

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VRACHTAUTO- EN AUTOBUS-
EXPLOITATIE IN DEN VREEMDE.

No. 2



In aansluiting op publicatie no. 41, worden, zooals bij de inleiding daarvan reeds werd in uitzicht gesteld, in de volgende bladzijden mededeelingen gedaan, betreffende vracht-auto- en autobus-exploitatie in de U. S. A.

Het voor de samenstelling van deze publicatie benoodigde materiaal is voor een belangrijk gedeelte welwillend verstrekt door Harer Majesteits Gezant te Washington en door het „U. S. Bureau of Public Roads”.

VEREENIGDE STATEN VAN AMERIKA. (U. S. A.)

Inleiding.

Alvorens tot de behandeling der vrachtauto- en autobus-exploitatie in de U. S. A. over te gaan, moge hier als inleiding in 't kort iets medegedeeld worden over de Staats-rechtelijke organisatie van de U. S. A.

Het rijk der U. S. A. bestaat uit 48 Staten, 1 District (Columbië), 2 Territoria (Alaska en Hawaï) en verschillende Koloniën.

De 48 Staten, in wezen Republieken, vormen tezamen de Gefedereerde Republiek, „The United States”. Deze zijn voortgekomen uit de dertien voormalige, praktisch autonome Britsche Koloniën ter Oostkust van Noord-Amerika, welke zich in 1776 vrij verklaard hebben.

Onder de Confederatie van 1781 nog volkomen soeverein, hebben zij met de aanneming der Federale Staatsregeling van „1787 — 1789” van enkele der soevereine rechten vrijwillig afstand gedaan ten behoeve van het Federale Gouvernement. In 1865 is verder, na beëindiging van den Burgeroorlog, vastgesteld, dat er geen recht van afscheiding, van uittreding uit den Federalen Bond, bestaat.

De bevoegdheden der Staten zijn dus aan deze inhaerent, niet opgedragen. De rechten en verplichtingen zijn dezelfde als die van een onafhankelijke regeering.

Elke Staat heeft zoo zijn eigen, zelf vastgestelde en bij volks-referendum goedgekeurde grondwet (een republikeinsche constructie); zijn eigen wetgevende macht, bestaande uit twee volksvertegenwoordigingen *); zijn eigen uitvoerende macht, bestaande uit een gouverneur (lees: president — overblijfsel uit het koloniale tijdperk) en zijn staf van ambtenaren; alsmede

*) een „Senaat” en een „Huis van vertegenwoordigers”, ook wel genoemd „Wetgevende vergadering” of „Huis van afgevaardigden”.

zijn eigen rechterlijke macht, op wier einduitspraak geen hooger beroep bestaat, behalve in zaken, vallende onder Federale wetten.

Elke Staat stelt dus zijn eigen wetten, begrotingen, belastingen, maatregelen van bestuur, enz. vast.

De Locale Ressorten, Provincies of Landschappen (county) en Gemeenten (town, township, municipality) verkrijgen de vereischte bevoegdheden van den Staat en oefenen hun plichten uit onder toezicht van den Staat.

De beteekenis van den Staat neemt in het publieke leven echter gestadig af, daar de publieke belangstelling zich meer en meer concentreert op de Federale Regeering.

De constitutie der Federale Unie is in 1787 ontworpen en in 1789 in werking getreden. Zij regelt de verhouding tusschen de Federale Regeering en de Regeeringen der Staten, terwijl zij daarnaast de samenstelling van het Federale Gouvernement wijst.

Bedoelde verhouding wordt dáárdóór beheerscht, dat de bevoegdheden der Federale Regeering aan Haar zijn overgedragen door de onderscheidene Staten. Deze betreffen uitsluitend doeleinden, dienstbaar aan het „vereenigd leven” en het algemeen belang der natie. Het zijn dus bevoegdheden, inzake internationale verhoudingen en bevoegdheden, welke in 't belang van het volkswelzijn 't best door een centraal gezag in de Unie uitgeoefend kunnen worden.

Alle bevoegdheden, welke niet uitdrukkelijk aan het Nationale Gouvernement zijn gebonden, worden door de Staten uitgeoefend.

