

20 124 2

No. 47

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

CRITISCHE BESCHOUWING VAN HET AUTOTRANSPORT-
BEDRIJF IN DEN VREEMDE.

No. 1.



THE

WEEKLY

CHURCH

CRITISCHE BESCHOUWING VAN HET AUTO- TRANSPORTBEDRIJF IN DEN VREEMDE.

No. 1.

1. De Wegenraad acht het van belang, nu de N.I.W.V. er in geslaagd is veel studiemateriaal bijeen te brengen over het motorwegverkeer naast het railtransport in het buitenland, aan de verwerking van dit materiaal een critische beschouwing toe te voegen, met de bedoeling zoo ook de oplossing van het desbetreffende vraagstuk voor Indië te dienen.
2. Met de komst van den auto, speciaal van den vracht-auto en autobus, zijn voor de overheid in elk land vele problemen ontstaan. Deze problemen blijken van zeer verschillenden aard. Hier worden slechts die nader beschouwd, welke in de publicatie „Vrachtauto- en autobus-exploitatie in den vreemde” naar voren zijn gebracht. Blijkens deze publicatie stond de centrale overheid vrijwel overal voor de vraag: moet het nieuwe motorwegverkeer in zijn ontwikkeling worden vrijgelaten, getemperd of bevorderd? En zulks wel vooral in verband met de volgende drie factoren: 1/ de toekomst der bestaande spoor- en tramwegen; 2/ de huidige gesteldheid der gewone wegen met de daarin gelegen bruggen en veren; en 3/ de bestaande en toekomstige behoefte der bevolking aan nieuwe verkeersmiddelen.
3. In elk land — het volgende blijft in hoofdzaak bepaald tot landsregelingen — heeft men meer of minder bewust een oplossing van bedoelde problemen gezocht dan wel afgewacht.
Nederland liet vrij, Spanje ontwierp een keurslijf, Nieuw-Zeeland reglementeerde, enz.
4. Beschouwt men, wat er thans in verschillende staten aan regelingen is gegroeid, dan kan worden geconstateerd, dat een algeheele vrijlating van het motorverkeer over den steenen weg nergens voldaan heeft.

Drieërlei maatregelen ziet men dan ook bijna overal overwogen of ingevoerd: 1/ veiligheids- en welstandseischen; 2/ heffingen, als wegen- en/of voertuigenbelastingen; en 3/ vergunningen.

Op den inhoud der desbetreffende regelingen komt het aan, wil men weten, of ergens inderdaad een georganiseerde vrijheid, dan wel een opzettelijke belemmering of bevordering van het nieuwe motorwegverkeer is bedoeld. Het is daarom gewenscht, elk dezer drie maatregelen afzonderlijk nader te onderzoeken.

Hoewel in de publicatie „Vrachtauto- en autobus-exploitatie in den vreemde” gegevens omtrent veiligheids- en welstandseischen ontbreken, ga daarover hier, in verband met wat er later volgt over het systeem der overheidsvergunningen, een enkel woord vooraf.

1. Veiligheids- en welstandseischen.

5. Waar deze zuiver worden gesteld — dus niet als verholen middel tot belemmering van het motorwegverkeer — ziet men gewoonlijk, dat zij passen in de omgeving, waarvoor zij gedacht zijn.

Hoe meer draagkrachtig de bevolking is, des te hooger zijn de eischen.

Hoe uitgestrekter het ressort is, des te meer streeft men naar decentralisatie van keuringsplaatsen, teneinde den houders van openbare voertuigen zoo min mogelijk ongerief te bezorgen, zonder echter te kort te doen aan de eenheid in keuringseischen.

Daarnaast ontwikkelt zich de behoefte aan speciale rijbewijzen voor het besturen van zware vrachtauto's en autobussen.

6. Mede tot de veiligheidseischen kan men rekenen te behoren die ter beperking van de snelheid buiten de bebouwde kom, al betreft deze ook soms voorkoming van schade aan den weg.

