rentabiliteits-berekeningen.

Dit beginsel is ontleend aan de theorie, doch daarnaast aan de Engelsche Road and Rail Traffic Act 1933.

- XV. *Aan een aantal lichamen worde het recht gegeven ter zake van concessioneering gehoord te worden.*

Naast de deskundigen die de Commissie zullen moeten bijstaan, verdient het aanbeveling dat speciale streekbelangen nader toegelicht worden. Hierom zouden wij wenschen dat de Colleges van Gedeputeerde Staten, en de Kamers van Koophandel als adviseurs ingeschakeld werden. Voor het algemeen beleid, zou men ook den Raad van State kunnen hooren. (vgl. Joint Boards in V. S.).

- XVI. *Andere lichamen dienen in staat gesteld te worden be-*

zwaren te uiten en eventueel daaromtrent gehoord te worden.

Zulks niet alleen omtrent het verleenen, doch ook omtrent het weigeren van een concessie, of een verleening onder bepaalde, voor de belangen die dat lichaam vertegenwoordigt, bezwarende voorwaarden. Hier denken wij in de eerste plaats aan gemeenten. (Men zie Engeland.)

XVII. *Aan houders van een concessie worde het recht gegeven, bezwaren tegen een concessieaanvraag, (of aanvraag om wijziging eener bestaande concessie) in te brengen.*

Dit is een beginsel dat men ook herhaaldelijk aantreft en dat de verzekering geeft dat met de belangen van bestaande vervoerders, die weliswaar geen monopolie-rechten bezitten, doch wel ingevolge de bedoeling der wet een zekere aanspraak op beschutting zullen hebben, rekening wordt gehouden.

XVIII. *Hun, die zich bezwaard gevoelen door een beslissing van de Commissie, worde beroep op een bijzonder verkeersgerecht opgesteld.*

Het groote bezwaar van een beroepsgerecht, het gevaar voor een schending van de eenheid in het verkeersbeleid, mag ons inziens geen reden zijn om iedere mogelijkheid tot hooger beroep af te wijzen. Wij gelooven namelijk niet dat zonder hooger beroep het rechtsgevoel voldoende bevredigd kan worden. Om echter te maken dat het appèlrecht niet misbruikt wordt en het rechterlijk college niet op den bestuursstoel gaat zitten, stelle men een boete op ongemotiveerd procederen, en schakele men eventueel de gewone rechterlijke macht in om toestemming tot het beroep te geven. Men kan op deze wijze bereiken dat het hooger beroep slechts mogelijk wordt bij overtreding van de wet of van de goedgekeurde gedragslijn (dus als een soort cassatie), doch dat, wanneer zulk een geval aanwezig is, het hoogere college de geheele zaak, ook op de feiten mag toetsen en dan eventueel een beslissing in de zaak zelf mag geven die afwijkt van die welke de Commissie gaf. (Vgl. blz. 129).

Verschillende, meer wetstechnische bijzonderheden, zou men uit het Bijzonder Deel kunnen afleiden. Wij gelooven echter beter te doen niet te zeer in details te treden, temeer waar het maken van gevolgtrekkingen uit vreemde wetgevingen *op zichzelf* een vrij onnuttig werk is. Conclusies kan men met vrucht slechts uit de theorie trekken, terwijl het daarnaast wel zijn voordeel kan hebben de verkregen resultaten van hun uitwerking aan vreemde wetten te *toetsen*. Meer beteekenis moet men er echter niet aan toekennen.

Ons hoofddoel was bovendien het geven van een *beschrijving* der bestaande regelingen, waarmede men eventueel zijn nut zou kunnen doen bij het opstellen van een verkeerswet over welks opzet men het grootendeels eens was.

Hiermede zijn wij gekomen aan het einde van dit proefschrift. Wij hebben getracht de noodzakelijkheid van verkeerscoördinatie, van een zekere beschutting der verkeersbedrijven, aan te toonen. Wij hebben voorts getracht aan de hand van bestaande en groeiende buitenlandsche wetgeving, eenige meer uitgewerkte richtlijnen te vinden voor de wijze waarop in Nederland organisatorisch de eigenlijke coördinatie kan worden mogelijk gemaakt. Wij hebben daarbij gemeend goed te doen die buitenlandsche wetgevingen in vele gevallen in details te behandelen, daar juist uit de details voor hen die tot taak zullen hebben een Nederlandsche verkeerswet op te stellen, veelal iets te putten valt. Bovendien achten wij door de groote afwijkingen die tusschen de gevolgte stelsels bestaan, het in vele gevallen onmogelijk een goed inzicht te geven in een wet zonder in details te vervallen. In ons derde deel hebben wij conclusies getrokken, welke uit den aard der zaak slechts het karakter van richtlijnen kunnen bezitten.