Bevoegdheden van het Nationale Gouvernement zijn o. a. :

- a/ het heffen van directe en indirecte belastingen ;
- b/ het regelen van den handel met het buitenland en van dien tusschen de Staten onderling ;
- c/ het aanmunten van geld en het vaststellen van standaardmaten en -gewichten ;
- d/ het onderhouden van den postdienst ;
- e/ het onderhouden van een Federale rechtspraak ;
- f/ het onderhouden van het leger en de vloot ; en
- g/ het verklaren van oorlog alsmede het sluiten van vrede.

De bevoegdheden, welke de Nationale Regeering bezit, kunnen niet uitgeoefend worden door een of meer Staten afzonderlijk. Voorts kunnen de Staten sommige bepaaldelijk omschreven bevoegdheden slechts uitoefenen onder goedkeuring van den nationalen wetgever.

De verschillende Staten worden in bestuur en wetgeving gecontrôleerd door de Federale Rechtspraak, wier taak het is de Constitutie te handhaven en uit te leggen. Zoo kan zij besluiten en wetten vernietigen („invalide” verklaren), *) als strijdig met de Grondwet of met Federale wetten.

De Federale Rechtspraak in hoogste instantie is toevertrouwd aan het Federale Hooggerechtshof.

Dit College telde in 1910 negen leden, benoemd door den President en bevestigd door den Senaat. Het houdt zijn zittingen in het Kapitoel. De jurisdictie betreft alleen die gevallen, waarin de Constitutie of Federale wetten betrokken zijn.

In den loop der jaren zijn vele grondwettelijke kwesties het Hooggerechtshof voorgelegd en diens arresten vormen tezamen een omvangrijke codificatie van wet en recht, welke beschouwd kan worden als een supplement van de Grondwet. De Nationale Regeering is niet beperkt in de wijze, waarop Zij de Haar opgedragen taak heeft te vervullen, en van deze vrijheid is een ruim gebruik gemaakt. Het Hooggerechtshof heeft n. l. wetten en bestuursmaatregelen, hoewel niet letterlijk geautoriseerd door de Constitutie, maar dienende ter vergemakkelijking van de uitoefening van bepaalde bevoegdheden, onaangetast gelaten. Zoo is de invloedssfeer van het Nationale Gouvernement aanzienlijk uitgebreid.

*) ook die van het Federale Congres (plenaire wetgevende vergadering, bestaande uit „Senaat” en „Huis van afgevaardigden”).

Regeling van het openbaar wegtransport.

Zooals uit de inleiding valt op te maken, is de regeling van het wegtransport de taak der daartoe bevoegde Staatsregeeringen. Waar transportlijnen door meer dan één Staat loopen echter, is het aan de Nationale Regeering om t.o.v. de betrokken ondernemingen regelend op te treden. Aan het slot zal op deze belangrijke aangelegenheid worden teruggekomen onder het hoofd „Algemeene opmerkingen”.

De regeling van het openbaar motorwegverkeer omvat zoowel bepalingen, betreffende de betrokken motorvoertuigen, als voorschriften, aangaande de exploitatie daarvan.

Ten behoeve van eerstbedoelde bepalingen zijn in de verschillende Staten uitvoerige wettelijke voorzieningen getroffen, waarbij voor openbaar transport gebruikte motorvoertuigen gewoonlijk aan geen andere eischen onderworpen zijn dan de overige motorvoertuigen. Bedoelde eischen betreffen voornamelijk de afmetingen, gewichten en rijsnelheden alsmede mechanische uitrusting der voertuigen.

Over het algemeen bedraagt :

- a/ de maximum voertuigbreedte 2,44 m. ;
- b/ het maximum totaalgewicht rond 11.000 kg. ;
- c/ de maximum wielbelasting rond 120 kg. per cm. bandbreedte (bij volgummibanden) ;
- d/ de maximum rijsnelheid van voertuigen met ijzeren banden 16 km/uur ; en
- e/ de maximum snelheid van vrachtauto's, afhankelijk van het gewicht, 16 tot 40 km/uur.

Wat bovenbedoelde voorschriften aangaat, onderscheidt men in de meeste Staten drie soorten van gebruik, t.w. :

- a/ privé gebruik ;
- b/ contractueel gebruik ; en
- c/ openbare exploitatie.

De onder a en b aangeduide exploitatie-vormen vallen niet onder eenige regeling.*) Wel het openbaar vervoer.