In Nieuw-Zeeland heeft de ver doorgevoerde snelheidsbegrenzing vrij zeker het laatste ten doel. In Spanje en de Philippijnen vermoedelijk ook.

Evenwel blijkt zulk een begrenzing weinig algemeen ; wat begrijpelijk is, want bij een goede verharding behoeft een moderne weg onder normale omstandigheden voor technische beveiliging geen snelheidsbeperking, aangenomen, dat de door den fabrikant van de wagens opgegeven maximum belasting en snelheid niet worden overschreden. In het algemeen kunnen ook het tracee en de verkeersbreedte, alsmede de bebouwing en beplanting aan weerszijden van een weg zóódanig wezen, dat buiten de bebouwde kommen elke snelheid toelaatbaar is, zonder voor de weggebruikers onveilig te zijn.

Een interlocale weg, die tegenwoordig om snelheidsbeperking vraagt, is geen moderne verkeersweg.

2. Heffingen.

7. De heffingen hebben gewoonlijk als doel : a/ versterking der algemeene middelen ; b/ versterking van een speciaal wegenfonds ; of c/ uitkeering aan een bestaande transportonderneming tot schadeloosstelling voor aangedane concurrentie.
8. Het eerste, versterking der algemeene middelen, blijkt volgens de verkregen inlichtingen het meest voor te komen. Het is de gewone wijze van heffen, waarbij de wetgever de houders van motorvoertuigen belast, zooals hij tegenwoordig in bijna elk land iedere groep van personen, zaken of transacties belast, die hij in staat acht dit te dragen.
9. Er zijn in het algemeen twee omstandigheden, welke tot een afwijking van deze heffingswijze en dan tot fondsvorming leiden.
Vooreerst daar, waar men een vrij nauwkeurig omlijnd ombouw- of verbeteringsplan voor de wegen heeft. Dan blijken de uitgaven voor dit werk in zijn geheel ongeveer te ramen en kan men een fonds stichten tot dat bedrag. Iets dergelijks vindt men in Nederland.
Ten tweede blijkt er aanleiding tot fonds-financiering waar, zooals in Engeland, wel geen algemeene ombouw of verbetering der wegen noodig is, doch de opbrengst

der wegen- en voertuigenbelastingen een belangrijk deel van de jaarlijksche bijdragen aan zulk een fonds kunnen vormen.

Is dit laatste echter niet verzekerd, dan moet de bijdrage uit de algemeene middelen relatief zóó groot wezen, dat het fonds vrijwel geheel uit die middelen afgezonderd wordt, zooals bij een vlootfonds, vestingfonds, enz. wel geschiedt. Maar in dit laatste geval heeft deze wijze van financiering weinig voordeelen doch wel alle nadeelen daaraan blijkens de ervaring verbonden.

Tot fondsvorming blijkt men dan ook alleen in de beide bovengenoemde gevallen over te gaan.

10. Bij bedoelde fonds-financiering kan men twee hoofdvormen onderscheiden.

De eene is een slechts administratief zelfstandige financiering, zooals Nederland te zien geeft.

De andere is een financiering onder min of meer zelfstandig beheer. Dit type toont Engeland. In zijn uiterste consequentie voert dit tot een publiekrechtelijk lichaam, een Wegenschap.

11. Hierbij nu komen de zwakke plekken der wegfondsen aan den dag.

Ten behoeve van de administratieve zelfstandigheid behoeft men zeker geen fonds te vormen. Elk jaar kan bij de begrooting een afzonderlijk overzicht omtrent deze aangelegenheid worden gegeven.

Stelt men het fonds ter beschikking van een Raad, die de bevoegdheid heeft over den wegaanleg enz. te adviseeren of zelfs te beslissen, dan komt men voor een geheel andere moeilijkheid te staan. De leden van zulk een Raad moeten vertegenwoordigers zijn van betrokken belangengroepen. Tot de vorming van zulk een college is echter alleen dan aanleiding, indien duidelijk nawijsbare speciale belangengroepen bij een of andere voorziening betrokken zijn, gelijk bijvoorbeeld bij een Onderwijsraad, Raad van arbeid, Havenraad, enz. Maar van een goed wegennet geniet iedereen voordeel. Het is een aangelegenheid van bij uitstek algemeen belang.

