

PUBLICATIE

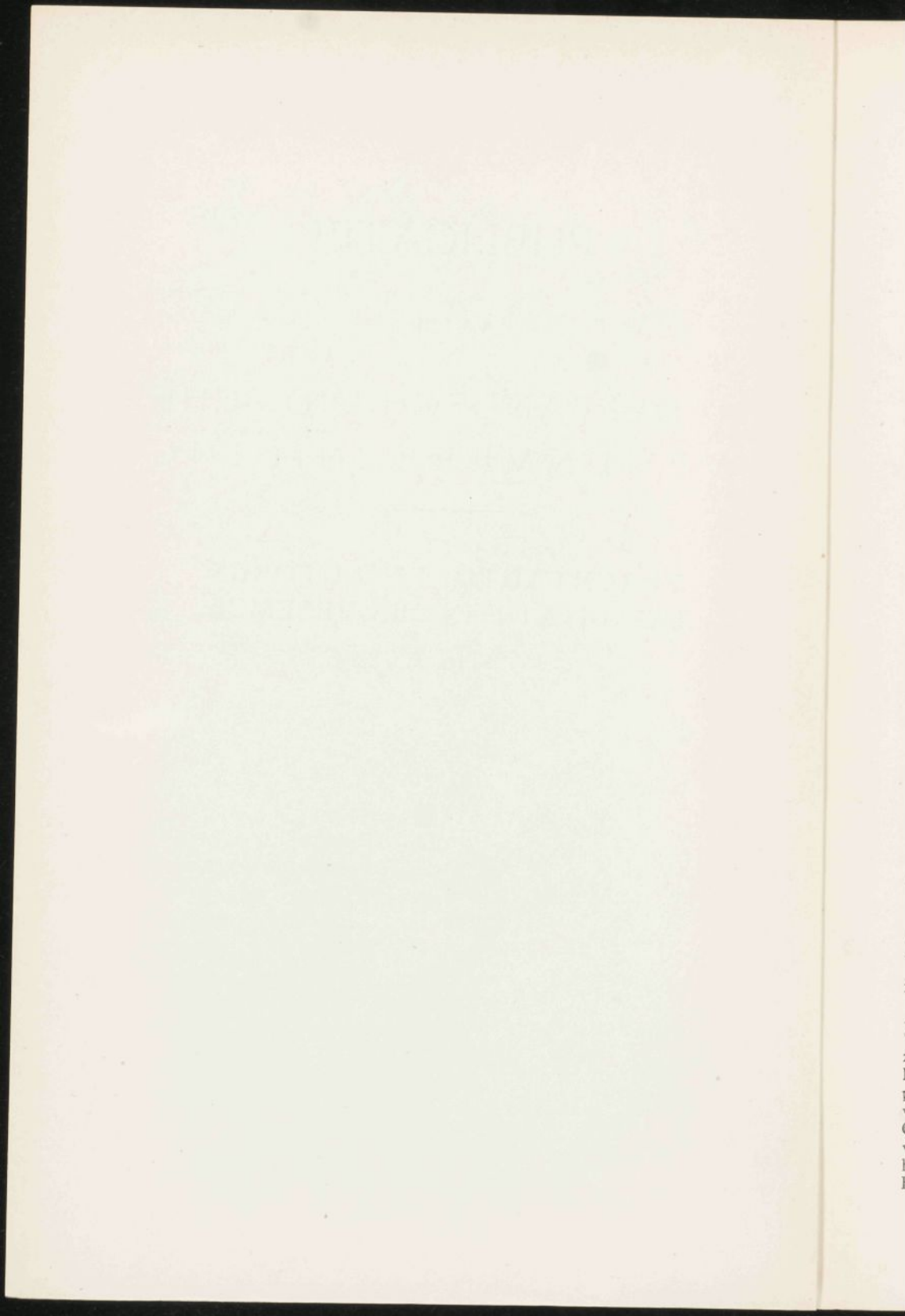
VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WEGENVEREENIGING

VRACHTAUTO- EN AUTOBUS-
EXPLOITATIE IN DEN VREEMDE.

No. 1.





INLEIDING.

Deels om aan bestaande belangstelling te voldoen en anderdeels om nieuwe belangstelling te wekken voor *het* transportprobleem bij uitnemendheid van dezen tijd, heeft het Dag. Bestuur der N.I.W.V. uitgezien naar middelen om de beschikking te verkrijgen over gegevens, betreffende het vrachtauto- en autobusbedrijf in den vreemde, aan de hand waarvan een overzicht was te geven van den stand der oplossing van bedoeld vraagstuk buiten ons Indië. Het heeft zich daartoe gewend tot Harer Majesteits Gezanten en Consuls-Generaal der Nederlanden van die landen en gewesten, waarin zich, naar werd verondersteld, op verkeersgebied door het opkomen van den auto een omwenteling afspeelt, waarvan in de vakliteratuur *) weinig of niets wordt weergegeven. Aan deze autoriteiten heeft het inlichtingen verzocht omtrent betrokken vergunningen en heffingen, alsmede omtrent mogelijke bescherming van eenige transportonderneming tegen concurrentie van een andere en de publieke opinie ter zake.

De meeste dezer vertegenwoordigers voldeden aan ons verzoek; evenwel was de wijze, waarop zulks geschiedde, uiteraard verschillend. Sommigen beperkten zich tot een aanwijzing der bronnen, waaruit de gewenschte gegevens waren te putten. Anderen gaven zich de gewaardeerde moeite een rapport te doen opstellen, waarin de verzochte inlichtingen meer of minder uitgebreid werden verstrekt. Van verscheidenen mochten exemplaren der betreffende wetten en besluiten worden ontvangen, vaak met een toelichting daarop. Enkelen zonden slechts eenige courantenuitknipsels.

*) Voor Amerika, Frankrijk en Duitschland moge dus naar de „Korte overzichten der vakliteratuur” worden verwezen en naar de N.I.W.V.-publicatie No. 32: „Motorvoertuigen-belastingen in Amerika” — in een afzonderlijke publicatie zullen binnen afzienbaren tijd de belangrijke gegevens over motorverkeer (o.a. het rapport van de „hearings” der „Interstate Commerce Commission” aangaande de concurrentie van motorbussen en spoorwegen), welke der N.I.W.V. uit Amerika (dat een autobezit per persoon van 1:6 heeft) zijn toegezegd, worden verwerkt en nadere mededeelingen over Fransche en Duitsche toestanden worden gedaan.

Uit deze heterogene verzameling van gegevens een homogeen overzicht samen te stellen is onmogelijk.

In hoofdlijnen evenwel vindt men in het volgende : gegevens omtrent vrachtauto- en autobus-transport in den vreemde, waarvan de kennis waardevol is voor de bestudeering van de, ook voor Indië actueele vraagstukken, betreffende dit transport, op welke aangelegenheid in een volgende publicatie zal worden teruggekomen.

Achtereenvolgens vinden hier, naar de werelddeelen (Europa, Australië en Azië) gerangschikt, een plaats : een overzicht der vergunningverleening, der belastingen en andere heffingen, en verder enkele algemeene opmerkingen. Aan het slot van elk der beide eerstbedoelde overzichten is een résumé gegeven, voor zoover het landen betreft, waar het motorverkeer betekenend is en waarvan voldoende gegevens ter beschikking staan (van de andere landen zijn de mededeelingen achteraan beknopter weergegeven).

Vooraf gaat een woord van bijzonderen dank aan de vertegenwoordigers der Nederlandsche Regeering, die door hun op zeer hoogen prijs gestelde bereidvaardigheid ons tot deze publicatie in staat hebben gesteld.

Veel dank ook zijn we verschuldigd aan mr. ir. H. J. Kiewiet de Jonge, die ons ten slotte bij de bewerking hiervan wel heeft willen ter zijde staan.

NEDERLAND.

I.

Vergunningen.

De wettelijke regeling van het goederen- en personenvervoer heeft ook in Nederland de laatste jaren de aandacht getrokken. Behalve verscheidene publicaties in tijdschriften of brochures, vindt men, als resultaat dier belangstelling, uitgaven van de vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres” en van den „Algemeenen Nederlandschen Wielrijders-Bond”, voorts het eerste rapport der bekende staatscommissie-Patijn (1924) en ten slotte de wijziging van de wet van 23 April 1880, s. 67, betreffende de openbare middelen van vervoer met uitzondering der spoorwegdiensten.

Laatstbedoelde wijziging bracht het huidige vergunningsstelsel. (Tweede Kamer, bijlagen: 1924/25 No. 412; 1925/26 No. 82; hand. 1925/26 p. 1166/81; Eerste Kamer: hand. 1925/26 p. 421/424). Dit stelsel berust op de volgende beginselen.

Een vergunning wordt uitsluitend vereischt voor intercommunale autobusdiensten. Niet voor die van vrachtauto's — in overeenstemming met bovenvermeld rapport-Patijn (p. 30). Behoudens het betalen van een wegenbelasting oordeelden noch genoemde commissie noch de beide ministers van Swaay en Van de Vegte, die aan de voorbereiding van de wet deelnamen, een verdere belemmering van de vrije ontwikkeling van het vrachtautoverkeer gewenscht. Bovendien werd een doeltreffende regeling hiervan niet doorvoerbaar geacht. „Voorzoover mijn kennis reikt, staat te vreezen, dat bij het goederenvervoer de ontduiking bijna regel zou worden” — aldus de minister bij de eerste openbare behandeling (hand. 2e Kamer p. 1175).

Alleen vergunningen voor het exploiteeren van autobusdiensten dus. Zoodanige vergunning verleen en gedeputeerde staten. Betreft zij het territoir van meer dan een provincie, dan plegen de betrokken colleges overleg.

Er is steeds beroep op de Kroon, waardoor de eenheid in beslissingen voldoende gewaarborgd wordt geacht.

De aanvragen tot vergunning worden zeer veelzijdig behandeld. Ten eerste van den formeelen kant; de aanvraag ligt een maand ter visie. Ondernemers van spoor- en tramwagediensten, enz. kunnen worden uitgenoodigd zich omtrent haar te verklaren. Een ambtenaar van het toezicht op de spoorwegen moet worden geraadpleegd. Bovendien mag elk belanghebbende zijn bezwaren schriftelijk of mondeling voorbrengen. Gedeputeerden geven zelf nog nadere voorschriften in dit opzicht.

Voorts wordt de aanvraag in verband met de veiligheid en met den stand der te berijden wegen beschouwd. Desbetreffende eischen, ook nopens de keuring der autobussen, zullen dus provinciaal verschillen. Evenwel zijn eenigen tijd geleden de door de commissarissen der Koningin aangewezen keuringsdeskundigen reeds bijeengekomen, om te overleggen in hoeverre meer uniformiteit van eischen te bereiken zoude zijn. Dergelijk overleg neemt thans vasteren vorm aan—het zal door de Kroon worden bevorderd, die krachtens artikel 10 (oud 7) bij algemeenen maatregel van bestuur nadere bepalingen tot verzekering der veiligheid van de reizigers met openbare middelen van vervoer, dus met autobussen, kan vaststellen. Bovendien zal bij de beschouwing van de aanvraag tot vergunning „in het bijzonder op den voorgrond treden deze moeilijke vraag van *verkeers-economie*, in hoeverre het verkeersbelang in een streek door het in werking brengen van een autobusdienst op den duur zal worden gebaat dan wel geschaad, indien reeds andere vervoermiddelen, hetzij spoor- of tramwegen, hetzij autobusdiensten, voorhanden zijn” (stuk 412.3). Ten opzichte van dezen verkeers-economischen kant *onthield* de wetgever zich echter, geheel en opzettelijk, van het stellen eener norm. Gedeputeerden zijn in hunne verkeers-economische appreciatie geheel vrij.

Ook in de voorwaarden, welke overigens aan de vergunning zijn te verbinden, is groote vrijheid gelaten. Zoo bijvoorbeeld ter zake van de verplichting om reizigers tegen ongelukken te verzekeren (stuk 82.2). Dit, velen interesseerende, punt is

niet bij de wet geregeld. De commissie-Patijn had anders gewenscht, maar de minister argumenteerde in hoofdzaak, dat hij geen verantwoordelijkheid kon aanvaarden voor de soliditeit der verzekeringsinstellingen, waarbij de verplichte polis zou moeten worden genomen. Bovendien stelde Zijne Excellentie zich met vaker genoemde commissie op het standpunt „dat de thans ten nadeele van de tramwegen bestaande ongelijkheid tusschen tram en autobus zooveel doenlijk behoort te worden getemperd. Aan deze alleszins juiste gedachte zou echter, en thans ten nadeele der autobussen, te kort worden gedaan, indien aan autobusondernemingen een eisch omtrent verzekering werd gesteld, waaraan voor de tramwegen nimmer is gedacht. Voor de stoombooten, die evenals de autobussen aan de wet van 1880 onderworpen zijn, is dit evenmin het geval” (stuk 412.3).