*) De arresten van het Hooggerechtshof der Vereenigde Staten No. 266 U.S. 571 en 271 U.S. 583 wijzen uit, dat „contract-carriers” niet mogen worden beschouwd als „common-carriers”, en dus hun werkzaamheid niet tot het openbaar transport moet worden gerekend.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tusschen vervoer van personen en vervoer van goederen.

In het algemeen blijkt de opvatting te zijn, dat het (veelal monopolistische) personenvervoer in kwestie regeling behoeft, zooals het railtransport die kent, om het publiek vaste diensten te verzekeren.

De ervaring met het goederenvervoer echter heeft geleerd, dat het algemeen belang het best gediend wordt met soepelheid van de betrokken bedrijven. Starre regeling werkt in deze nadeelig, vooral waar het dit (als regel niet monopolistische) vervoer toch niet beschermen kan tegen contract-exploitatie.

In 1927 waren er veertig Staten, welke voor het openbaar personenvervoer regels hadden vastgesteld, en twee en dertig, welke het openbaar goederenvervoer in meerdere of mindere mate contrôleerden, terwijl in drie Staten nog wetsontwerpen aanhangig waren ter regeling van het openbaar personentransport. Slechts enkele Staten lieten het regelen van openbaar wegtransport aan Locale] Ressorten over.

De regeling omvat in het algemeen het volgende.

- a/ Een vergunning wordt vereischt om tot de betrokken exploitatie gerechtigd te zijn.
- b/ Een ongevallenverzekering wordt verplicht gesteld, ten einde voor letsel of schade, veroorzaakt door onachtzaam vervoer, vergoeding te verzekeren.
- c/ Een (wegen)belasting wordt opgelegd, voor het gebruik, dat van de openbare wegen gemaakt wordt, en/of een bedrijfsbelasting, in compensatie voor de verleende exploitatierechten. (Alle Staten heffen belastingen).

Het district Columbië trof 't eerst in 1913 een regeling, als bedoeld, welk voorbeeld Pennsylvanië in 1914 volgde, en New-York, Colorado en Wisconsin in 1915.

De meeste regelingen dateeren echter van na 1920.

Vergunningen.

Vergunningen tot exploitatie van openbare wegtransportdiensten worden in het meerendeel der Staten, waar men ze verleent, slechts gegeven, als de in te stellen dienst uit verkeers-economisch oogpunt bezien, geacht wordt in 't belang

van het publiek te zullen zijn, hetgeen dan moet blijken uit een „certificate of public convenience and necessity”. Soms wordt een jaarlijksche vernieuwing der vergunning vereischt, welke bovendien al dan niet van verschillende voorwaarden afhankelijk kan worden gesteld.

Waar deze materie aan de Locale Overheden is overgelaten, vindt men hetzelfde.

In één Staat (Wisconsin) wordt een registratie-certificaat van een spoorwegcommissie en de toestemming van de betrokken Locale Ressorten vereischt.

Het Staatsorgaan, dat te adviseeren heeft over de uitreiking van vergunningen en de contrôle uitoefent op de naleving der bepalingen, is in de meeste Staten (20) de „Public Service commission” of „Public utilities commission”, in sommige (9) de „Railroad commission” of „Board of Railroad commissioners”, terwijl in een viertal Staten hiervoor de „Corporation commission” is aangewezen.

Deze commissies zijn Overheidsorganen, welke, in 't belang van het publiek, toezicht houden op één of meerdere openbare diensten. Ook wel wordt bedoeld toezicht opgedragen aan de „State Highway commission” of aan het „Department of Public works (utilities)”.

Twee en twintig Staten hebben hun regeling tot binnen gemeentegrenzen uitgebreid.

Heffingen.

Als boven opgemerkt, hebben zoowel de Staten als de Federale Regeering de bevoegdheid tot het heffen van belastingen.

Bedrijfs- en gebruiksbelastingen zijn echter bij het Nationale Gouvernement niet bekend, wel bij de Staten. *)

*) In 1926 bedroeg de opbrengst van belastingen op motorvoertuigen in totaal \$ 735.000.000, waarvan:

12,8 % aan Federale accyzen op personenauto's (3 % van de fabrieks-waarde);

40,3 % aan Staatsregistratie-belastingen;

27,9 % aan Staatsbenzine-belastingen;

2,0 % aan Gemeente-belastingen; en

17,0 % aan personeele belastingen (op het bezit van auto's).