Derhalve is hier het vereenigen van vertegenwoordigers van bijzondere belangen niet wel mogelijk en is het onderwerp juist geëigend om door de algemeene wetgevende en uitvoerende macht te worden geregeld. Wel behoeft de overheid dan in speciale gevallen, naast haar verkeers-technische diensten, een verkeers-economisch bureau.

12. Het kan dan ook niet verwonderen, dat vorming van wegenfondsen zeldzaam voorkomt en in jonge, groote landen, waar men voelt in de oplossing van het wegen-vraagstuk de vrije hand te moeten houden, slechts in enkele gevallen wordt voorgestaan.

Wat bijv. in Nederland de financiering der wegen grootendeels beheerscht, namelijk de noodzaak deze om te bouwen, omdat zij voor het moderne motorverkeer veelal totaal onvoldoende zijn, komt in een jong land uiteraard niet voor. Ook de vraag, of de bekostiging van het wegnnet geheel of gedeeltelijk door de centrale dan wel door de locale overheid—en in welke verhouding eventueel¹⁾—geschieden zal, wordt gewoonlijk in verband met de bestaande tradities en verhoudingen opgelost. De wegen-financiering blijkt dan ook in bijna elk land, niet abstract-theoretisch te worden behandeld, doch in overeenstemming te zijn gebracht met de territoriale, staatsrechterlijke en technische factoren alsmede tradities, welke dat land kenmerken.

13. Het denkbeeld om de jonge autobus-onderneming tot een jaarlijksche uitkeering aan den bestaanden spoor- of tramweg te verplichten, is blijkbaar uitsluitend in België verwezenlijkt.

Dat het niet meer verbreiding vond, kan moeilijk verwonderen.

Immers men bemoeilijkt aldus den strijd om het bestaan van het nieuwe- en ontnemt een prikkel tot verbetering aan het oude transportbedrijf.

14. De bekende motorvoertuigenbelastingen berusten voor-namelijk op drie verschillende grondslagen, n.l.: 1/ het

¹⁾ Over dit onderwerp zal binnenkort een N.I.W.V.-publicatie verschijnen onder den titel: „De financiële verhouding tusschen Centrale Regeering en Locale Ressorten in den vreemde, met betrekking tot voor de wegen te besteden bedragen.”

gewicht der voertuigen (Nederland, Engeland, Nieuw-Zeeland, Philippijnen); 2/ het aantal paardekrachten van den motor (Spanje, Italië); en 3/ een combinatie van beide (Denemarken, Queensland). Alle drie met verschillende tarieven, afhankelijk van de bandensoort.

Naast deze directe heffingen bestaan vaak nog indirecte, t.w. invoerrechten op auto's, banden en benzine, dan wel accijns op deze laatste.

Ten slotte worden openbare motorvoertuigen wel in een soort bedrijfsbelasting en particuliere in een verteringsbelasting aangeslagen.

In België zijn alle directe belastingen op autobussen in het vergunningsrecht voor den autobusdienst begrepen.

15. Gelijk bekend, is geen van deze belastingstelsels perfect. Beschouwt men de heffing als een retributie voor veroorzaakte wegslijtage, dan zouden eigenlijk het gewicht, de snelheid, de bandensoort en de totaal afgelegde afstand, aan den wagen zelf geregistreerd, moeten worden gemeten, zoodat men, evenals nu op een water- of kilowatt-meter, het resultaat periodiek aflezen kon.

Beschouwt men de heffing als een belasting, dan mogen en moeten natuurlijk geheel andere grondslagen worden aangelegd. Men zou dan, eenigszins in Spaanschen trant, voor openbare motorwagens, en ook voor die, welke tot de uitoefening van een beroep worden gebruikt (artsenauto's, enz.), een heffing kunnen bepalen naar de winst of het voordeel, door den wagen (vermoedelijk) opgeleverd, terwijl de overige auto's, n.l. die voor eigen genot, door een verteringsbelasting konden worden getroffen.