Later, bij de openbare behandeling gaf de minister toe, in een regeling der verzekering toch wel „iets nuttigs” te zien, en „de mogelijkheid van een goede regeling niet geheel uitgesloten te achten” (hand. 2eK. p. 1176). Van andere zijde werd echter betoogd, dat behalve de genoemde nadeelen de voorzichtigheid bij het rijden, dus de veiligheid van het publiek, zeker niet winnen zou bij de overtuiging van den ondernemer, dat de schade aan persoon en goed door een ongeluk overkomen, hem zelf niet in het minste deren zou (stuk 82.1).

Ten aanzien van wijziging, intrekking of overdracht van de vergunning gelden dezelfde bepalingen als bij hare verleening.

Locale autobusdiensten blijven geheel buiten de wet. Indien gemeenten, voor interlocale diensten, eindpunten aan hare grens mochten aanwijzen, welke niet aan het locale verkeersnet aansluiten — hetgeen voor de van buiten aangevoerde personen uiteraard hoogst ongerieflijk zoude zijn — dan zal, meende de minister, de Kroon zulk een regeling hoogstwaarschijnlijk op grond van strijd met het algemeen belang vernietigen. Verder wilde de Regeering niet gaan, niettegenstaande de heer Van den Bergh Jr. in de Eerste Kamer er sterk op aandrong. Een verplichting voor de gemeenten, om toe te

laten, dat van buiten komende reizigers direct naar het hart der stad zouden worden vervoerd, zonder overstappen, stuitte op de gemeentelijke autonomie af.

Vergunninghouders moeten eventueel de post vervoeren.

Résumé: In Nederland wordt alleen voor interlocale autobusdiensten door gedeputeerde staten vergunning verleend, met beroep op de Kroon — een combinatie dus van decentralisatie en centralisatie. Criteria zijn in hoofdzaak: verkeerseconomie en -veiligheid. Voor deze beide geeft de wet geen normen. Algemeene veiligheidseischen worden evenwel gesteld bij algemeenen maatregel van bestuur. Gedeputeerden kunnen ook andere eischen stellen, bijvoorbeeld verzekering tegen ongevallen.

II.

Heffingen.

De voorgeschiedenis van het, bij Koninklijke Boodschap van 20 Mei, 1926, ingediende ontwerp eener Wegenbelastingwet (Tweede Kamer, bijlage 313) vindt men hoofdzakelijk in de proeve van zulk een wet, uitgegeven door de vereeniging „Het Nederlandsche Wegencongres”, en in het bekende rapport der commissie-Patijn. De hoofdbeginselen van beide publicaties zijn in bedoeld wetsontwerp vrijwel alle overgenomen. Dit omvat, behalve een regeling van de eigenlijke wegenbelasting, bovendien een aantal artikelen, betreffende de instelling van een wegfonds, de uitkeeringen daaruit aan de provinciën, de vaststelling van een rijkswegenplan en die van provinciale wegenplannen. Een duidelijk verband dus tusschen belastingopbrengst en belastingbestemming.

Om het eigenaardig karakter van deze Nederlandsche belastingwet te begrijpen, is het gewenscht kort te herinneren aan den feitelijken toestand, welken men ginds op wegengebied aantreft.

Het eerste, wat dezen toestand typeert, is het door of bij elkaar liggen van Rijks-, provinciale-, waterschaps-, gemeenten en andere wegen, zoodat een locale of zelfs provinciale wegenbelasting, — als in N.-Brabant en Groningen — niet kon voldoen.

Ten tweede waren weliswaar vroeger de Nederlandsche klinker- en grindwegen beroemd, doch het is, — aldus constateert de memorie van toelichting op het wetsontwerp — „in hoofdzak toe te schrijven aan de vermeerdering van het aantal motorrijtuigen van allerlei soort, dat vele wegen omvangrijke verbeteringen moeten ondergaan, andere (welke door nauwbebouwde kommen leiden) geheel of gedeeltelijk omgelegd dienen te worden, terwijl hier en daar de verbetering van een veer, of de vervanging van een veer door een brug, niet lang meer kan uitblijven. Bovendien zullen enkele nieuwe wegen behooren te worden aangelegd”. En verderop wordt nogmaals verzekerd „dat hoofdzakelijk voor het verkeer, zoo met lichte als met zware motorrijtuigen, de behoefte aan verbetering, verbreding en nieuwen aanleg steeds dringender wordt.”

Vandaar in één enkele wet het besluit tot verbetering van het wegnnet en tot belasting van motorrijtuigen om de kosten dier verbetering — ruim driehonderd millioen gulden — te bestrijden.

Wat nu den aard dezer heffing betreft, volgt uit het vorenstaande, dat deze centraal moest wezen. En daar van een hoofdzakelijke benzine- of bandenbelasting, wegens de bekende nadeelen, werd afgezien, kwam men vanzelf tot een Rijks-wegenbelasting, met toekenning van een deel der opbrengst aan de provinciën, die dit wederom ten deele aan andere wegbeheerders kunnen doen toekomen.

Aan de gemeenten wordt evenwel geen uitkeering gedaan, dan voorzoover een Rijks- of provinciale weg bij haar in onderhoud is. Voor taxi's, bestelauto's, vrachtauto's in het havenbedrijf, e.d., welke zelden van de gemeente-wegen af komen, moet niettemin wel belasting worden betaald.

Het wegenfonds, waarin de opbrengst der belasting, en binnen eenige jaren ook die der rijwielbelasting, wordt gestort, is niet een zelfstandige stichting doch slechts een afzonderlijke administratie. Behalve bedoelde gelden wordt er een niet gefixeerde som uit de algemeene middelen jaarlijks aan het fonds bijgedragen.

Men raamt den duur der algeheele wegverbetering op 25 à 30 jaren.

Wat aangaat de tarieven, is het volgende op te merken. Van het rijwiel werd reeds, in de verteringsbelasting daarop, f 3,— geheven. Dit bedrag blijft.

Personenauto's, n.l. auto's voor hoogstens zeven personen, den bestuurder inbegrepen, worden met f 6,— per 100 kg. belast tot een minimum van f 48,—.

De vrachtauto en autobus veroorzaken, door het grootere eigengewicht en vaker stoppen op gemiddeld grootere afgelegde trajecten, meer schade aan den weg dan de personenauto. Derhalve was het tarief oorspronkelijk op onderscheidenlijk f 10,— en 12,50 per 100 kg. gesteld — bij de openbare behandeling werden deze bedragen echter tot f 6,— en f 8,— verlaagd.

Als regel is aangenomen, dat motorrijtuigen op alle wielen van luchtbanden voorzien zijn. Tusschen gewone luchtbanden en ballonbanden wordt blijkbaar geen onderscheid gemaakt. Nu geldt onderstaand tarief, dat wordt verhoogd met onderscheidenlijk 30 %, 60 % of 100 % naarmate de wielen voorzien zijn van cushion-, massieve rubber- of ijzeren banden. Berekend wordt, dat het tarief, b.v. voor vrachtwagens met massieve rubberbanden, op ongeveer een halven cent per tonkilometer is te stellen, voor die met luchtbanden dus op ongeveer een kwart cent.

Het voornaamste deel der tariefbepalingen luidt als volgt:
De belasting bedraagt voor een vol jaar:

- | | | |
|----|---|-------|
| a. | voor een rijwiel met hulpmotor (onverminderd de rijwielbelasting) | f 3,— |
| b. | voor een motorrijwiel tot 60 kg. eigengewicht „ | 10,— |
| | „ „ „ van 60—120 kg. „ | 20,— |
| | „ „ „ boven 120 kg. „ | 30,— |
| | „ „ „ met zijspan steeds extra „ | 10,— |
| c. | voor een personenauto (hoogstens 7 pers.) per 100 kg. | 6,— |
| | minimum | 48,— |
| d. | voor een autobus per 100 kg. | 8,— |
| e. | „ „ vrachtauto per 100 kg. | 6,— |
| f. | „ „ stoom- of motorwals per 100 kg. | 2,— |

g. per aanhangwagen wordt voor den trekkenden motorwagen op meer dan twee wielen extra betaald, indien het eigengewicht van den aanhangwagen is:

hoogstens 1200 kg.	f 30,—
van 1200 tot 4000 kg.	„ 100,—
meer dan 4000 kg.	„ 150,—

Het ligt in de bedoeling uit de opbrengst der belasting ook den afkoop van tollén te bekostigen.

Résumé: De Nederlandsche wegenbelasting wordt, uitsluitend van motorrijtuigen, tegen matige tarieven, centraal geheven, met uitkeeringen uit de opbrengst aan de provinciën, enz.

De gelden worden in een wegonfonds afzonderlijk geadmínistreerd en moeten, met een bijdrage uit de algemeene middelen, dienen voor den ombouw, de vernieuwing en de verbetering van het onmiskenbaar achterlijke wegonnet.

III.

Algemeene Opmerkingen.

De pers en het publiek zijn in het algemeen op de hand van de autobus-ondernemers.

Zooals bekend, wordt de aanleg van groote, nieuwe wegen b.v. „den Haag-Rotterdam”, of de belangrijke verbetering van bestaande, b.v. „Amsterdam-Haarlem-Leiden-den Haag” en „Amsterdam-Abcoude-Utrecht”, voorbereid of uitgevoerd. De lange duur — 25 tot 30 jaar — van de invoering van het geheele wegonplan is, behalve aan financieele overwegingen, vooral te wijten aan het ontbreken van een snelwerkende onteigenings-wetgeving ten behoeve van den aanleg van wegen, en van een voldoende aantal bedreven aannemers.

Volgens verscheidene deskundigen is de slechte toestand van het Nederlandsche wegonnet volstrekt niet alleen aan het motorverkeer te wijten, maar ook aan de veel te sterke bezuiniging op het wegonderhoud in de laatste jaren.

De concurrentie van autobussen met de spoorwegen betreft voornamelijk de korte trajecten rondom de groote plaatsen en rondom markten op marktdagen. De spoorwegen vangen

deze concurrentie op door uitgifte van buurtverkeer- en marktkaarten, de laatste zelfs voor 3,5 cent per km. retour, waar vóór den oorlog de prijs 3,25 cent was (opgave begin 1926). Bij de mededinging erkent men echter ook de mogelijkheid van samenwerking, voorzover een autobusdienst een voedingslijn bedient of tot het sluiten van kleine stations leiden kan. Dit laatste is echter alleen mogelijk, wanneer ook het vrachtvervoer kan worden overgelaten.

Interessante voorbeelden van samenwerking van autobus en stoomtram, in eenzelfde onderneming, bieden de Geldersche en de Westlandsche Stoomtram Mij.

GROOT-BRITTANNIË. *)

I.

Vergunningen.

Groot-Brittannië, Engeland vooral, is het klassieke land van het verkeer.

In 1847 kwam bij de „Town Police Clauses Act” een vergunningsstelsel voor de bijna reeds weer verdwenen cabs tot stand.

In 1889 werd dit stelsel ook over de toen nog door twee-, vier-, of zesspannen getrokken bussen en coaches uitgebreid.

Deze licenties werden — alleen in Engeland en Wales — door ruim duizend verschillende locale colleges verleend, die bovendien de bevoegdheid hadden, verordeningen op verkeersgebied te maken. Evenwel strekte deze bevoegdheid weer niet zóó ver, dat zij aan omnibusdiensten bepaalde wegen konden voorschrijven, of deze aan bepaalde tarieven of dienstregelingen konden binden.

Was dit alles even begrijpelijk als onschadelijk in den diligentetijd, weldra reden ook de autobussen en taxi's volgens voor paardentractie ingericht vergunningssysteem. En steeds meer bleken toen de bezwaren hiervan.

Geheel overeenkomstig de tradities van Britsche rechtsvorming, hield men de structuur van het stelsel zoo lang mogelijk overeind. Wel werd in 1916 een tijdelijke wijziging getroffen, maar die verdween weer in 1921.

Ten einde de niet voor zwaar motorverkeer geschikte wegen te kunnen afsluiten, werd toen een ministerieele beschikking vereischt. Maar dit nieuwe stelsel paste niet geheel bij het oude aan, zoodat alle moeilijkheden niet werden opgeheven. Ook bleef het gemis aan zeggingschap in zake tarief en dienstregeling, zoowel als het overgroote aantal licentie-verleenende autoriteiten als een nadeel bestaan.