De heffingen, welke het wegtransport treffen, zijn dan ook alle Staatsbelastingen. En aangezien elke Staat binnen wijde grenzen het recht heeft zijn bestuursmaatregelen vast te stellen, valt er uiteraard in de Unie op het gebied van belastingwetgeving een bonte verscheidenheid waar te nemen. Voor de gewone motorvoertuigenbelastingen moge hier verwezen worden naar de N. I. W. V.-publicatie no. 32. *)

Over het algemeen wordt van voertuigen in openbare exploitatie (c. q. van de betrokken ondernemers) meer belasting geheven, dan voor privé-gebruik het geval is. Deze hogere heffingen acht men gerechtvaardigd om twee redenen.

Ten eerste omdat bij motorwegverkeer in geregelde openbare diensten het per voertuig afgelegde kilometer-aantal grooter zal zijn dan dat, met voertuigen voor privé-gebruik afgelegd. Ten tweede, omdat door een transport-maatschappij, welke haar inkomsten (uitsluitend) te danken heeft aan vervoer over den gewonen weg, veel profijt van dezen weg getrokken wordt, dat in de door de onderneming behaalde winsten tot uiting komt. Waar regelingen bestaan voor het openbaar wegtransport, worden de daarbij betrokken ondernemingen bovendien min of meer beschermd tegen concurrentie, aangezien onder omstandigheden aan nieuw in te stellen, concurreerende ondernemingen een vergunning wordt geweigerd.

De aanslag van bedoelde belasting is, zooals boven in het licht gesteld, zeer verschillend.

In enkele gevallen wordt slechts een belasting geheven, welke overeenkomt met die voor voertuigen in privé-gebruik. In andere gevallen worden de voor privé-voertuigen geldende aanslagen eenvoudig met een zeker percentage (b. v. 100) verhoogd.

In veel Staten wordt echter de belasting voor openbaar geëxploiteerde voertuigen naar bijzondere grondslagen vastgesteld, en deze geheven of inplaats van de normale registratiebelasting of als vermeerdering daarvan.

Vorenbedoelde bijzondere grondslagen zijn: het voertuiggewicht (leeg); het totaalgewicht (beladen); het

*) „Motorvoertuigenbelastingen in de U. S. A.”

laadvermogen (of het aantal passagiersplaatsen); de bandenafmetingen; de bandensoort; het motorvermogen; de waarde; het afgelegde aantal km's; en de bruto-ontvangsten der onderneming. Veelal worden twee of meer van deze grondslagen gecombineerd.

Om eenig denkbeeld te geven van de grootte van vorenbedoelde aanslagen, diene het volgende.

Voor 25 Staten, waarbinnen van het openbaar wegtransport bijzondere belastingen worden geheven, is de grootte van den aanslag berekend, welke verschuldigd zou zijn voor een normalen vrachtauto van 2,5 à 3 ton laadvermogen, op luchtbanden, jaarlijks een afstand afleggende van 32.000 km., waarbij de bruto ontvangsten \$ 12.000 bedragen.

Wordt zoo'n voertuig privé gebruikt, dan moet daarvoor volgens deze berekening gemiddeld rond \$ 65 aan belastingen betaald worden en bij openbare exploitatie gemiddeld rond \$ 275— in beide gevallen exclusief het aan benzine-belasting op te brengen bedrag. *)

Neemt men aan, dat een auto, als vorenbedoeld, voor personenvervoer wordt gebezigd en daarvoor 25 zitplaatsen heeft, dan bedragen hooger genoemde belasting-aanslagen gemiddeld respectievelijk \$ 50 en \$ 290.

De meerdere belasting voor openbare exploitatie bedraagt voor vrachtauto's en autobussen zoo gemiddeld onderscheidenlijk \$ 210 en \$ 240,

Het volgende staatje geeft een beeld van deze meer te betalen bedragen in verschillende Staten.

Bedrag in dollars.	Percentage van 't aantal Staten	
0—100	(vrachtauto's) 44	(autobussen) 28
100—200	16	12
200—300	4	24
300—400	12	20
400—500	16	8
500—600	8	8

*) De benzine-belasting bedraagt voor een voertuig, als hier beschouwd, gemiddeld \$ 100 per jaar.