Dit zijn de twee principieele systemen.

Een combinatie van beide, dus van retributie en belasting, is uiteraard ook mogelijk.

Zoolang men eenerzijds nog geen nauwkeurige apparaten heeft om het wegverbruik te meten, en al had men deze, nog lang niet nauwkeurig weet, hoeveel een eenheid van wegverbruik kost, anderzijds ook een belasting naar het geschatte voordeel vele bezwaren heeft, biedt voorloopig alleen een opportunistische verscheidenheid van

directe en indirecte heffingen de minste kans op grove onbillijkheden.

Het besef, dat men daarmee toch onontkoombaar zulke onbillijkheden begaat, schijnt vrij algemeen. En in dit besef maakt men in de meeste landen begrijpelijkerwijze geen dezer heffingen op zichzelf hoog.

16. *Conclusie*: De heffingen van motorvoertuigen zijn overal nog vrij onzeker.

Men streeft in de meeste landen, althans voor vrachtauto's en autobussen, naar een tarief, waardoor het wegverbruik wordt vergoed. Maar zulk 'n tarief is nog zeer approximatief. Daarom reeds kan het niet hoog worden opgevoerd.

Aanvullende belastingen op banden, benzine enz. flankeren vaak de hoofdheffing.

De opbrengst vloeit gewoonlijk in de algemeene middelen, slechts in enkele gevallen in speciale wegenfondsen. Deze blijken dan ook alleen in bijzondere gevallen aanbevelenswaard.

In het algemeen zijn de heffingen laag in landen met een weinig ontwikkeld mechanisch transportwezen, waar de auto dus onverdeeld welkom is.

3. Vergunningen.

17. In den vorm van vergunningen of concessies vindt men het overheidsbeleid in elk der drie bovengenoemde richtingen — van georganiseerde vrijheid, van opzettelijke belemmering en van bevordering van openbaar motorwegverkeer — gericht.

Dat autobusdiensten, en bij uitzondering ook vrachtautodiensten, aan een vergunning worden gebonden, zegt dus op zichzelf nog niets.

In het interlocaal verkeer van Groot-Brittannië wordt bijv. een vergunning vereischt ten behoeve van een sociaal wenschelijk geachte vrijheid. In België hier en daar zeker niet zonder bijbedoeling tot belemmering. In Spanje, althans volgens de uitdrukkelijke woorden van Primo de Rivera, ter bevordering van het motorverkeer.

18. De vergunningen worden vaak verleend door locale autoriteiten op grond van een algemeene regeling. In elk land is de mate van decentralisatie anders. Volkomen decentralisatie vindt men echter evenmin als volkomen centralisatie.
19. Blijkbaar en begrijpelijk, staat bijna overal de centrale of locale overheid bij de vergunningverleening voor deze vraag: moet het in railtransportondernemingen belegde kapitaal tegen concurrentie worden beschermd of niet? De geweldige kapitalen, bij het antwoord op deze vraag betrokken, nopen uiteraard aan den eenen kant tot groote voorzichtigheid. Aan den anderen kant stemmen de voordeelen van een modern vervoer met vrachtauto en autobus niet minder tot nadenken.
20. Nu is het zeer merkwaardig — al kan het geenszins verwonderen — de algemeene tendens waar te nemen: *a/* meer bescherming van railtransportondernemingen, naarmate daarin per oppervlakte-eenheid van het verkeersgebied grootere kapitalen zijn geïnvesteerd; en *b/* meer bevordering van motorwegverkeer, naarmate er per oppervlakte-eenheid van het verkeersgebied minder railbanen zijn.
Overal bijna worden bijv. de stadstrams beschermd tegen concurrentie van autobussen — een bescherming, die in vrijwel geen moderne groote stad meer ontbreekt. Waar een enkele maal, als in Londen, vanouds weinig trams maar vele bussen loopen, worden de bestaande busdiensten geprotegeerd.
21. Ten einde de stadstram te beschermen, tempert men de concurrentie tusschen haar en den autobus op in hoofdzaak drie manieren, t.w.: 1/ de bus mag niet het traject van de tram volgen of moet daar, waar dit onvermijdelijk is, een hooger tarief eischen; 2/ op de stopplaatsen van de tram mag de bus niet stoppen om passagiers toe te laten; en 3/ de interlocale bussen mogen niet tot in het hart der stad doorrijden, maar moeten stoppen aan de grens, waar de stadstram dan de passagiers overneemt.