Daarom werd in Mei 1922 door den Minister van Verkeerswezen een commissie in den trant van de commissie-Patijs ingesteld.

*) Autobezit per hoofd 1 : 49.

Aan haar in 1925 verschenen „First Interim Report” is het vorenstaande ontleend.

Deze commissie bleef voorstandster van locale vergunningsverleening, maar wilde het aantal der raden, welke hiertoe bevoegdheid bezaten, tot ruim 300 beperken.

Het zouden zijn, behalve voor London, de „County Councils,” „County” en „Non County Borough Councils,” de „Urban” en „Rural District Councils”; met dien verstande evenwel, dat niet de geheele „council” zich met de vergunningsaanvraag zou bezighouden, maar een klein, uit en door dit college gekozen comité, van welks beslissing alleen beroep op den Minister van Verkeerswezen open zou staan. Merkwaardige delegatie van bevoegdheden! Volgens een van het departement van dezen minister ontvangen memorandum zouden alleen de beide eerstgenoemde „councils” vergunningen kunnen verleen. Het is evenwel de vraag of die opgave als volledig bedoeld was.

Blijkens bedoeld memorandum worden alleen voor openbare voertuigen vergunningen vereischt. Daarbij wordt door de „council,” die haar verleent, geen belasting of retributie geheven. Wel echter wordt, behalve of de autobussen aan de veiligheidseischen voldoen, onderzocht, of de dienst wenschelijk is. En daarmee staat men ook ginds voor een verkeers-economisch vraagstuk.

Hiermee maakt men het zich evenwel niet moeilijk in dezen zin, dat practisch alleen de concurrentie tusschen autobus eenerzijds en tram, trolley- of autobus anderzijds, *niet* tusschen autobus en spoorweg of buurtspoorweg in beschouwing genomen wordt. Bovenvermeld rapport houdt zich uitsluitend met de concurrentie op dit gebied bezig. En het memorandum bevestigt, dat buitendien geen stappen worden gedaan om spoor- of buurtspoorwegen tegen welken vorm van motormededinging ook te beschermen.

De beperking van de concurrentie met trolley of tram, dus in en om de steden, geschiedt voornamelijk door voor die gedeelten, waar de autobus het tram-traject volgt, de prijzen van den bus iets hooger te stellen — maar ook voor dat traject alleen — dan die van de tram, en voorts door de stopplaatsen voor elk vervoermiddel goed uit elkaar te houden.

Overigens wordt er voor gezorgd, dat een weg niet met autobussen overladen wordt, en er geen vernietigende concurrentie tusschen bussen onderling kan ontstaan. Daarom moeten de tarieven en dienstregelingen voortaan worden goedgekeurd.

De genoemde commissie vindt „twopence” per mijl voor landelijke, en „one and half penny” voor bebouwde wegen of wijken, bij de huidige prijzen en in normale omstandigheden, een behoorlijk minimum tarief.

Résumé: Groot-Brittannië kent voor autobusdiensten een vergunningssysteem. Dit is vrij sterk gedecentraliseerd, met centraal beroep op den Minister voor Verkeerswezen.

In het algemeen worden vergunningen vlot verleend.

Concurrentie met de spoorwegen is blijkbaar vrij; met de stadstrambanen, en tusschen autobusdiensten onderling, wordt zij niet onbeperkt toegelaten, maar gewoonlijk door regeling der tarieven getemperd.

II.

Heffingen.

In Groot-Brittannië zijn de primaire wegen (highways) v.n. in beheer bij de „County” en „County Borough Councils” en de secundaire v.n. bij de „Urban” en „Rural District Councils”. Zulks berust op de „Local Government Act” van 1888.

Beide eerstgenoemde colleges heffen de voertuigbelasting, waarvan de tarieven zijn neergelegd in de „Second Schedule” van de „Finance Act” van 1920. Zij dragen echter de geheele opbrengst aan het nationale „Road Fund” af.

Uit dit wegenfonds worden aan de locale gebiedsdeelen bijdragen toegekend voor aanleg, onderhoud, enz. van primaire en secundaire, niet van tertiaire en andere wegen. Deze laatste moeten door het betrokken gebiedsdeel op eigen kosten aangelegd en onderhouden worden, wat nogal ontevredenheid schijnt te wekken.

De opbrengst der motorvoertuigen-belasting bedraagt thans rond 18 millioen pond, d.i. ongeveer 40 % van het voor de gewone wegen per jaar uit te geven bedrag (vgl. Roads and

Road Construction van 1-1-'26, gereviewd in „Kort overzicht van de vakliteratuur” No. 6 der N.I.W.V.).

Het wegefonds stond van 1909 tot 1919 onder een vrij zelfstandigen Wegenraad, den „Road Board”.

Overeenkomstig de indeeling van het Britsche budget beschikte deze „Board” ook over eigen inkomsten, n.l. de opbrengst van motorvoertuigen-belasting en eenige andere belastingen.

In 1919 gingen de bevoegdheden van dezen raad op het hoofd van het toen ingesteld Ministerie van Verkeerswezen over, die nu nog door een adviseerenden wegenraad wordt bijgestaan, zoodat er feitelijk niet veel veranderde.

De voertuigenbelasting werd en wordt in hoofdzaak ongeveer volgens onderstaande tarieven geheven:

	per jaar
Vierwielige voertuigen voor twee paarden: . . . f	25,—
Huurrijtuigen	9,—
Motorrijwielen:	18,—
Zijspanwagens:	12,—
Privé-auto's per paardekraft:	12,—
Tramwagens:	7,50
Taxi's en autobussen tot 8 zitplaatsen:	180,—
van 9 „ 14	360,—
„ 15 „ 20	540,—
„ 21 „ 26	720,—
„ 27 „ 32	864,—
„ 33 „ 40	1008,—
„ 41 „ 48	1152,—
„ 49 „ 56	1296,—
„ 57 „ 64	1440,—
van meer dan 64, per meerdere zitplaats	18,—
boven „	1440,—
electrische vrachtauto's tot 1250 kg. eigengewicht: „	72,—
van 1250 „ 2000 „	156,—
„ 2000 „ 3000 „	240,—
„ 3000 „ 4000 „	288,—
„ 4000 „ 5000 „	324,—
„ meer dan 5000 „	360,—

terwijl voor elken aanhangwagen f 72,— toeslag wordt geheven,

andere vrachtauto's tot	720 kg. eigengewicht :	f	120,—
van 720 „	1000 „	„	192,—
„ 1000 „	2000 „	„	312,—
„ 2000 „	3000 „	„	480,—
„ 3000 „	4000 „	„	576,—
„ 4000 „	5000 „	„	648,—
„ meer dan 5000 „	„	„	720,—

terwijl voor elken aanhangwagen f 72,— toeslag wordt geheven.

Résumé: De voertuigenbelasting in Groot-Brittannië heeft een centraal vastgesteld tarief, uniform voor het Vereenigd Koninkrijk met uitzondering van Londen.

De belasting wordt echter gedecentraliseerd geïnd.

Hare opbrengst komt in een centraal fonds, van waaruit bedragen aan locale gebiedsdeelen ten behoeve van het primaire en secundaire wegennet worden uitgekeerd—het tertiaire net is geheel voor locale rekening.

De tarieven bevorderen het gebruik van auto's met motoren van een gering aantal paardekrachten, van zware autobussen en van zware vrachtauto's.

III.

Algemeene Opmerkingen.

Volgens mededeeling van H.M.'s Gezant te Londen is het niet mogelijk te zeggen aan welke zijde — autobus dan wel spoor- en tramweg — het publiek zich schaaft.

In Groot-Brittannië heeft men het vraagstuk der wegverbetering deels aan dat der schepping van arbeidsgelegenheid voor werklozen gekoppeld. Zulks leidde er toe, dat een zeer snelle onteigeningsprocedure werd ingevoerd — soms kon binnen een week na aanvraag op het vereischte terrein worden begonnen.

In en om Londen moeten wel autobusdiensten, welke verkeers-economisch overbodig geacht worden, van overheidswege zijn opgeheven.

BELGIË.

I.

Vergunningen.

Het industrieland België heeft, vooral in het oostelijk deel, een buitengewoon dicht spoorwegnet. Hiernaast ontwikkelt zich het motortransport onbelemmerd, veelal begunstigd zelfs, daar alleen tegen concurrentie-excessen wordt gewaakt.

Het vrachtauto-transport is er volkomen vrij. Autobusdiensten worden geregeld door de wet van 15 September, 1924, en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten.

Volgens vorenbedoelde regelingen is voor elken autobusdienst een vergunning noodig. Deze wordt verleend door het betrokken gemeentebestuur, dagelijksch bestuur der provincie, of door de Kroon, naar gelang het stedelijke, provinciale dan wel interprovinciale diensten betreft. Beroep is steeds mogelijk.

Alvorens op een aanvraag te beschikken, wordt een onderzoek ingesteld naar „het nut der onderneming”, het traject en de tarieven. In de praktijk wordt de vergunning alleen geweigerd, indien er een concurrentie tegen een railbaan zou ontstaan met als gevolg vermoedelijke schade voor deze laatste, buiten verhouding staand tot het van de concurrentie te verwachten openbaar nut.

Het is dan ook gewoonte de vergunningen vrijwel steeds te verleenen, naar het heet, eventueel tegen betaling van een schadeloosstelling aan de spoor- of tramwegmaatschappijen, met welke geconcurrereerd zal worden, ter gedeeltelijke compensatie van toe te brengen verliezen.

Een en ander wordt bepaald in het door de Kroon vastgestelde lastenboek, het „cahier des charges”, waarin de overeengekomen tarieven, trajecten enz. worden ingevuld door de autoriteit, welke de vergunning verleent. Dit „cahier” bevat aan verdere vergunningsvoorwaarden o.m. de bepaling, dat geen monopolie wordt verleend, dat het vervoer van de post en enkele postambtenaren of -beambten gratis moet geschieden, — ook o.m. door afhaakbare bussen aan de wagens of elders —

voorts, hoe de arbeids- en minimum-loonregeling, hoe de tarieven en de dienstregeling, alsmede hoe groot de te storten waarborgsom moeten zijn. De aanvrager kan deze voorwaarden al dan niet accepteren. Heeft hij ze geaccepteerd en overtreedt hij ze, dan staat hem boete of erger te wachten. Aanvaardt hij ze ten slotte niet, dan kan, op de basis van het lastenboek, een openbare aanbesteding worden gehouden.

Evenwel is aan de „Société nationale des chemins de fer vicinaux”, welke bijna alle locaalspoorlijnen exploiteert, in bepaalde gevallen preferentie verleend op een vergunning tot het exploiteeren van ook autobusdiensten. Dit geschiedde bij de wet van 11 Augustus, 1924. Bedoelde gevallen doen zich voor daar, waar (No. 5 art. 1) reeds secundaire spoorlijnen geprojecteerd, doch nog niet uitgevoerd werden en de aangevraagde autobusdienst een traject zou volgen met invloed op den bestaanden locaalspoorweg tengevolge, of waar zulk een dienst twee plaatsen verbindt, welke aan een buurtspoor liggen. De vergunning wordt dan uitgereikt door den Minister van Openbare Werken. De voorwaarden zijn in een „cahier des charges” vervat, dat in hoofdzaak met het lastenboek voor gewone autobus-ondernemers overeenkomt. Overigens sluit deze wet, ook wat contrôle op het financieel beheer betreft, aan bij het systeem der bestaande wet van 24 Juni, 1885, op de locaalspoorwegen.

De duur der vergunningen wordt in het lastenboek vastgesteld. Deze bedraagt hoogstens twintig jaar, voor de preferentie-lijnen der „Société” hoogstens tien jaar. Tevens zijn voorzieningen getroffen met betrekking tot eventueele overname van den betrokken dienst.

Merkwaardig is de regeling der schadeloosstelling van passagiers na een ongeluk, omdat deze op vrijwel tegen-gestelde opvattingen berust, als in Nederland aan het licht traden. In Holland geen verplichting voor spoor- en tramweg-maatschappijen om haar passagiers speciaal tegen ongelukken enz. te verzekeren en derhalve ook niet zoo'n verplichting voor autobusdiensten (al voelden velen daar toch wel voor), wijl de ondernemers hiervan niet voldoende kapitaalcrachtig werden geacht. In België daarentegen wel zulk een ver-

plichting tot assurantie van een autobusdienst voor de kapitaal-krachtige „Société nationale des chemins de fer vicinaux”, (No. 9 art. 5), — zij kan daarvoor ook zelve een fonds vormen onder toezicht van den minister—en niet voor den particulieren ondernemer van zulk een dienst.