Wij besluiten dit proefschrift met den wensch dat de Regeering spoedig moge komen met het ontwerp eener verkeerswet die het Nederlandsche verkeersvraagstuk zal voeren tot een oplossing die gezonde vooruitstrevendheid paart aan het inzicht dat de onbeperkte concurrentie in het verkeerswezen en de hooge kapitaal-lasten der spoorwegen ernstige belemmeringen zijn voor een economisch doelmatige ontwikkeling, niet alleen van het verkeers-apparaat, doch evenzeer van het geheele bedrijfsleven.

GEciteerde en Geraadpleegde Litteratuur.

- ACWORTH, W. M.: The elements of railway economics. Oxford 1924.
- ALGEMEENE NEDERLANDSCHE VERKEERS FEDERATIE:
Publicaties 1934, 1935.
- Auto, De.
- Autobahn, Die. 1935.
- Bedrijfsauto, De.
- Begrootingen Departement van Waterstaat.
- Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil (26 Juni 1933). Bern (1933).
- Beschouwingen over het vervoervraagstuk, Eenige. Rapport der studiecommissie van de Mij. voor Nijverheid en Handel.
- BESNERAIS, M. LE: Concurrence du rail et de la route, Conférence. Artikel in Bulletin de l'Association des Actionnaires et Obligataires des Chemins de fer français. Paris, Januari 1931.
- BEYEN, K. H.: De rechtskennis voor den ingenieur, spoorwegen. Amsterdam 1927.
- BOOT, B. C. M.: Steeds sneller en betrouwbaarder enz.; overdr. uit „Spoor- en Tramwegen“, Den Haag 1934.
- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen. (23 Januari 1934). Bern (1934).
- BROEK, J. O. M.: Staat en vervoer; de evolutie van het concessiestelsel. Overdr. uit „Spoor- en Tramwegen“. Den Haag 1933.
- Bundesbahnen und Automobil; caveat consules. Bern 1930.
- Bundesgesetz über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen. Ontwerp van wet 1934, (Zw.).
- Canada Railway Act 1919.
- Canada Shipping Act 1927.
- Canada Shipping Bill 1934.
- Canadian National Canadian Pacific Act 1933.
- Canadian National Railways Act 1930.
- Canadian National Railways Financing Act 1933.
- COLSON, C.: Cours d'économie politique; les travaux publics et les transports. Paris 1929 (Encyclopédie des travaux publics VI).
- Coordination of motor transportation. Rapport der I.C.C., Washington 1933.