Beide eerste handelwijzen treft men vooral in Groot-Brittannië, Australië en Nieuw-Zeeland aan.

De laatste staat in Nederland nog al sterk op den voorgrond, niet bepaald in het belang van de reizigers.

22. Buiten de steden ziet men de beveiliging van het spoor- en trambedrijf vooral sterk in België, dat dan ook inderdaad per oppervlakte-eenheid een zeer dicht spoornet heeft. Maar in de landen of streken met een weinig dicht spoornet, worden aan interlocale autodiensten geen moeilijkheden in den weg gelegd. Zelfs niet in het aan economische regelingen rijke Australië.

23. Een beleid, waarvan het effect niet van te voren te bepalen valt, is dat, waarbij de overheid zich de bevoegdheid voorbehoudt om te beoordeelen of de autodienst economisch wenschelijk moet worden geacht.

In landen als Italië, waar het railnet relatief beperkt is en dus de auto in 't algemeen wordt geprotegeerd, geschiedt zulk een toetsing aan verkeers-economische eischen vaak om te kunnen beoordeelen of staatssubsidie wenschelijk is. Naast de gesubsidieerde trajecten laat men dan andere, waar de overheid geen fiducie in heeft, meer vrij. Een dergelijk beleid kan de ontwikkeling van het mechanisch verkeer zeer bevorderen.

Welke reden men dan ook in Spanje, waar het tekort aan spoorwegen officieel erkend en de autobus blijde begroet werd, had om de vrije ontwikkeling van dit laatste middel van vervoer zoo noodeloos aan banden te leggen — hoe interessant die banden op zichzelf ook mogen zijn — is een raadsel.

Zooals bekend, moeten tegenwoordig in Nederland de Gedeputeerde Staten deze economische wenschelijkheid beoordeelen, echter slechts sinds kort, zoodat de strekking van het gebruik dier bevoegdheid nog niet duidelijk is.

24. Evenwel, het verkeers-economisch criterium is zeer subjectief. Evenals met de oprichting van zoovele bedrijven, gaat het ook bij die van een transportonderneming: de een ziet er voordeel in, de ander niet.

Gewoonlijk kunnen de voorstanders van de oprichting eener onderneming ook behoudens het voldoen aan eventuele veiligheidseischen, met die oprichting hun gang gaan en zijn zij vrij om er hun tijd en geld aan te wagen. Met een autotransportonderneming is dit echter i.c. anders. Wanneer een bestuurscollege of enkele autoriteit een autodienst niet wenschelijk vindt, mogen zij, die niet van dezelfde meening zijn, zulk een dienst niet in exploitatie nemen.

Nu is het bekend, dat in vele gevallen het schatten van de behoeften, welke een streek aan een nieuw vervoermiddel heeft, uiterst moeilijk is. Of een auto-exploitant zich daartoe veel moeite wil geven, is zijn zaak. Hij kan trouwens gewoonlijk zijn onderneming, bij tegenva, gemakkelijk verplaatsen. Maar wat gebeurt er, wanneer het college of de autoriteit, die de behoeften van de betrokken streek bepalen moet, niet voldoende verkeers-economisch geschoold is, of geen tijd heeft zich voldoende in het vraagstuk te verdiepen, of wel voldoende statistisch materiaal mist om zijn beschikking op te fundeeren? Dat dan de exploitant wordt afgewezen, is jammer, doch deze vindt wel een ander traject. Maar dat de betrokken streek van een wellicht heilzaam transportmiddel dan verstoken blijft, is betreurenswaard.