Men bedenke hierbij, dat een waarborgsom gestort worden moet, zoodat wel op kapitaal-krachtige autobus-ondernemers, op wie na een ongeluk dus voldoende verhaal bestaat, kan worden gerekend.

Het lastenboek voor de door de „Société” geëxploiteerde autobusdiensten vermeldt ook nog o. m. als bijzondere verplichting, dat aan kiezers, die per autobus reizen, dezelfde reductie moet worden verleend als op de locaalspoorwegen, en dat, volgens voorschrift van den minister, speciale kiezersbussen op verkiezingsdagen moeten loopen.

Tegenover de wettelijke preferentie der „Société” staan aldus extra-eischen, welke aan andere ondernemers niet worden gesteld.

Résumé: Het motorvrachtvervoer is in België geheel vrij. Voor autobusdiensten wordt een vergunning vereischt, welke evenwel geen monopolie schept. Deze vergunning wordt onderscheidenlijk door gemeente, provincie of Staat verleend, tenzij uit een verkeers-economisch oogpunt de dienst bepaald ongewenscht wordt geacht. Gewoonlijk moet de schade, welke van concurrentie met bestaande ondernemingen is te verwachten, door betaling van een jaarlijksch bedrag worden gecompenseerd. Een „cahier des charges”, bevattende de vergunningsvoorwaarden, is van Regeeringswege vastgesteld, zoodat deze voorwaarden—behalve de in elk speciaal geval te bepalen bedragen, tarieven enz. — voor alle ondernemingen gelijk zijn.

Tegenover decentralisatie in de verleening van de gewone vergunningen, dus centralisatie in de regeling harer voorwaarden.

Naast dit alles heeft de „Société nationale des chemins de fer vicinaux” eenige wettelijke preferenties op het exploiteeren van autobusdiensten over bepaalde trajecten onder eenigszins afwijkende voorwaarden (assurantie en kiezersvervoer).

II.

Heffingen.

De eenige algemeene heffing van autobussen in België is de cijns, waartoe de ondernemer volgens het lastenboek verplicht is.

Deze draagt overwegend het karakter van een retributie. Zij bedraagt voor de gewone autobusdiensten een voor elk daarvan speciaal vastgesteld percentage der bruto-ontvangsten. Die cijns, „waarin het recht van benutting der openbare wegen, het standplaatsrecht en alle andere bestaande of te stellen taxen op de openbare rijtuigen zijn begrepen, wordt door de machtiging verleende macht verdeeld tusschen de belanghebbende openbare machten, in evenredigheid met de lengte van de lijn of van hare wederzijdsche wegen” (cahier art. 36). Voor de „Société nationale” wordt deze heffing niet volgens de bruto-ontvangsten, maar op zichzelf vastgesteld.

In beide gevallen is de heffing dus afwentelbaar. Omtrent de grootte er van staan geen gegevens beschikbaar.

Voorts wordt vaak de reeds vermelde betaling vereischt van een bedrag aan een bestaande spoor- of trammaatschappij, welke van den autobusdienst concurrentie zal ondervinden, ter compensatie van het aldus toegebrachte nadeel. (Het bestaan van deze heffing is ons bekend uit een mededeeling vanwege het Departement van Buitenlandsche Zaken te Brussel — in de ons toegezonden wetten enz. is hierover evenwel niets te vinden.)

Résumé: De eenige algemeene heffing van autobussen is blijkbaar een retributie voor het weggebruik enz., waarvan het tarief gedecentraliseerd, — vanwege gemeente, provincie of Staat — wordt bepaald. Bovendien kan, naar verluidt, een bijdrage worden vereischt ten behoeve van de beconcurrerende railbaan.

III.

Opmerkingen.

Pers en publiek zijn over het algemeen op de hand der autobus-ondernemers.

De buurtspoorwegen gaan hier en daar tot electrificatie over om aan de autobus-concurrentie het hoofd te kunnen bieden.

Een staats-commissie ter bestudeering van het concurrentievraagstuk is ingesteld.

ITALIË.¹⁾

I.

Vergunningen.

Italië heeft een ijl, vooral naar het Zuiden nog onvoldoend ontwikkeld spoor- en tramweg- als ook gewone wegen-net. Nu in de laatste jaren energiek naar verbetering van den economischen toestand van het Land wordt gestreefd, blijkt verbetering der verkeersmiddelen noodzakelijk. Wegen —ten Zuiden van Rome nog minder dan spoorwegen bekend— worden thans aangelegd en als een gelukkige lotsbeschikking komen vrachtauto en autobus om bij het vervoer van goederen en personen behulpzaam te zijn.

De Italiaansche Regeering heeft de beteekenis van die hulp blijkbaar dadelijk beseft en het motorverkeer op allerlei wijze bevordert. Evenals in het gansche regeeringsbeleid heerscht ook hierbij een sterke centralisatie — noodig in een land, waarin men blijkbaar nog niet over een naar verhouding voldoende aantal regeerders beschikt.

Vrachtauto's worden nagenoeg geheel vrijgelaten.

Elke autobusdienst, welke gedurende het geheele jaar of een deel daarvan functioneert, behoeft een concessie.

Drieërlei concessies bestaan er — ten eerste voorloopige; ten tweede definitieve, zonder subsidie en zonder monopolie; ten derde definitieve, met subsidie en met monopolie.

Het kan niet bevreemden, dat de beide eerste weinig, de laatste zeer in trek zijn. Deze worden echter uitsluitend verleend tusschen eindpunten, die niet reeds door een spoor- of tramweg verbonden zijn, en vervallen van rechtswege, zoodra zulk een verbinding tot stand komt.

Bij de aanvraag om een concessie, als laatstbedoelde — bij de andere is de gang van zaken iets eenvoudiger — moet krachtens artikel 31 van het Reglement van 29 Juli, 1909, No. 710, o.m. worden overgelegd een exploitatie- en rentabiliteitsraming, met vermelding van eventueele bijdragen van

¹⁾ Autobezit per hoofd 1 : 346.

plaatselijke ondernemingen, teneinde de te verleenende Landsubsidie in verband daarmee te kunnen vaststellen; alsmede een verklaring van de postadministratie omtrent het nut van den dienst voor postvervoer, want dit is op alle autobuslijnen verplicht.

Met elke aanvraag gaat een storting van 1000 Lire gepaard. Bedoelde aanvraag wordt onderzocht door den Dienst der Spoorweg-Inspectie, in samenwerking met dien van den Waterstaat; de eerste onderzoekt de financieele en economische beteekenis van de ontworpen lijn, en maakt daarvoor zelf ook een rentabiliteits- en exploitatie-rekening op; de tweede beoordeelt het plan in verband met den toestand van de betrokken wegen en bruggen.

Vervolgens gaan de stukken naar den Minister van Openbare Werken, die verder advies vraagt van den Hoogen Raad van Openbare Werken. Luidt het advies van dit college gunstig, dan wordt de vergunning met subsidie bij koninklijk besluit, geregistreerd door de Rekenkamer, verleend.

De vergunningsduur bedraagt negen jaar.

De subsidie wordt toegekend in twee deelen, een voor de algemeene kosten en een voor de exploitatiekosten. De laatste wordt achteraf berekend naar het aantal werkelijk afgelegde kilometers.

Ook openbare lichamen (provinciën of gemeenten) kunnen dergelijke concessies verkrijgen, en dan door een particulier als aannemer laten exploiteeren.

Rechtstreeks exploiteert de Staat zelf geen autobusdiensten.

Résumé: In Italië, waar de vrachtauto zoo goed als vrij is gelaten, wordt voor elken autobusdienst een vergunning van de centrale overheid vereischt. Gewoonlijk wordt daarbij subsidie verleend, althans wanneer de lijn plaatsen verbindt, waartusschen geen spoor- of tramweg loopt.

II.

Belastingen.

Het Koninklijk besluit van 30 December, 1923, No. 3283 — zoo iets geschiedt in Italië, ook in Spanje, niet bij wet doch bij besluit — regelt de belasting op rijwielen en alle motorvoertuigen (te water en te land).

Grondslag voor deze belasting is uitsluitend het aantal paardekrachten, en het uitvoerige artikel 7 geeft voor vijf soorten motoren (benzine-, electro-, Diesel- enz. motoren) formules voor de berekening van het aantal paardekrachten. Merkwaardig is, dat voertuigen met electromotoren van Italiaansch fabrikaat gedurende vijf jaar, en motorbooten, uitsluitend voor de zeevischvangst bestemd, geheel van belasting zijn vrijgesteld.

Het decreet is vergezeld van zeer gedetailleerde tabellen, waarin voor allerlei soorten motorvoertuigen voor elke paardekracht het belastingtarief is opgegeven.

Het gevolgde systeem is ietwat abstract. Zoo zou iemand met een autobus met een motor van één enkele paardekracht, niet op luchtbanden, 77 Lire per jaar moeten betalen, voor een dergelijken vrachtauto, 191 Lire. Met luchtbanden — tusschen ijzeren, volgummi- en cushionbanden wordt blijkbaar geen onderscheid gemaakt — zijn deze bedragen onderscheidenlijk 54 en 134 Lire.

Voor taxi's onderscheidt men groote steden boven de 200,000 inwoners, en kleine.

Onderstaande tabel geeft de voor dit overzicht voornaamste rubrieken (de bedragen luiden in Lires, die wegens hare koersschommelingen niet in Ned. Indische valuta omgerekend zijn).

P. K.	Privé-auto	Taxi groote stad	A U T O B U S		V R A C H T A U T O	
			met lucht- banden	met andere banden	met lucht- banden	met andere banden
1	97	35	54	77	134	191
20	790	283	144	205	273	390
40	2690	*)	256	365	722	1031
60	5790		424	605	1393	1990
80	10090		606	865	2373	3390
100	15590		718	1025	3633	5190

*) Voor 25 P. K. in groote en kleine steden 412 Lire, daarboven 30 Lire per P. K.

Zeer helder blijkt uit deze belasting het, ook op ander gebied duidelijk streven, om persoonlijke weelde — en een personenauto wordt blijkbaar nog als zoodanig beschouwd — zwaar te belasten, daartegenover het openbaar verkeer en het vrachtverkeer zoo min mogelijk te belemmeren. Dat een 40 P. K. vrachtauto bijna driemaal zoo zwaar als een dito autobus wordt belast, houdt vermoedelijk verband met het grootere laadvermogen van den eerste. De belasting op taxi's — halve luxe — staat naar verhouding in het midden.

Résumé: De voertuigenbelasting in Italië is centraal geregeld, zwaar voor privé-auto's, licht voor vrachtauto's en autobussen, matig zwaar voor taxi's.

In Nederlandsch-Indische valuta omgerekend, is de belasting voor voertuigen ten behoeve van het openbaar verkeer zeer laag te noemen.

III.

Algemeene Opmerkingen.

Blijkens mededeeling van H.M.'s Gezant te Rome, kan niet gesproken worden van een concurrentiestrijd tusschen auto en spoor of tram. Er bestaat in Italië nog geen te veel aan verkeersmiddelen en de indruk is, dat de verschillende auto-, spoor- en tramdiensten elkaar eer aanvullen dan bestrijden.

Gegevens omtrent het vrachtvervoer over railbaan en gewonen weg, vindt men in "Kort overzicht van de vakliteratuur" der N.I.W.V. No.14.

Niet onvermeld mogen blijven de twee speciale autowegen, zonder kruisingen à niveau, van Milaan naar de meren, waarop men tegen betaling van een tolgeld toegang krijgt. Men zie daarover het verslag van het jongste internationaal wegencongres en de „Korte overzichten van de vakliteratuur" No's. 11 en 24.

SPANJE.

I.

Vergunningen.

Evenals voor Italië is ook voor Spanje het motorbus- en -vrachtverkeer een uitkomst.

Niemand minder dan het Hoofd van het Directorium, Miguel Primo de Rivera y Orbaneja, erkent dit in de uiteenzetting, welke vooraf gaat aan het Koninklijk Decreet van 4 Juli, 1924. Daarin wijst de dictator op de enorme moeilijkheden, welke voortvloeien uit de onvoldoendheid der spoorwegen, waarvan — aldus wordt openlijk erkend — noch de lengte in kilometers, noch de exploitatie-capaciteit in de behoeften van het economische leven van Spanje voorziet. Merkwaardig evenwel is het, hoe de regeling van de autobusdiensten op het Iberisch schiereiland afwijkt, ja veelal het tegengestelde is van die op het Appennijnsche. En bij deze regeling rijst soms de vraag, of zij niet veeleer den bloei dier diensten belemmeren dan bevorderen zal.