- CULEMEYER: die Reichsbahn motorisiert. Berlin 1934.
 Décrets 30 Dec. 1933, 19 Jan. 1934, 19 Avril 1934, 15 Mai 1934.
- DOESSCHATE, J. T. TEN: Analyse van de vrachtprijsvorming in de wilde vaart, 1930.
- Emergency Railroad Transportation Act of 1933 (V.S.).
- Evenredige vrachtverdeling in de binnenscheepvaart; wenken voor vervoerder en verlader. Den Haag 1933.
- Final Report of the Royal Commission on Transport. Londen 1931.
- Finanzierung des deutschen Strassenbaues. Berlin 1930.
- FLYNN, L. J.: Coordination of motor transportation; a report to the Interstate Commerce Commission. Washington 1932.
- Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande. 1934. (Duitschl.).
 Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“. 1933. (Duitschl.).
- GRAAFF, J. W. DE: De positie der overheid ten opzichte van land- en waterwegen. De Economist 1934, blz. 809, De A.T.O. en van Gend en Loos. Overdr. „Spoor- en Tramwegen“ 1935.
- HALM: „Die Konkurrenz“ 1929.
- HANRATH, J. J.: Statistieken van het goederenvervoer. Groningen 1932.
- HARMS TIEPEN, J.: Wat de auto den spoorwegen bracht. 's-Gravenhage 1933.
- HEYNING, C. T. C.: Kosten en omvang van het vervoer te water in Nederland. Overdr. „de Ingenieur“, 1933.
- HEYST, H. van: Artikel E.S.B. 1934, blz. 826.
 Highway Act, Part V (British Columbia).
 Highway Traffic Act 1931, Artt. 95 vgl. (Manitoba).
- HOOPER, W. E.: Railway Accounting. z.p. 1915.
- HOPE, A. J. ten: Wetsontwerp tot instelling van een Verkeersfonds. (B.B.N.) 1934.
- HURCOMB, C. W.: The growth of passenger traffic in Great Britain and some features of its regulation. Paper London 1933.
- Inland Water Freight Rates Act 1933.
- INTERNATIONALE KAMER VAN KOOPHANDEL.
 (Deutsche Landesgruppe): Eisenbahn und Kraftwagen in vierzig Ländern der Welt; Tatsachensammlung und Bericht. Berlin 1935.
- Interstate Commerce Act. (Ver. St.).
- ISAAC, M.: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen; Kommentar zur Notverordnung vom 6 Oktober 1931 und den Durchführungbestimmungen vom 9 Oct. 1931.
- JAGT, A. G.: Rapport der Tarievencommissie.
 Overdr. „Spoor- en Tramwegen“, 1932.
- JAVARY, M.: Sur la colloration du chemin de fer et de la route. Conférence faite au congrès de génie civil. Paris, 24 Sept. 1931.
- JOHNSON, E. R., G. G. HUEBNER EN G. L. WILSON: Principles of Transportation. New York 1932.
- JONCKERS NIEBOER, J. H.: Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen. Haarlem 1907.
- Journal van Raepsaet.

- Juliana-Kanaal, gekanaliseerde Maas en aansluitende waterwegen.
Gedenkboek Amsterdam 1934.
- Kamerstukken, Memories van Toelichting enz.
Kampioen, De.
- Laat den weg vrij; een woord van verweer tegen het wetsontwerp tot wijziging
van de wet op de openbare vervoermiddelen. z.p. 1933 (Comité van Actie).
- LEE, Wm. E.: Regulation of Transportation agencies; letter from the Chairman
of the I.C.C. Washington 1934.
- LENNEP, E. van: De tolheffing op de openbare wegen in Nederland. z.p. 1884.
- LIEFMANN, R.: Kartelle, Konzerns und Trusts. Stuttgart 1930.
- Live Stock Shipping Act. (Canada).
- Locaalspoor- en tramwegwet, 1900.
- London Passenger Transport Act 1933. (Eng.).
- LUNSINGH TONCKENS, N. A.: Bekostiging van wegen. Proefschrift Leiden
1929. Artikel in Econ. Stat. Berichten 1934, blz. 41.
- MACCHIAVELLI: „Storie Fiorentine“.
- MAHAFFY & DODSON: The Road and Rail Traffic Law. Londen 1934.
- MEES, B.: Verkeersvraagstukken voor de groote stad. Proefschrift Leiden 1932.
Memorie van Antwoord op het Wetsontwerp tot Instelling van een Verkeersfonds.
- MERKERT, E.: Personenkrachtwagen enz. in den Vereinigten Staten von
Amerika. 1932.
- MISES, L.: Das festgelegte Kapital. In Economische Opstellen aangeboden aan
Prof. C. A. Verrijn Stuart, Haarlem 1931.
- Modern Transport. 1932, 1933, 1934.
- Motor Carrier Act 1927. (New Brunswick).
- Motor Carrier Act 1927. (Nova Scotia).
- Motor- en Rijwielwet 1905.
- Motor Vehicle Act 1925. (Quebec).
- MOULTON, H. G. and Associates: The American Transportation Problem.
Chicago 1933.
- MUSSERT, A. A.: Vrij baan voor de toekomst; bijdrage tot de kennis van het
wegenvraagstuk. Utrecht 1931.
- Nederlandsch Bestuursrecht. Alphen a.d. Rijn 1932.
- NIERSTRASZ, B.: Artikel E.S.B. 1934, blz. 518.
- NIEUWENHUIS, J. G. J. C.: Economisch Vervoer. Rotterdam 1934.
- Note sur la coordination des moyens de transport en France. Generaal Vertegen-
woordiging Fransche Spoorwegen. Den Haag 1934.
- Notverordnung 6 Oktober 1931. Deel V. „Überland-Verkehr mit Kraftfahrzeugen“.
(Duitschl.).
- Overeenkomsten omtrent afschrijvingen S.S. en H.S.M. Kamerstukken 1925, 1928.
- Overeenkomsten tusschen den Staat en de Spoorwegen met wijzigingen.
- PIERSON, N. G.: Leerboek der Staathuishoudkunde. Haarlem 1884—'90.
- PIRATH, C.: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934.
- PLOMP, A.: Artikel E.S.B. 1935, blz. 181.
- POLAK, N. J.: Artikel E.S.B. 1934, blz. 518.
- Postverkehrsgesetz 1924. (Zw.).