Aangenomen wordt dat bij het goederenvervoer alle belastingen gezamenlijk gemiddeld ruim 6 % der bruto-ontvangsten van het openbaar wegtransport bedragen, hetgeen gesteld wordt op ca. \$ 0,01 per ton.mile (f 0,0174 per ton.km.).

Algemeene opmerkingen.

Een kwestie, welke in den laatsten tijd in de U. S. A. sterk op den voorgrond treedt, is de regeling van het meer dan één Staat bestrijkende openbaar wegtransport.

Bevoegd tot het geven van voorschriften inzake dergelijk verkeer, is naar het thans geldende inzicht slechts de Federale Regeering.

De vraag, in hoeverre op bedoeld transport eveneens toepasselijk zijn de Staatsregelingen, geldig voor het verkeer binnen de Staatsgrenzen, heeft aanleiding gegeven tot tal van geschillen, waarin het Federale Hooggerechtshof vonnis heeft gewezen. Door arresten van dit Hof is thans in deze materie klaarheid gekomen. Vastgelegd is, dat het openbaar wegverkeer tusschen de Staten onderling geen exploitatievergunningen behoeft (dus vrij is in routes, tarieven, dienstregelingen, enz.), maar wel op evenredige en billijke wijze moet bijdragen in de wegwitgaven van betrokken Staten, alsook dien Staten, ten genoegte van het betrokken contrôle-lichaam, moet waarborgen, dat de veiligheid van het publiek geen gevaar loopt en de bereden wegen niet abnormaal zullen worden aangetast, een en ander volgens de regelingen, waaraan het openbaar motorwegverkeer binnen de Staatsgrenzen in kwestie onderworpen is.

Deze vreemde vrijheid was een doorn in 't oog van de daardoor gedupeerde spoorwegmaatschappijen, welke dan ook begrijpelijkerwijze niets onbeproefd hebben gelaten om voor bedoeld verkeer tusschen de Staten onderling een Federale regeling af te dwingen. De eerste poging hiertoe *) strandde op den hevigen tegenstand van de transportondernemingen, met name van de vrachtauto-transportondernemers. Toch

*) Cumminsbill, senaatswet No. 1734, zie K. O. V. no's 15, 37, 58 en 65.

heeft deze poging succes gehad, en wel dit, dat de publieke meening niet geheel tegen een Federale regeling is ingenomen, terwijl ook het meerendeel van de autobusondernemers daarvan niet geheel afkeerig is komen te staan. Bij den huidige toestand kan n. l. iedereen een vrachtauto- of autobuslijn openen, mits daarmee slechts een Staatsgrens overschreden wordt, hetgeen, vooral daar, waar de Staten betrekkelijk klein zijn (Nieuw-Engeland), tot een te scherpe concurrentie gevoerd heeft.

Door deze teekenen geleid heeft de Federale Regeering aan één harer gezagsorganen, de „Interstate Commerce Commission”, *) opdracht gegeven om te onderzoeken, in hoeverre een Federale regeling voor het openbaar wegtransport in kwestie wenschelijk en mogelijk is. Op grond van haar bevindingen moet dan bedoelde commissie der Regeering ter zake van advies dienen. In dertien verschillende plaatsen van het Land heeft deze Commissie reeds openbare vergaderingen gehouden, waarop belanghebbenden de onderhavige kwestie van hun standpunt konden belichten.

Een Federale regeling van het autobustransport tusschen verschillende Staten kan binnenkort verwacht worden. Regeling van openbaar vrachtautotransport ondervindt nog te veel tegenstand (o.a. uit landbouwkringen) en zal dan ook waarschijnlijk door de „I. C. C.” ontraden worden.

*) in het leven geroepen door de „Interstate Commerce Law” van 1887 voornamelijk ten einde toezicht uit te oefenen op het spoorwegverkeer tusschen de Staten onderling

ke
no-
ers
ui-
lijn
den
ein
erd

ng
rce
in
ns-
an
ee-
de
are
on-

en
ge-
eel
ar-

De eerste afdeeling van het boek is gewijd aan de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht. De tweede afdeeling behandelt de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht. De derde afdeeling behandelt de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht.

Over deze geschiedenis wordt hier de bedoeling is, om de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht, te behandelen. De bedoeling is, om de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht, te behandelen. De bedoeling is, om de geschiedenis van de Nederlandsche Indische Compagnie, welke in 1602 werd opgericht, te behandelen.