In Italië ambtelijke en gecentraliseerde behandeling van vergunningsaanvragen, door bestaande organen; in Spanje een zeer interessante, vrij gedecentraliseerde organisatie, half ambtelijk, half een belangen-vertegenwoordiging, geheel nieuw en speciaal voor de motorbusdiensten in het leven geroepen.

In Italië keert de Staat gewoonlijk aan de opgerichte autobus-ondernemingen een subsidie uit; in Spanje betaalt de jonge onderneming dadelijk een vast recht aan den Staat. Onder Mussolini vlotte opwekking van overheidswege tot initiatief; onder Primo een zwaar apparaat, dat moeilijk soepel werken kan.

Het evengenoemd Decreet draagt de regeling van het openbaar verkeer in mechanische tractie op aan één centralen verkeersraad, „Junta Central de Transportes”. Deze centrale raad is samengesteld ten eerste uit ambtenaren, die daartoe aangewezen worden, voorts uit een vertegenwoordiger van de

Kon. Spaansche Automobiël Club, van de kamers van landbouw, die van nijverheid en die van handel, alsmede uit drie vertegenwoordigers van auto-transport-ondernemingen, welke een stem uitbrengen voor elke 50 km. in exploitatie zijnd traject. Dit laatste getal wijst er op, dat nog geen groot traject in exploitatie is.

De onder-secretaris van het Departement van Binnenlandsche Zaken zit den raad voor. Ook de secretaris is een ambtenaar. Het college heeft o.m. tot opdracht een reglement samen te stellen, betreffende de instelling en werkwijze der „Juntas de Transportes”—centrale en provinciale—alsmede vergunningen te verleenen, overeenkomsten tot zeer uitvoerig geregeld postvervoer te sluiten en verdere bepalingen omtrent vracht-auto- en motorbusdiensten te treffen.

Bedoeld reglement is 11 December, 1924, dus na een half jaar reeds, door den Koning goedgekeurd. Het komt hieronder ter sprake.

Het Decreet bepaalt verder, dat in elke hoofdstad van een provincie een provinciale verkeersraad zal zijn. Hiervan zijn weer verschillende technisch en economisch geschoolde ambtenaren ambtshalve lid, andere leden worden verkozen, analoog aan hetgeen omtrent de samenstelling van den centralen raad is medegedeeld.

De civiele gouverneur van de provincie is voorzitter.

Vergunning voor een vervoersdienst binnen een provincie wordt door den betrokken provincialen raad, voor zoo'n dienst binnen meer dan één provincie door den centralen verkeersraad verleend.

De aanvraag moet o.m. vergezeld zijn van een dienstregeling, een opgave van het tarief en van het beschikbare materieel. Deze aanvraag wordt in officieele bladen bekend gemaakt. Bezwaren kunnen er tegen worden ingebracht.

Vervolgens oordeelt het betrokken college, of de voorgestelde lijn van openbaar nut en noodzakelijk (de utilidad y necesidad publicas) is. Indien er meer gegadigden zijn, wordt tusschen hen gekozen, want er loopt slechts één onderneming langs een bepaald traject.

Ontstaan er contactpunten tusschen verschillende ondernemingen, dan wordt een nadere regeling getroffen.

Wanneer de concessiehouder in gebreke komt, kan zijn vergunning door den provincialen verkeersraad vervallen verklaard worden, of kan hem een boete worden opgelegd tot een maximum van 5000 pesetas.

Er is daarbij beroep op den centralen raad.

De „Juntas de Transportes” kunnen ook uit eigen initiatief vervoersdiensten oprichten. Het hierboven reeds genoemde reglement werkt de vergunningsverleening nader uit. Een concessie-vrij bedrijf is alleen mogelijk, wanneer de „Junta” tevergeefs getracht heeft voor een traject een concessionaris te vinden. Evenmin geldt het ontvouwde vergunningsstelsel voor zuiver stedelijke diensten. Toch schijnt zich daarbij de stedelijke overheid met de exploitatie te bemoeien. Althans deelt de Consul-Generaal te Madrid mede, dat bij de oprichting van de „Sociedad General de Autobuses de Madrid” de tarieven door de overheid, uit vrees voor concurrentie met de stadstram, zóó werden gesteld, dat de onderneming reeds spoedig moest worden geliquideerd.

De toestemming betreft dan ook in hoofdzaak de tarieven, — welke volgens verkregen inlichtingen nog al sterk met de tarieven op concurrerende railbanen worden vergeleken — den goeden staat van het materieel, en den canon welken de ondernemer betalen zal. In Spanje toch wordt van elke onderneming een bedrijfsrecht geheven, onafhankelijk van winst of verlies. Voor de spoorwegen bedraagt dit recht, volgens verkregen opgave, 2 % van de ontvangsten op reizigersvervoer en 5 % van die op vrachtvervoer. Voor automobiël-ondernemingen 2 % van de ontvangsten dan wel 0,10 peseta per afgelegden kilometer, voor vrachtauto's 5 % van de ontvangsten of een speciale heffing in verhouding tot het aantal tonnen, dat zij kunnen vervoeren.

Indien zich voor een zelfde traject verscheidene ondernemers aanbieden, houdt de betrokken „Junta” een openbaar onderzoek, daarna een geheime beraadslaging over de verschillende aanbiedingen en kiest dan de voordeeligste. De duur van een concessie bedraagt twintig jaar.

Alleen Spanjaarden of Spaansche ondernemingen kunnen concessiehouder zijn.

Men onderscheidt vijf klassen van openbare motordiensten. Klasse A. Vaste diensten langs een vast traject en volgens een vaste dienstregeling voor het vervoer van goederen, personen, of van beide, met verplichting tot vervoer van de post. Klasse B. Onregelmatige diensten, voor personen alleen of voor goederen en personen, langs een vast traject, op onbepaalde tijden dus.

Klasse C. Diensten voor goederen, voor personen, of voor beide, in steden of tusschen deze en hare voorsteden langs een vast traject, volgens een vaste dienstregeling, gewoonlijk zonder verplicht postvervoer.

Klasse D. Taxi-diensten voor personen, met vrij traject, op onbepaalde tijden.

Klasse E. Diensten voor uitsluitend goederen, op onbepaalde tijden.

Van deze bestaat klasse A uitsluitend uit geconcedeerde diensten. Voor elk traject wordt slechts één concessie uitgegeven.

Klasse B. behoeft vergunning van den provincialen verkeersraad, welke deze aan een of meer gegadigden kan verleenen, wanneer het beoogde traject niet samenvalt met een dienst uit de A-klasse, tenzij in het algemeen belang en met toestemming van den A-concessionaris.

Klasse C. wordt met volkomen autonomie geregeld door de stadsbesturen, tenzij gereden wordt buiten het rayon der stad. Hetzelfde geldt voor klasse D.

De E-diensten behoeven autorisatie, als die van klasse B, wanneer zij op een vast traject loopen, en anders als die van klasse D. De vrachtauto-diensten met een vast traject en vaste dienstregeling worden behandeld, als behoorden zij tot klasse A. Zij moeten ook de post vervoeren.

Résumé: Deels ambtelijke, deels belangen-vertegenwoordigende colleges zijn in Spanje met de vergunningsverleening per provincie belast. De steden regelen binnen hare grenzen de motordiensten voor goederen en personen.

Subsidies worden niet verleend, wel cijns geheven.

Concurrentie is in het algemeen uitgeschakeld.

De organisatie der vergunningsverleening schijnt ietwat te pompeus en te gedetailleerd om den ondernemingsgeest te prikkelen.

II.

Heffingen.

Behalve het reeds vermelde bedrijfsrecht staat er geen rijksbelasting op autotransport-ondernemingen. Wel hebben deze vaak provinciale en gemeentelijke belastingen te betalen, welke beide veelal ongeveer even hoog zijn.

Volgens een opgave van de provincie Guipúzcoa — waarin San Sebastian gelegen is — bedraagt de auto-belasting aldaar voor wagens van :

1 - 6	P. K. 100	pesetas *)	bovendien	12	pesetas	per	P. K.;
7 - 12	P. K. 150	"	"	12	"	"	P. K.;
13 - 20	P. K. 200	"	"	12	"	"	P. K.;
21 - 30	P. K. 270	"	"	12	"	"	P. K.;
31 - 40	P. K. 340	"	"	12	"	"	P. K.; en
boven 40	P. K. 400	"	"	12	"	"	P. K..

Een wagen van 24 P.K. wordt dus belast met $270 + (24 \times 12) = 558$ pesetas, een van 50 P.K. met $400 + (50 \times 12) = 1000$ pesetas. Naar de bandensoort schijnt nog eenig onderscheid te worden gemaakt. Autobussen in geregelden dienst genieten van dit tarief 40 % korting, vrachtauto's van bedrijven 20 %.

Hetgeen krachtens het na te noemen motor- en rijwiel-reglement voor rij- en nummerbewijzen wordt betaald, heeft geen fiscale beteekenis.

Résumé : De heffing van een motorverkeers-belasting is in Spanje aan de lagere wetgevers overgelaten. Het Land heft slechts van motorverkeers-ondernemingen het gewone bedrijfsrecht.

Voorzooover de gegevens reiken, schijnen de betalingen aan stedelijke, provinciale en Landsoverheid te zamen niet laag.

*) Wegens de schommelingen in den koers niet omgerekend in Ned. Indische valuta.

III.

Algemeene Opmerkingen.

Een concurrentie-strijd tusschen auto en spoor of tram bestaat niet, althans niet noemenswaard. Het publiek interesseert zich daarvoor blijkbaar niet.

Volgens mededeeling van H. M.'s gezantschap is toch door enkele spoorwegondernemingen het verzoek gedaan om automotrices in plaats van locomotieven te mogen gebruiken, ten einde aan bedoelde concurrentie het hoofd te kunnen bieden.

Vermeldenswaard is de bepaling van art. 16 van het motor- en rijwielreglement, Gazeta de Madrid, 1926, No. 170, dat vrachtauto's met een totaal gewicht van 3 tot 4,5 ton met geen grooter uursnelheid dan van 35 km. mogen rijden, die van 4,5 tot 8 ton niet sneller dan 30 km/uur; autobussen van deze totaal gewichten onderscheidenlijk met niet meer dan 40 en 35 km/uur.

DENEMARKEN.

Denemarken bezit, volgens de meening van velen, een te uitgebreid spoorwegnet. Kon dit reeds vroeger niet zonder moeite in stand worden gehouden, sinds de ontwikkeling van het vrachtauto- en autobusverkeer is de toestand op menige plaats nog verslechterd. Zoo is bijv. de exploitatie van een smalspoorbaan in Aabenraa geheel gestaakt.

Toch bevat de Deensche wetgeving, althans bevatte zij tot voor kort, geen enkele bepaling om de concurrentie tusschen weg- en railverkeer te beletten of zelfs maar te beïnvloeden. Van een neiging om de spoorwegen van staatswege te beschermen blijkt niet veel. Zelfs niet met het eenige middel, dat ten dienste stond: subsidies. Wel hebben de spoorwegondernemingen hierom verzocht, maar wat den Staat betreft tevergeefs. Deze heeft haar naar locale autoriteiten verwezen. In vele gevallen hebben die, wegens de locale beteekenis der lijnen, steun verleend.

De Minister van Openbare Werken heeft reeds in 1923 een commissie geïnstalleerd om te onderzoeken, in hoeverre er samenwerking tusschen railbaan en autobus mogelijk was. Deze commissie heeft in 1926 een rapport het licht doen zien. Daarin wordt de rentabiliteit van elken spoorweg afzonderlijk nauwkeurig onderzocht, ook van die, welke in uitvoering of geprojecteerd zijn.

Na dit onderzoek stelt de commissie op p. 121 van haar verslag voor, om van niet minder dan zeven en twintig lijnen den aanleg stop te zetten, omdat de rentabiliteitsberekening geflatteerd werd bevonden en er in de betrokken streken goede wegen voor autotransport waren.

Wat de verbetering der wegen betreft, adviseert de commissie om, waar deze noodig is, haar aan de locale autoriteiten over te laten. Deze krijgen elk een deel van de opbrengst der belastingen, zoodat zij zonder staatshulp in de wegenbehoefte kunnen voorzien.

Volgens art. 35 namelijk van de wet van 1918 No. 149, wordt een wegenbelasting geheven naar het eigengewicht en in verband met het aantal paardekrachten der voertuigen.