25. Het schatten van verkeers-economische factoren is op zichzelf reeds zeer moeilijk, maar wanneer die schatting invloed kan hebben op de prosperiteit van bestaande verkeersondernemingen, waarmede de in de streek bekende personen — en die juist worden terecht gewoonlijk tot oordeelen geroepen — vaak persoonlijk in relatie staan, dan wordt zulk een schatting nog véél moeilijker.
26. Overziet men deze voor- en nadeelen, dan schijnt het bepalen van het „nut” van een ontworpen autodienst alleen aanbevelenswaard in die gevallen, waarin de overheid aan „nuttige” ondernemingen subsidie verleent. In zulk 'n geval is de voorwaarde, dat de dienst van openbaar nut of belang moet wezen, uiteraard op haar plaats.

Ook mag die vraag gesteld, waar de nieuwe dienst precies hetzelfde traject volgen zou als een bestaande railbaan of autodienst, want dan zal men de concurrentie tusschen die twee of meer vervoermiddelen wellicht moeten temperen. Wanneer tenminste de bestaande onderneming haar taak behoorlijk vervult. Zulk een tempering heeft dan blijkbaar plaats, hetzij door invloed op de tarieven (in Engeland e.c.), hetzij door, waar de eene dienst den andere heeft weggeconcurrereerd, aan de eerste een concurrentieloos tijdvak te garandeeren, mits haar exploitatie op peil blijft, (eenigszins in Spanje), hetzij op andere wijze. Want overal is wel gebleken, dat een voortdurend uitputtende concurrentie tusschen openbare vervoermiddelen noch in het belang van het publiek noch in dat der ondernemers is.

Daarentegen is een gematigde concurrentie, soms zelfs een vrij scherpe, ook op dit gebied gebleken gewoonlijk zeer in het algemeen belang te zijn.

Het bewijs hiervan leveren tegenwoordig de spoor- en tramwegen. Wat zij hebben gedaan door meer treinen te laten loopen, door meer stopplaatsen aan te doen, door hunne tarieven te verlagen, door het invoeren van electrificatie of van automotrices, ten einde op economische wijze vaker met kleine eenheden te kunnen rijden — dit alles heeft vaak personenvervoer, dat aanvankelijk door het motorverkeer verloren was gegaan, weer terug doen winnen. Ook voor het vrachtvervoer heeft de spoor zich meer ingespannen, door voorzigtiger behandeling der goederen, beter bezorg- en afhaaldiensten, tariefsverlaging, enz. Gaat men de resultaten van dit alles, eveneens in Indië, na, dan blijkt, hoe concurrentie, als waarvan hier sprake is, een groot voordeel voor het publiek kan zijn.

27. In elken tak van bedrijf geraken, door nieuwe uitvindingen, bestaande bedrijfsmiddelen plotseling verouderd en worden deze zoo te weinig rendabel — heeft er dus kapitaalsverlies plaats.

De spoor- en tramwegen hebben, wegens hun monopolistische positie, daarvan sinds hun bestaan betrekkelijk

weinig last ondervonden. Zij konden gewoonlijk hun verouderd materiaal nog wel ergens opgebruiken.

Nu overvalt hen opeens, wat in andere bedrijven vaak gebeurt, een nieuwe vinding — de vrachtauto en autobus. Als iedere andere ondernemer in overeenkomstige positie, moeten zij dus decideeren, in hoeverre zij die vinding nu zelve willen gaan exploiteeren, zelve dus vrachtauto- en autobusdiensten zullen openen, dan wel zulk een exploitatie door anderen zullen afwachten, vertrouwend op de concurrentie-kracht van hun bedrijf daartegenover.

28. De railbaan-maatschappijen waren aanvankelijk verrast en riepen toen om overheidssteun.

Die verrassing is echter bij vele spoedig geweken, waarna het krachtig concurrentie-vermogen tot uiting kwam, hetzij in evenbedoelde maatregelen tot verbetering van den dienst, hetzij doordat de spoor- en tramwegondernemingen zelve vrachtauto- en autobusdiensten gingen exploiteeren, hier onder eigen naam, daar door oprichting van zuster- of dochter-maatschappijen.