- Praeadviezen Ver. voor Staathuishoudkunde en de Statistiek (Plate, v. d. Wall Bake, Treub) z.p. 1899.
- PRINS, W.: De weg tot ontwarring van het Nederlandsche vervoervraagstuk. Arnhem 1933.
- Public Service Vehicles Act 1933. (Saskatchewan).
- Public Vehicles Act 1927. (Alberta).
- Public Vehicle Act 1930 en Public Commercial Vehicle Act 1924. (Ontario).
- Railways Act 1921. (Eng.).
- Rapport-Josse, Journal Officiel. 23/2 '34.
- Rapport over instelling van een vervoerraad. (Staatscommissie-Patijn). Den Haag 1932.
- Rapport over de regeling van het openbaar goederenvervoer per vrachtauto. (Staatscommissie-Patijn). Den Haag 1930.
- REITSMA, J. M. I.:
 Artikelen E.S.B. 1934, blz. 162, 591, 699, 1122. 1935, blz. 156.
 Artikelen de Economist 1934, blz. 368, 464, 587, 662, 767.
- REITSMA, S. A.:
 De Verkeerschaos in Nederland. Overdr. Haagsch Maandblad, 1932.
 Open brief aan de leden der Tweede Kamer van de Staten-Generaal naar aanleiding van den Nederlandschen Verkeerschaos. Utrecht 1932.
 Het A.B.C. van Verkeerseconomie; hoe komen wij uit de verkeersmisère? Den Haag 1933.
 De weg naar coördinatie van het verkeer in Nederland. Overdr. „Spoor- en Tramwegen” 1933.
 Laat den weg vrij. Den Haag 1933.
 Binnenscheepvaartheffingen in Nederland en het Wetsontwerp Verkeersfonds. Amsterdam 1934.
 De dans naar de galg; naar aanleiding van de eerste begrooting van het Verkeersfonds. Overdr. „Spoor- en Tramwegen” 1934.
- Report of the Committee on inland waterways. Londen 1921.
- Report of the conference on rail and road transport (Salter Report). Londen 1932.
- Report of the National Transportation Committee. Washington 1933.
- Reports of the Royal Commission on canals and waterways. Londen 1910.
- Road and Rail Traffic Act 1933. (Eng.).
- Road and Rail Traffic, Introductory Report submitted by a committee of independent experts to the International Chamber of Commerce. Paris 1933.
- Road Traffic Act 1930. (Eng.).
- Road Traffic Bill 1934. (Eng.).
- RIJCKEVORSEL, W. F. H. VAN: Het gebruik van goederenmaterieel op de Nederlandsche Spoorwegen. „De Ingenieur” 1926.
- SAITZEW, M.: Die volkswirtschaftliche Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen. Bern 1932.
- SCHEPEL, C. J. H.: Wegenrecht in Nederland. Proefschrift Groningen 1895.
- SHERRINGTON, C. D. R.: Who should run the railroads. Nation's Business. Vol. 17 (1929).
- Spoor- en Tramwegen.