Het tarief voor auto's en autobussen op luchtbanden is bijvoorbeeld voor wagens :

van 6— 8 P.K.	15 kronen per 100 kg.
van 20—25 P.K.	45 kronen " " "

Vrachtauto's op luchtbanden worden lager belast en uniform met 20 kronen per 100 kg.—op massieve rubberbanden 50 % meer. De opbrengst nu van deze heffing wordt volgens vaste percentages tusschen locale gebiedsdeelen verdeeld. Kopenhagen krijgt bijvoorbeeld 5 %, Frederiksberg 3 %, het district („Amtsrads-kreds") rondom de eerste stad $3\frac{1}{2}$ %, rondom de tweede $2\frac{1}{2}$ %, der totale belastingopbrengst.

Blijkens art. 19 van de wet van 1923 No. 164 worden vergunningen voor autobusdiensten gemeenlijk door den districtsraad („Amtsråd") verleend, in overeenstemming met de betrokken gemeentebesturen. Wordt die overeenstemming niet bereikt, althans de vergunning niet verleend, dan staat beroep open op den Minister van Justitie. (Is de omstandigheid, dat op dezen minister, en niet op dien voor Openbare Werken, het beroep is opengesteld, een bewijs, dat men de vergunningsverleening meer als een waardeering van de belangen der betrokken partijen, dus als het geven van een rechtsnorm, dan als een verkeers-economisch vraagstuk beschouwt?)

De algemeene strekking van bovenvermeld rapport is om de autotractie te bevorderen overal en voor zoover dit in het belang van een streek wordt geacht en zich daarbij niet te laten weerhouden door wat er aan niet meer levenskrachtige spoorwegen bestaat.

Binnen de gemeente Kopenhagen behoeven autobusdiensten — niet vrachtautodiensten — een speciale vergunning. Deze wordt slechts verleend voor wegen, waarover geen tram loopt.

NOORWEGEN.

De regeling van het openbaar autoverkeer trad in Noorwegen den 1sten Januari van dit jaar in werking, met de wet van 20 Februari, 1926.

Deze bepaalt, dat voor een autobusdienst een vergunning moet worden aangevraagd, welke wordt verleend door het provinciaal bestuur, de besturen der betrokken gemeenten gehoord. Aan de vergunning kunnen bijzondere voorwaarden worden verbonden inzake tarieven, snelheid, gewicht en aantal passagiers.

Wanneer het traject door meer dan één provincie loopt, en de betrokken besturen niet tot overeenstemming komen, beslist de Minister van Openbare Werken. Voor diensten, die zich uitsluitend binnen een gemeente bewegen, wordt de vergunning door het stadsbestuur verleend.

Indien blijkt, dat een in werking gestelde dienst aan bestaande spoorwegen concurrentie aandoet, welke deze minister onbillijk acht, kan hij, krachtens genoemde wet, na de betrokken autoriteiten te hebben gehoord, de vergunning intrekken of aan nieuwe voorwaarden binden.

Behalve de gewone staatsbelastingen naar het wagen-gewicht, op banden en op benzine, kan van een autodienst ook een bijdrage voor de contrôle en voor het wegonderhoud worden gevorderd.

ZWITSERLAND.

De gegevens, welke over Zwitserland ter beschikking staan, betreffen hoofdzakelijk één punt: mededinging en samenwerking tusschen motorverkeer en spoorwegen.

Alle wegen namelijk zijn ginds of kantonnaal of gemeentelijk en voor het motortransport gewoonlijk vrij. Slechts wordt in de meeste streken een wegenbelasting geheven. Daarentegen behooren de spoorwegen hoofdzakelijk aan het Land. Is dus het motorverkeer in het algemeen een kantonnale kwestie, de concurrentie, welke de „Bundesbahnen” ondervinden, is een nationale. En al ondervond de Bond, wegens een invoerrecht op benzine van $\pm$ f 0,10 per liter, door de uitbreiding van het motorverkeer eenerzijds voordeel — terwijl in de kantons door vermelde wegenbelasting blijkbaar dit verkeer ook behoorlijke inkomsten bracht — toch zag vooral de directie der „Bundesbahnen” met leedwezen de afbrokkeling van haar bedrijf.

Hoever deze afbrokkeling is gegaan valt niet te constateren, maar wel eenigszins te vermoeden uit de mededeelingen van den automobiel-expert der „Eidgenössischen Postverwaltung”, in het vorig jaar, namelijk, dat — aannemende op den heenrit 10 ton nuttigen last en ledigen terugrit — op alle tarieven IIa binnen de 100 km. met de spoorwegen voor vrachtauto's te concurreeren viel. (De toenmalige tarieven der Zwitsersche spoorwegen vindt men als bijlage in het eerste verslag der staatscommissie Patijn.)

Uit een zeer belangrijk „Bericht” van de „General-direktion der Bundesbahnen” over de oprichting der hieronder nader te noemen S. E. S. A. — aan een uitvoerig overzicht waarvan het volgende v.n. is ontleend — verneemt men dan ook, dat het motorvrachtvervoer de voornaamste concurrent der spoorwegen vormt.

Dit rapport komt bovendien met de mededeeling, dat, in tegenstelling met veler verwachting of meening, niet het stukgoederen-vervoer, maar het massa-vervoer, althans dat

per wagenlading, de voornaamste mededinging oplevert. Fabrieken, welke zelve grondstoffen aan- en producten afvoeren, zooals meelfabrieken, brouwerijen, machinefabrieken e d., warenhuizen, — men denke aan den Bijenkorf in Amsterdam, die van de Zandvoortsche duinen tot diep in het Gooi zelf en gratis bestelt — expeditieus, landbouwbedrijven enz., zij hebben de spoorwegen deels of geheel voor transport uitgeschakeld.

Betreft dit uiteraard de zeer groote ondernemingen of coöperaties, zwaar weegt ook de invloed van allerlei kleinere expeditieus en stadsbedrijven, die met eigen auto's hun bestellingen naar en van het station aan en af laten voeren. Daardoor verwerkt de officieele expeditie-dienst der spoorwegen bijv. in Bern slechts 45 % van het totale goederenvervoer naar en van het station, in Zürich 20 % en in Genève zelfs maar 5 %!

Onder deze omstandigheden zijn reeds van 1920 af allerlei maatregelen in overweging.

Belangrijke algemeene tariefsverlaging werd afgewezen. Wel namen in 1925 de Bondsspoorwegen proeven met afzonderlijke tariefsregelingen voor groote bedrijven, waardoor zij per jaar een 100.000 ton meer ten vervoer ontvingen. Deze uitzonderingstarieven werden evenwel bekend, en dat veroorzaakte weer andere moeilijkheden.

Onderwijl greep de directie dieper op de oorzaken in. Drieërlei maatregelen werden uitgewerkt, welke, blijkens het vorenstaande, inderdaad voor de hand lagen.

Vooreerst werden de besteldiensten veel verbeterd. Dientengevolge en ook door andere voorzieningen, o. m. door het inleggen van expres-goederentreinen, werd de tijd tusschen aanneming en aflevering van goederen aanmerkelijk bekort. Goederen bv., vóór 5 uur 's avonds aangenomen, worden den volgende morgen om 9 uur tot op 125 km. afstand besteld. Ten derde werden, op veel coulanter wijze dan voorheen, bedrijven geholpen aan een zijspoor naar hun emplacement.

De directie constateert, dat deze maatregelen veel succes opleveren. Wat er in dit opzicht uit de — toch ook vroeger voortreffelijk geëxploiteerde — Zwitsersche spoorwegen te

halen is, blijkt bijvoorbeeld uit de mededeeling, dat thans vrachtgoed vaak sneller besteld wordt dan vroeger „Eilgut”. Commercieel had dit echter weer het nadeel, dat bevrachters, die vroeger per ijsgoed verzonden, thans bestelling als vrachtgoed voldoende achten!

Toch bevredigde dit resultaat de Zwitsersche spoorweg-directie niet ten volle. Zij meende, dat van een objectief verkeers-economisch standpunt het verkeer nog beter georganiseerd kon worden door een doelmatiger samenwerking en organisatie van spoorwegen en motorvervoer. „So treiben wir Kapitalverschwendung. Wilder, unregelter Wettbewerb und planlose Verwendung des Kraftwagens für alle möglichen Verkehrsaufgaben führen zur Misswirtschaft. Es muss das Bestreben aller an der Verkehrsentwicklung beteiligten Kreise sein, den Kraftwagen in das Netz der Verkehrsunternehmungen so einzugliedern, das kein Unternehmen das andere in unwirtschaftlicher Weise schädigt.”

Hoe werd dit doel nagestreefd?

Door een soort particulier vervoers-kartel te vormen, de „Société Expresse Société Anonyme,” de S.E.S.A.”, waarin de groote transportbedrijven samenwerken. Het karakter blijkt dadelijk uit het „comité d'initiative”. Dit bestaat uit vertegenwoordigers der „Bundesbahnen”, van het „Verband Schweizerischer Transportanstalten”, van den Boerenbond, van de Bazelsche kamer van koophandel, van de ook in Indië zoo bekende „Cie Nestlé,” van de „Rollschen Eisenwerke,” enz., alle organisaties, welke eigen of openbaar vervoer van grooten omvang verwerken.

Het is niet de bedoeling uit dit vervoers-kartel een vervoers-trust te doen groeien. Slechts wordt er naar gestreefd aan elke transportorganisatie een zoo doelmatig mogelijke functie te geven in de als grootbedrijf georganiseerde nieuwe onderneming. Dat deze met eigen vrachtauto's gaat rijden, is niet uitgesloten, maar zeker geen hoofddoel (de „Bundesbahnen” zelve hebben vrachtauto's voor den besteldienst, als ook vrachtauto's en autobussen op nieuwe trajecten in plaats van een railbaan). Het bij de oprichting gestorte kapitaal bedraagt trouwens slechts $\pm$ f 250.000.

De „S.E.S.A.” zou op 1 Februari van dit jaar in werking treden.

Het is een streven, zeker ten volle waard met groote aandacht te worden gevolgd, al zijn de resultaten uiteraard slechts te beoordeelen in verband met de factoren, welke zich ginds in het bijzonder voordoen (zie overzichten van de vakliteratuur).

PORTUGAL.

Wie verwacht in Portugal een hoog ontwikkeld motor-verkeer?

Het automobielen-verkeer is er zelfs ten eenenmale onmogelijk wegens den toestand der wegen en daarmee ontbreekt ook alle concurrentie tusschen auto, spoor en tram.

De republikeinsche bewindvoerders hebben, na den val der Monarchie nu 15 jaren geleden, niets meer aan de wegen gedaan, de daarvoor beschikbare gelden voor andere doeleinden gebruikt, met het gevolg, dat het eenmaal goede wegnnet zoodanig verwaarloosd is, dat hier en daar de wegen niet eens meer bestaan. Daar waar dit nog wel het geval is, zijn zij alleen begaanbaar voor ossenkarren.

Sedert jaren wordt er veel gesproken, in en buiten het Parlement, over het herstel der wegen, zonder dat men hierbij echter tot eenig resultaat komt.

Alleen in de directe omgeving van Lissabon zijn de wegen nog eenigermate begaanbaar.

AUSTRALIË.¹⁾

I.

Vergunningen.

Het motorbus-verkeer concentreert zich in Australië²⁾ hoofdzakelijk in en om de steden. Zoo is van concurrentie tusschen busdiensten en spoorwegen zelden sprake en bestaan er te dien opzichte dan ook geen overheidsmaatregelen. Wel daarentegen bemoeit de overheid zich met de mededinging tusschen busdiensten en de stadstramlijnen.

De opvattingen omtrent deze mededinging in de verschillende staten komen hoofdzakelijk met elkaar overeen. De trams worden vrijwel overal beschermd, mede onder invloed van de gewoonlijk sterke „Labour Party”, die zelfs hier en daar naar een overheidsmonopolie van autobusdiensten streeft, hetwelk echter nog nergens tot stand gekomen is. De spoor- en tramwegen worden gewoonlijk van overheidswege geëxploiteerd of althans gecontroleerd.

De wegen worden in de meeste staten door de lokale ressorten aangelegd — in N.-Z.-Wales en Z.-Australië ook door den Staat, vooral in de staats-territoiren.

Gaat men de regelingen in elk der afzonderlijke staten na, dan blijkt het volgende.

In Queensland is een deel van het territoire tot „Traffic District” geproclameerd. Daarbinnen is voor openbaar motorvrachtvervoer, voor een autobus, en voor een taxi een vergunning noodig, welke of door het stadsbestuur of door de politie wordt verleend. Er buiten wordt zulk een vergunning gewoonlijk niet vereischt. In Brisbane, met Rockhampton de eenige plaats waar tramlijnen zijn, heeft de tramwegdienst op de vergunningsverleening grooten invloed. Ook in Rockhampton wordt tegen concurrentie met de tram streng gewaakt. Om een license te verkrijgen moet het materiaal

¹⁾ Autobezit per hoofd 1 : 30.