29. Wanneer de overheid haar positie ten aanzien van de railbaanondernemingen overweegt, behoort zij zich dus te doordringen van het feit, dat, wat thans aan deze ondernemingen overkomt, telkens en overal in de bedrijfswereld te aanschouwen is: door een nieuwe uitvinding bedreigd, gaan bestaande bedrijven zich òf beter organiseeren òf op exploitatie van de nieuwe uitvinding toelleggen òf zij doen beide — dan wel niets. . . .

30. Aldus blijkt de overheid er hier en daar toe geneigd, de spoor- en tramwegmaatschappijen in het algemeen: ten eerste vrij te laten, zelfs te helpen, bij haar pogingen zich beter te organiseeren; ten tweede een zekere preferentie te verleenen — in verband met haar monopolistische positie en openbaar nut — om zelve, of onder een anderen naam, motordiensten te openen (België en Zwitserland).

31. Het groote voordeel van motorexploitatie door railbaan-exploitanten is, dat hierdoor voor een bepaald gebied een goed organisch geheel van hoofd- en bijlijnen, van opnemings- en voedingslijnen kan ontstaan.

In Holland hebben de Geldersche en de Westlandsche stoomtrammaatschappij op dit gebied belangrijke combinaties van tram- en autobuslijnen tot stand gebracht. Maar om tot de totstandkoming van zulke combinaties te prikkelen moet de concurrentie, althans de bedreiging daarmee, levend blijven, levend worden gehouden.

Zijn er zoo ten slotte transportondernemingen, die noodlijdend blijven, dan zal de overheid hebben te overwegen, of een subsidie daaraan in het algemeen belang wenschelijk is. Dat is dan de juiste weg tot steun. Wanneer men zulk een onderneming op krachten wilde houden door een verbod om tegen haar te concurreeren, zou men aldus de betrokken streek indirect de subsidie doen opbrengen, welke uit de algemeene middelen behoort te worden betaald.

32. Ten slotte moge nog gewezen worden op een speciale bepaling in de vergunningsvoorwaarden, namelijk de verplichting van den exploitant om zijn passagiers (en goederen) tegen ongelukken te verzekeren

Deze voorwaarde vindt men gedeeltelijk in België, ten volle in Zwitserland, Nieuw-Zeeland en Zuid-Australië, facultatief in Nederland.

Over de voor- en nadeelen er van is veel gediscussieerd. Men verzwart er de vaste kosten der onderneming door en werkt vermoedelijk gevaarlijk rijden eerder in de hand dan tegen.

Van assurantie-zijde verdedigd, wordt het door den autotransportondernemer verworpen, en, voorzover na te gaan, door het publiek niet begeerd.

De overheid heeft zich hier uiteraard af te vragen, in hoeverre ongelukken-verzekering een privé-aangelegenheid is.

33. *Conclusie.* Wanneer men de regelingen van openbaar motorverkeer in verschillende landen critisch beschouwt, blijkt, dat men het vraagstuk dier regelingen vóór alles moet zien in verband met de geografische, economische en sociale structuur van het land.

In streken, waar geen railverkeer bestaat, blijken vrachtauto en autobus in het algemeen groote vrijheid, soms

zelfs subsidie te genieten. De overheidseischen bij een vergunning zonder subsidie bepalen zich dan strikt tot veiligheidseischen.

In streken, waar wèl spoor- of tramwegen zijn, bespeurt men voorzichtigheid met de groote belangen, daarin neergelegd.

Deze voorzichtigheid uit zich vaak, door aan bestaande ondernemingen een preferentie te verleen voor het exploiteeren van autodiensten alsmede door concurrentie-temperende maatregelen, vrijwel nooit door een concurrentie-verbod.

Maar de modulatie en nuanceering van de toepassing dezer beginselen blijkt, bij goed beleid, in overeenstemming te zijn met den aard van land en volk.

Reële en geen theoretische behandeling van dit moderne vraagstuk dus, bij de oplossing waarvan zulke groote volksbelangen zijn gemoeid!