- Spoorwegwet 1875.
- STAAY, J. A. M. VAN: Artikelen E.S.B. 1934, blz. 827, 866, 1059.
 Artikelen de Economist 1934, blz. 585, 660.
- Statistiek der motorrijtuigen.
 Statistiek der Scheepvaartbeweging in Nederland. Den Haag 1934.
- STOKHUYZEN, W. A. F. VAN: Spoorwegpolitiek in Nederland.
 Roermond 1927.
- Tarif und Verkehrsanzeiger 1931. No. 100.
- TELDERS, B. M.: Artikel E.S.B. 1935, blz. 44.
- Thévenez d'Hérouville et Bleyss. L'égislation des Chemins de fer II. Paris 1930.
- TIBO, N.: De spoorwegen en de landsverdediging. — Overdr. „Spoor- en
 Tramwegen" (1935).
- TISSOT VAN PATOT, J. P. B.: Artikel in Zeitung des Vereins Mittel-
 europäischer Eisenbahnverwaltungen 1935, blz. 148.
- VERSCHOOR, H. E.: Artikel E.S.B. 1934, blz. 26.
- Verslag van de Commissie tot onderzoek van den economischen toestand der
 binnenschipperij, 1932.
- Verslag van de commissie van onderzoek betreffende de huidige goederen-
 tarieven der Nederlandsche Spoorwegen, in het bijzonder omtrent die voor
 den uitvoer van land- en tuinbouwproducten; 1ste stuk. 's-Gravenhage 1932.
- Verslag der Staatscommissie voor het Vervoervraagstuk (Eerste).
 (Staatscommissie-Patijn). Den Haag 1924.
- Vervoercrisis. Artikelen in de „Telegraaf", 1933.
- VERZIJL, J. H. W.: Annotatie bij Arrest H. R. van 17 Dec. 1934. Weekblad
 van het Recht 12849.
- Vrachtverdeling in de binnenscheepvaart? Gedwongen. (Comité van Actie).
 Den Haag 1933.
- VRIES, F. DE: Beginselen van Verkeerseconomie. — Overdr. de Ingenieur.
 Den Haag 1933.
 Coördinatie van het Verkeerswezen. — Overdr. de Economist.
 Haarlem 1933.
- VRIES, F. DE en S. A. REITSMA: Twee lezingen over het Verkeerswezen.
 Overdr. Financieel Overheidsbeheer. Arnhem 1933.
- Water Carriage of Goods Act 1910. (Canada).
- Wegenbelastingwet 1926.
- Wegenwet 1930.
- Wet openbare vervoermiddelen, 1880.
- Wetten op de Middelen.
- Wet ter bevordering van een zooveel mogelijk evenredige vrachtverdeling in de
 Binnenscheepvaart, 1933.
- WILLEMSE, H.: Artikel E.S.B. 1934, blz. 123.
- WITTE, B.: Eisenbahn und Staat, Weltwirtschaftliches Archiv. Jena 1932.

STELLINGEN

I

Terecht heeft de Hooge Raad in haar arrest van 12 November 1934 de opvatting gehuldigd dat een lagere wetgever het recht bezit aanvullende voorschriften te geven over onderwerpen die reeds door een hooger wetgever zijn geregeld.

II

Terecht verklaarde de Hooge Raad in haar arrest van 6 Januari 1933, dat de aansprakelijkheid van den Staat voor de begane onrechtmatige daad de persoonlijke aansprakelijkheid van den ambtenaar niet uitsluit.

III

Het beginsel van artikel 1 lid 1 van het Wetboek van Strafrecht moet in vollen omvang gehandhaafd blijven.

IV

De nietigheid van een huwelijk mag door den rechter niet als bestaande worden aangenomen op den enkelen grond dat een der echtgenooten gehuwd is om daardoor de Nederlandsche nationaliteit te verwerven.

V

Uitkeeringen uit een ongevallenverzekering behooren niet in aftrek te komen bij berekening der schade die hij, die het ongeval veroorzaakte, heeft te vergoeden.

VI

De bewering als zouden vonnissen wel, beschikkingen geen motiveering behoeven, is onhoudbaar. (Arrest H. R. 24 Augustus 1934).

VII

Het is gewenscht dat het beginsel der concessionneering van openbare middelen van vervoer, dat men in 1880 heeft verlaten, opnieuw in toepassing wordt gebracht.

VIII

De spoorwegtekorten in Nederland vormen tot nu toe uitsluitend een vraagstuk van financieel Staatsbeleid.

1734616 WR