²⁾ Over de economische politiek van Australië zijn enkele opmerkingen gemaakt in het overzicht van Nieuw-Zeeland.

in goeden staat verkeer, terwijl traject en dienstregeling nauwkeurig volgens opgave moeten worden gehandhaafd.

In Nieuw-Zuid-Wales wordt alleen een nummerbewijs, geen extra vergunning vereischt.

Voor motorbussen wordt op dit nummerbewijs het traject, waarop de bus rijden mag, aangeteekend. Voor Sydney en omgeving wordt deze registratie door de politie verzorgd, daar buiten door de gemeente- en districtsbesturen.

Aan veiligheidseisen moet worden voldaan. Blijkens een regeeringsverklaring van 13 Augustus, 1926, worden voor de hoofdstad en omstreken geen vergunningen meer afgegeven voor diensten, welke met tramlijnen concurreeren zouden.

Hoewel ook West-Australië de spoorwegen niet tegen motorconcurrentie met wettelijke maatregelen beschermt, tracht dit land het transport langs zijn spoorlijnen wel te bevorderen door agenten het land in te zenden om spoorwegvrachten te verzamelen — een beleid dat alleen in verband met de situatie daar ginds kan worden beoordeeld. De vereischte vergunning voor autobusdiensten wordt van staatswege door de politie verleend. Wetten worden niet vermeld.

Zuid-Australië had, ten tijde van de enquête der Ned.-Indische Wegenvereeniging, nog geen desbetreffende regelingen. Wel was er medio 1926 een rapport met wetsvoorstellen verschenen. Blijkens dit rapport bewogen zich door Adelaide en omstreken in Maart, 1926, ongeveer 78 privé-bussen met een vervoersvermogen van 1.644 reizigers. De „Municipal Tramways Trust” bezat bovendien 40 bussen, met een vervoerscapaciteit van 1.000 personen.

De spoorwegen hadden tusschen de hoofdstad en Glenelg zeven dubbeldek-bussen voor 400 inzittenden in exploitatie. Het rapport stelt voor, de vergunningen te doen verleen door de politie, en haar met de uitvoering der motorwet te belasten, waarbij de ondernemer van een busdienst o. m. tot het verzekeren van zijn reizigers wordt verplicht. De betrokken commissie, wier zienswijze niet belangrijk afwijkt van die, welke elders in het overheidsbeleid ter zake wordt aange troffen, adviseert om interlocale busdiensten, die aan de grens van Adelaide stoppen, aan te moedigen. Zulk een ondernemer

zou maar het halve vergunningsrecht behoeven te betalen ; en dit wordt zelfs maar een vierde indien de dienst, als voedingslijn, bij een station zijn eindpunt vindt, of bij het begin van een tramlijn aan de stadsgrens. Een standpunt dus, dat in principe eenigszins aan het Nederlandsche herinnert.

Résumé : In de verschillende staten van het Australische Gemeenebest blijkt er een sterke protectie van de stadstramlijnen tegen autobusconcurrentie. Dat zulk een bescherming ook niet over de spoorwegen uitgestrekt wordt, moet vermoedelijk worden toegeschreven aan de omstandigheid, dat deze nog weinig concurrentie ondervinden. Want de algemeene opvattingen zouden er anders zeker toe leiden.

Het vergunningsstelsel is gewoonlijk gecentraliseerd, maar vaak met een afzonderlijke regeling voor de hoofdstad en omgeving.

Meestal worden de licenties door de politie verleend.

II.

Heffingen.

De beschikbare gegevens, betreffende heffingen, komen op het ondervolgende neer.

Queensland. Om een license te verkrijgen moet een vergunningsrecht worden voldaan, in Brisbane zelf ten bate van de stads-, overal elders van de staatskas. Speciale belasting op motorwagens bestaat er nog niet. Zij is echter in overweging. Evenwel wordt voor registratie een vrij hoog bedrag betaald, dat als belasting kan worden beschouwd. Volgens „Yearbook” 1923 loopt dit van $\pm$ f 26,50 tot f 264. Het eerste bedrag geldt voor motorwagens met luchtbanden van 25, het laatste voor die van meer dan 200 „powerweights” [gewicht in cwt. (50 kg.) van het voertuig plus aantal P.K.] Motorwagens met massieve ijzeren of gummibanden, worden belast volgens het aantal „powerweight-loads” (aantal „powerweights” plus het maximum laadvermogen in cwt.).

Nieuw-Zuid-Wales. De nummerbewijzen kosten hier blijkbaar niet veel. Overigens wordt uitsluitend een staatsbelasting geheven.

Per 22,5 kg. eigengewicht voor een :

auto.	± f 1,65 ;
vrachtauto	„ 1,65 ;
vrachtauto uitsluitend voor landbouwgebruik. „	0,825 ; en
autobus	„ 2,55 .

Voor wagens met ijzeren banden zijn deze bedragen, behalve voor de landbouwvrachtauto's, belangrijk hooger. Elke auto, die voor 75 % uit Britsch materiaal of door Britsche arbeiders vervaardigd is, betaalt per 22,5 kg. f 0,30 minder. Men vindt de betreffende regelingen v. n. in de „Motor Traffic Act” van 1909 en de „Motor Vehicles Taxation Act” 1924.

In West-Australië wordt voor vergunningen een bedrag betaald, afhankelijk van de afmetingen en het aantal paardkrachten, ongeveer overeenkomend met dat van Queensland. Andere heffingen bestaan er niet.

In het rapport betreffende Zuid-Australië wordt voorgesteld een wegenfonds voor Adelaide en omgeving te vormen (ook om den busondernemer tot het verzekeren van zijn reizigers te verplichten). Het vergunningsrecht zou dan in dit fonds worden gestort. Het bedrag, dat wordt voorgesteld, is voor autobussen op luchtbanden ± f 30,— per zitplaats, voor bussen, niet op luchtbanden, f 42,— per passagier. Het „Yearbook” 1923 vermeldt nog een belasting per P K. aldus :

12 — 16 P.K.	f 39,— ;
16 — 25 P.K.	„ 48,— ; en
40 P.K. en meer	„ 192,— ;

Résumé : Een algemeene centrale gedachte doordringt dit deel van het beleid over vrijwel geheel Australië. De heffingen geschieden gewoonlijk van staatswege. Zij worden tot verschillende nevendoeleinden gemodificeerd, bijv. om het landbouw-motortransport te bevorderen, om de spoor- en trambanen voedingslijnen te bezorgen, ter protectie van de Britsche automobielen, enz.

III.

Algemeene Opmerkingen.

Uit het vorenstaande blijkt reeds, hoe men in Australië over het algemeen voor bescherming der bestaande railbanen gevoelt. Of dit voortvloeit uit mindere sympathie voor motorbussen dan wel uit een algemeene neiging tot protectie van arbeidersbelangen, i.c. van die der talrijke bij de trams geëmployeerden, is onzeker.

NIEUW-ZEELAND.

I.

Vergunningen.

Kenmerk van de economische politiek in Nieuw-Zeeland en Australië is de overtuiging, dat de overheid in staat is het economische proces in hoofdzaak te leiden. Deze overtuiging heeft gevoerd tot een overheidsbemoeienis, welke naar intensiteit en extensiteit de meest uitgebreide Europeesche verre overtreft. Welke werkkrachten het land binnen mogen komen; welke loonen moeten worden betaald; welke prijs er voor verschillende waren of diensten geheven mag worden; waar en hoe er geconcurrereerd, welk monopolie er gevormd of welk bedrijf speciaal gecontroleerd worden zal, dat alles bepaalt of sanctioneert veelal de Gouverneur-Generaal in Rade, op advies van den „Board of Trade”, en met vernietigingsrecht van het Parlement. Zulks geschiedt dan bij een zoogenaamde „Board of Trade Regulation”, krachtens de „Board of Trade Act” 1919, artikel 26.

Ook ten opzichte van het verkeer bepalen ginds veelal overheidspersonen, welke behoeften er in een streek bestaan en mogen bestaan, alsmede hoe daaraan eventueel zal worden tegemoet gekomen.

Voorzoover dit alles voor Europeesche ooren ietwat ongewoon klinkt, moet men tweeërlei in aanmerking nemen. Ten eerste, dat een dergelijke economische overheidsvoogdij opkwam in een jong, nieuw land, schaars bevolkt, met veel eenvoudiger sociale structuur en verhoudingen dan het gecompliceerde Europa. Ten tweede, dat het experiment ginds, vooral in internationaal verband gezien, nog volstrekt niet als voleindigd kan worden beschouwd.

Gaat men nu na, hoe enkele dezer beginselen op het motorverkeer zijn toegepast, dan blijkt het volgende.

Tot de regeling van het autobusverkeer — dat van vrachtauto's is vrij — is Nieuw-Zeeland verdeeld in dertien districten, wier aantal gewijzigd worden kan. De Minister van

Openbare Werken wijst in elk district een der autoriteiten aan — in zijn keuze is hij geheel vrij —, die met de bevoegdheid wordt bekleed om vergunningen te verleenen, alsmede éénjarige rijbewijzen uit te reiken voor vrachtauto- en autobuschauffeurs. Deze bevoegdheid kan de minister, wanneer zulks hem wenschelijk voorkomt, op een andere autoriteit overdragen.

In elk district is tevens een „Transport Appeal Board”, een college van beroep op de in eerste instantie genomen beslissingen omtrent vergunningsaanvragen.

De „Motoromnibus Regulations” 1926, behoorende tot bovenbedoelde „Board of Trade Regulations”, schrijven aan de autoriteit de norm voor, waaraan zij vergunningsaanvragen toetsen moet. Zij moet in aanmerking nemen vooreerst de reeds bestaande voorziening in zake reizigerstransport naar plaatsen aan of nabij de voorgestelde route, dan den toestand, waarin de wegen verkeereren, vervolgens, of er al dan niet voldoende andere vervoersaccomodatie bestaat van of naar het district, dat zal worden bediend, ten slotte alle andere belangrijke omstandigheden. Bovendien heeft de autoriteit die personen te raadplegen, die daarvoor volgens haar in aanmerking komen. Diensvolgens bepaalt het bevoegd gezag, of de vergunning zal worden verleend en, indien zij verleend wordt, bovendien welke plaatsen zullen worden aangedaan, welke route en welke dienstregeling gevolgd zullen worden, welk tarief geheven en welk maximum aantal passagiers vervoerd worden mag, dus de vervoerscapaciteit benevens andere bijkomstige voorwaarden. Van verscheidene voorwaarden kan vrijstelling worden verleend.

Het formulier voor de vergunningsaanvraag is voorgescreven. Het materieel moet te voren reeds zijn goedgekeurd, hetzij door daadwerkelijke keuring, hetzij afgaande dáárop, dat te bestellen wagens enz. aan gestelde eischen zullen voldoen. Men vraagt dan vergunning op bepaald omschreven materieel. Het is evenwel mogelijk om ook na licentie-verleening te te doen keuren.

Hangende de beslissing over een definitieve vergunning, kan een tijdelijke worden verleend. Als overgangsvoorschrift

— de wet werd het vorige jaar van kracht — vindt men, dat bestaande diensten, waarvoor geen nieuwe vergunning wordt uitgereikt, zullen worden schadeloosgesteld.

Op den ondernemer rust de verplichting zijn reizigers te verzekeren.

Wat de concurrentie met tramlijnen betreft — die met spoorwegen is blijkbaar niet van voldoende beteekenis om 's wetgevers aandacht te trekken — zijn twee bepalingen van belang. Ten eerste, dat de „Regulations” in het algemeen niet van toepassing zijn op motorbusdiensten, welke door tram maatschappijen in verband met haar tram-exploitatie, dus als voedingslijnen enz. worden opgericht, — ook niet op gemeentelijke bus-exploitaties. Ten tweede, dat het tarief van een motorbusdienst minstens „twopence” hooger zal wezen dan dat van de tram over den afstand, waarop beider traject samenvalt (het ook in Engeland geldende beginsel). Deze laatste voorwaarde kan evenwel vervallen, ter beoordeeling van het vergunning verleenend gezag, indien er bijvoorbeeld behoefte aan meer vervoermiddelen bestaat.

Belangrijk is in Nieuw-Zeeland ook de verdeeling in klassen van wegen en zware motorwagens, omdat daarop tweërlei regeling gebaseerd is. Eenerzijds die der maximum-snelheden, anderzijds die der belastingen.

Er zijn vijf klassen van wegen.

Wegenklassen.	Maximum toegelaten totaal-voertuiggewichten
Eerste	onbegrensd ;
Tweede	7,20 ton ;
Derde	5,40 ton ;
Vierde	3,60 ton ;
Vijfde	2,25 ton ;

Hiermede correspondeert de indeeling van motorwagens in vijftien klassen.

Deze worden onderscheiden naar hun maximum totaal-gewicht in :

klasse A	van 1,80 — 2,25 ton ;
klasse B	van 2,25 — 2,70 ton ;
klasse P	van 8,55 — 9,00 ton .

Er mogen geen zwaardere vierwielige wagens worden gebruikt dan van 3,6 ton eigen- en 9 ton totaal-gewicht. Zeswielige onderscheidenlijk van 5,4 en 13,5 ton.

De maximum snelheid is nu voor :

klasse A	32 km/uur ;
klasse B en C	29 km/uur ;
klasse D t/m F	25 km/uur ;
klasse G t/m J	22 km/uur ; en
klasse K t/m P	19 km/uur .

Voor wagens met luchtbanden worden deze cijfers met 20 % verhoogd, met ijzeren banden met 50 % verlaagd.

Allerlei uitzonderingen zijn binnen zekere grenzen mogelijk.

Deze ter zijde latend, mag dus bijvoorbeeld op wegen der derde klasse slechts gereden worden door wagens van klasse A tot en met H, met snelheden van 32 tot 22 km. per uur, bij gebruik van cushion- of massieve gummibanden.

Résumé : In Nieuw-Zeeland is de regeling der vergunning-verleening enz. hoofdzakelijk gericht op het weren van ongewenscht geachte concurrentie, vooral met bestaande tramwegen.

Deze vergunningsverleening geschiedt geheel gedecentraliseerd, ook wat betreft het beroep in hoogste instantie, doch op de basis van een algemeene, dus centrale wet.

Een merkwaardigheid is de vrijheid van den minister in de aanwijzing van de vergunning-verleenende autoriteit in elk district. Deze autoriteit neemt zéér ingrijpende verkeers-economische beslissingen.

De klassen-indeeling der wegen en wagens met respectieve gewichten en snelheden is zeer specieus en zal in de contrôle zeker moeilijk zijn.

II.

Heffingen.

Ter bestrijding van de wegenuitgaven is er in elk district een wegenfonds.

Daarenboven is er een centraal Landswegenfonds voor de hoofdwegen.

In het eerste worden gestort alle rechten, welke aan de locale autoriteit worden betaald, zooals het jaarlijksche bedrag van 5 shilling voor een rijbewijs. In het tweede worden gestort de opbrengst eener belasting en de boeten wegens overtreding van verkeersverordeningen.

De belasting („Motor vehicles Act 1924 Schedule I”) bedraagt bijvoorbeeld ongeveer voor een:

motorrijwiél	f 6.—;
auto	„ 24.—;
vrachtauto m/luchtbanden	„ 36.—; en
autobus	„ 60.—.

Naast deze belasting, welke als een wegenbelasting bedoeld is, bestaat er nog een blijkbaar algemeene belasting, groot voor vrachtauto's van:

		Totaal-gewicht
Klasse A	f 72.—	1.80—2.25 ton;
Klasse B	„ 108.—	2.25—2.70 ton;
.		
Klasse P	„ 900.—	8.55—9.00 ton.

Voor autobussen met een ruimte van hoogstens:

20 reizigers, bedraagt deze belasting f	18.— per reiziger;
20—30 „ „ „ „ „	24.— „ „ ; en
meer dan 30 „ „ „ „ „	30.— „ „ .
tot een maximum van . . . „	900.—

Voor luchtbanden in beide groepen 15 % reductie.

De locale autoriteiten mogen overigens geen eigen wegenbelasting heffen. Wel innen zij de laatstgenoemde belastingen en mogen daarvoor een zeker percentage van de opbrengst voor inningskosten afhouden. „Regulation No. 13 to the use of motor-lorries” (waaronder in Nieuw-Zeeland ook motorbussen worden verstaan) vermeldt de normen, volgens welke

de opbrengst weder onder de verschillende locale autoriteiten wordt verdeeld (cf Denemarken).

Résumé: De tarieven der motor- en wegenbelastingen worden in Nieuw-Zeeland voor het gansche land, dus centraal, vastgesteld. Deels worden deze belastingen echter lokaal geïnd.

Er zijn tweeërlei wegenfondsen, districts-fondsen en een Lands-fonds.

In het eerste gaan de betalingen voor rij- en nummerbewijzen, in het tweede een wegenbelasting en de geïnde boeten. De opbrengst der algemeene motorbelasting wordt blijkbaar bij de algemeene middelen gestort.

III.

Algemeene Opmerkingen.

Blijkens mededeeling van den Consul der Nederlanden te Wellington is van een uitgesproken publieke opinie ten gunste van railbaan- of motorverkeer geen sprake.

STRAITS SETTLEMENTS.

I.

Vergunningen.

Het Britsche vrijheidsbeginsel is in de Straits zuiver bewaard.

Vrachtauto- en autobusdiensten behoeven hier geen vergunning. Slechts worden voor Singapore de wagens op betrouwbaarheid en hygiëne gekeurd. Hun maximum snelheid mag niet meer dan ca. 19 km. per uur, hun maximum aantal zitplaatsen niet meer dan 25 bedragen. Overigens wordt een nummerbewijs, of beter een bewijs van registratie, alsmede een rijbewijs, telkens voor één jaar, voor den bestuurder vereischt — eischen, welke voor elken motorwagen gelden. De „Governor in Council” kan wegen voor bepaalde soorten dier wagens afsluiten.

Bedoelde bepalingen vindt men in de „Ordinance” No. 129 („Traction Engines and Motor Cars”) „Ordinance” No 135 („Municipal”).

Bepalingen, betreffende het arbeidscontract van chauffeurs, geeft „The Labour Ordinance” 1920.

Een uitzondering op den algemeenen regel maakt de concessie, welke voor Singapore verleend is aan de „Shanghai Electric Construction Cy”, voor de exploitatie der bekende trolley-bussen aldaar („S'pore Traction Ordinance” 1925). Artikel 32 en 33 geeft dezer maatschappij o.m. een preferentie op elken tram- of trolleydienst, niet op autobusdiensten, in genoemde stad.

Résumé: In de Straits geen beperkingen voor vrachtauto- en autobusdiensten, behalve weg-technische.

II.

Heffingen.

De maximum belasting op motorvoertuigen bedraagt na de aanvulling der „Ordinance” No. 135 („Municipal”), afgekondigd in begin 1926, in Singapore voor een :

motorrij wiel	ongeveer :	f	30,—;
privé-auto	" :	"	140,—;
taxi	" :	"	212,—; en
vrachtauto, autobus, enz. :	"		1120,—.

Deze heffing moet veelzins als een wegenbelasting worden opgevat.

Een speciale heffing van vrachtauto- en motorbusdiensten bestaat niet.

SIAM.

Ook in Siam worden geen speciale maatregelen genomen bij concurrentie tusschen spoor- en tramwegen eener- en motorvoertuigen anderzijds, behalve voorzoover noodig in het publiek belang. De eerstbedoelde ondernemingen redden zichzelf door haar diensten te verbeteren.

Behalve zulke voorzieningen in het openbaar belang, bestaan er Rijksvoorschriften voor nummer- en rijbewijzen, alsmede voor het gebruik van de hoofdwegen. Op deze wegen is bijv. het verkeer met autobussen voor meer dan 20 personen, en met vrachtauto's van meer dan 2 ton eigengewicht, verboden.

Speciale vergunningen zijn er voor vrachtauto- of autobusdiensten niet noodig. De voertuigen zijn aan de algemeene regels onderworpen. Evenwel hebben de gemeentelijke autoriteiten de bevoegdheid — en zij maken daarvan gebruik — om, waar de wegen smal zijn, het aantal voertuigen, zoowel als de concurrentie tusschen auto-diensten onderling, te beperken.

Er is in Siam een belasting op voertuigen, naar hun aard en gewicht. Daaronder vallen dus ook de vrachtauto's en autobussen. Einde 1926 was er echter een wetsontwerp tot speciale belasting van diensten met beiderlei voertuigen in voorbereiding.

Alle belastingen worden van Staatswege geheven.

Men betaalt per jaar voor een :

auto	± f 17.— ;
autobus	± „ 85.— ;
vrachtauto tot 3 ton eigengewicht.	± „ 115.— ; en
vrachtauto van 3 — 5 ton eigengewicht ± „	170.— .

JAPAN.

Omtrent Japan zijn de beschikbare gegevens niet zeer uitgebreid, wat mede het gevolg is van de moeilijke verstaanbaarheid der betrokken wetsteksten.

Het volgende geeft een summier overzicht.

Waar de auto, ten nadeele van spoor of tram, transporten tot zich trekt, worden van overheidswege als regel geen maatregelen getroffen ter bescherming van de betrokken spoor- of tramwegmaatschappijen. Het autoverkeer in Japan is nog zoo weinig ontwikkeld, dat dit punt vrijwel buiten beschouwing kan blijven.

Voor de uitoefening van haar bedrijf behoeven vrachtauto- en autobus-ondernemingen eene speciale vergunning.

De reglementeering gaat buiten de centrale Regeering om; zij wordt vastgesteld door den gouverneur van de prefectuur. De eenige voorwaarde, aan het verleen van vergunningen verbonden, is, dat de ondernemingen geen gevaar opleveren voor de veiligheid van den weg.

In het algemeen is het verleen van zoo'n vergunning geheel overgelaten aan het oordeel van den gouverneur.

Vrachtauto- en autobus-ondernemingen worden speciaal belast. De belasting wordt geregeld door den lokalen wetgever. De belasting is dus voor elke prefectuur verschillend geregeld. Zoo varieert b.v. de belasting voor een motorwagen binnen de stad Tokyo van $\pm$ f 30.— tot f 145.— per jaar, en van $\pm$ f 35.— tot f 200.— per jaar voor zulk een wagen buiten de stad, maar binnen de districten van de Tokyo-prefectuur. In andere prefecturen treft men een gemiddelde aan van $\pm$ f 50.— tot f 60.— per jaar.

Daar tot heden geen gevallen bekend zijn van concurrentiestrijd tusschen auto, spoor en tram, is voorshands geen sprake van een publieke opinie of persartikelen over dit vraagstuk.

CHINA.

Niemand zal thans uit China berichten over een hoog-ontwikkelde regeling van het openbaar motorverkeer verwachten. Eerder van het militaire.

Van overheidswege worden ginds geene maatregelen genomen ter bescherming van spoor- of tramwegen tegen benadeeling door auto-verkeer. Dit is begrijpelijk. Want ten eerste zijn er slechts enkele hoofdspoorwegen aangelegd, en die verkeer alle in deplorabelen toestand door de inbeslag-neming vanwege de elkander bestrijdende militaire groepen. Ten tweede bestaat er in China geen modern wegennet, doch zijn er slechts karresporen, hier en daar leemwegen, aangelegd voor de werkverschaffing gedurende den hongers-nood, hoofdzakelijk met gelden van het Amerikaansche Roode Kruis. Deze wegen zijn reeds in zeer slechten toestand en het auto-vervoer is ook daarop onbeteekenend.

Meestal is het auto-vervoer in handen van geheel of half-officieele ondernemingen. Aan auto's, behoorende aan particulieren, wordt zelfs vaak het berijden van den weg verboden, zooals bijv. te Chefoe het geval is.

De reglementeering is uitsluitend provinciaal, doch wordt in sommige gevallen, zooals bij bovengenoemden weg van Chefoe naar Weihsien, door de centrale Regeering bekrachtigd.

Voor zoover is na te gaan, is de eenige algemeene voor-waarde, waaraan eene onderneming moet voldoen, dat zij Chineesch zij.

Het geheele vrachtauto- en autobus-ondernemingswezen is in zijn eerste kindsheid in China. Van eene belasting, centraal of lokaal, is nog geen sprake.

De locale overheid deelt in de winst of het verlies. De onderneming immers is geheel of half hare creatie.

Aangezien er geen concurrentie bestaat tusschen autodienst en spoorwegdienst, denkt niemand er aan zich over de voor- of nadeelen daarvan uit te spreken.

g-
r-
en
en
en
en
g-
n.
et,
n,
s-
de
et

of
an
eg

dt
an
d.
r-
zij

en
al

De

st
le

