

# ECONOMISCH-STATISTISCHE BERICHTEN

UITGAVE VAN DE STICHTING HET NEDERLANDSCH ECONOMISCH INSTITUUT

17 januari 1968

53e jrg.

No. 2627

Versijnt wekelijks

## COMMISSIE VAN REDACTIE:

L. H. Klaassen; H. W. Lambers;  
P. J. Montagne; J. Tinbergen; A. de Wit.

## REDACTEUR-SECRETARIS:

A. de Wit.

## ADJUNCT REDACTEUR-SECRETARIS:

P.-A. de Ruiter.

## COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

F. Collin; J. E. Mertens de Wilmars;  
J. van Tichelen; R. Vandeputte; A. J. Vlerick.

## SECRETARIS COMMISSIE VAN ADVIES VOOR BELGIË:

J. Geluck.

## INHOUD

Openbare financiën .....	45
<i>Ir. S. A. Posthumus:</i>	
Wahrheit und Dichtung. De betekenis van het Leber-plan voor de Europese vervoersontwikkeling ...	46
<i>Mr. K. Millenaar:</i>	
Prijsvorming bij de overgang naar de B.T.W. ....	50
<i>Dr. J. H. Lubbers:</i>	
Het Handvest van Algiers en UNCTAD-II .....	54
<i>K. D. Thomas en Dr. J. Panglaykim:</i>	
Planning in developing countries: the Indonesian experience (I) .....	56
Notitie:	
Smeetsbundel .....	51
<i>Prof. Dr. C. D. Jongman:</i>	
Geld- en kapitaalmarkt .....	61
Recente publikaties .....	62

AUTEURSRECHT VOORBEHOUDEN

## Openbare financiën

Openbare financiën vormt een onderdeel van de studie economie welke een disproportioneel kleine aandacht krijgt. In Rotterdam bijv., toch de grootste broedplaats van econömisten, is het slechts een keuzevak voor het doctoraal examen. Nu weten wij best dat je pleidooien voor een grotere inbreng van een bepaald vak in enige studie altijd argwanend moet beluisteren; vindt niet iedere specialist zijn eigen specialisme in een bepaald studieprogramma maar karig bedeed? Maar als *wij* het nu zijn, wij die tijdens onze studietijd niet voor dat keuzevak hebben gekozen (en dat nu enigszins betreuren), die verkondigen dat iedere economist zich enige fundamentele kennis van openbare financiën moet hebben eigen gemaakt, al was het alleen maar om de Kamerverslagen in zijn dagblad te kunnen lezen, werkt dan zo'n pleitrede van een leek die zélf het gemis ervaart niet veel overtuigender dan die van de hoogleraar in de openbare financiën, die men licht geneigd zal zijn van een oratio pro domo te verdenken?

Een onderdeel van de openbare financiën en wel de ontvangstenzijde heeft als „belastingrecht” (hopelijk duiden de fiscalisten onder de lezers van *E.-S.B.* ons deze wat onderschikkende omschrijving van hun vak niet euvel) ook ten onzent een groot aantal beoefenaars gekregen en wordt ook in de diepte steeds verder vervolmaakt. Dat het allengs zich zeer duidelijk als een afzonderlijke discipline heeft gemanifesteerd valt te illustreren aan het feit dat de ouderen onder de belastingrechtbeoefenaars, die tevens openbare financiën doceerden, steeds meer worden opgevolgd door specialisten voor één vak.

Toch heeft, ondanks alle specialisatie, één onderdeel van de openbare financiën nog onvoldoende aandacht gekregen, en wel een aspect van de uitgavenkant. Zeker, uitgaventotaal en saldo van uitgaven en ontvangsten zijn het voorwerp van veel studie en veel ingewikkelde normatiek geworden. Maar is het eigenlijk niet wat onlogisch dat men wél uitgaventotaal, maar niet de componenten van dat totaal, de afzonderlijke uitgaven, tot object van grondige studie kiest? Het kon nog niet zo lang geleden in de Tweede Kamer bij de begrotingsbehandelingen voorkomen dat leden verhoging van een bepaalde post in een begrotingshoofdstuk bepleitten omdat een andere post in datzelfde hoofdstuk een meevaller vertoonde; het totaal van het betreffende begrotingshoofdstuk kreeg aldus een eigen ratio (defensieplafond bijv.). Een andere dichotomie openbaarde zich in het feit dat de specialisten het een „spending”-minister niet al te moeilijk maakten in de commissievergaderingen, omdat ze mét hen moeilijk konden schrappen, maar er achteraf geen bezwaar in zagen om — geschrokken door de kolossale totaalbedragen — de Minister van Financiën daarvoor ter verantwoording te roepen.

Dit is nu toch wel verleden tijd aan het worden. Men legt — ook in de Kamer — een grotere interesse aan de dag voor het belang van het uitwerken van normen bij de beoordeling van *afzonderlijke uitgaven*. Van die ontwikkeling legt een door de Dienst der Rijksbegroting samengestelde brochure getuigenis af, die in december jl. verscheen maar helaas tot dusver weinig aandacht kreeg. Dat is jammer. *Enige grondbeginselen bij de beoordeling van openbare uitgaven* is een juweel van een beknopt en helder boekje geworden, dat ondanks de geringe omvang (27 blz.) de toch niet makkelijke problematiek volledig recht doet. Het zou verplichte literatuur moeten vormen voor alle politiek geïnteresseerden en persiegroepaanvoerders. Had — enigszins bekort — deze brochure nu niet veel beter een algemene bijlage bij of zelfs een algemeen refererend hoofdstuk van de Miljoenennota kunnen vormen? Dan had zij ongetwijfeld de aandacht gekregen die zij verdient.

dR

# Wahrheit und Dichtung

## De betekenis van het Leber-plan voor de Europese vervoersontwikkeling

De door de Westduitse verkeersminister Leber naar voren gebrachte hoofdmotieven voor zijn nieuwe verkeersplan zijn langzamerhand door de vloed van publikaties wel duidelijk geworden. Het is zeker een verdienste van de opsteller dat hij vrij algemeen waardering voor deze doelstellingen mocht oogsten. De wens om de steeds hoger oplopende tekorten van de Deutsche Bundesbahnen, die nu zo ongeveer 3 mrd. D.M. bedragen, weg te saneren, wordt niet alleen in de Bondsrepubliek door velen begrepen en gerespecteerd. Deze doelstelling wordt gekoppeld aan een andere die bij velen, ook in ons land, met meer of minder sympathie wordt begroet, namelijk het verminderen van het zware vrachtautoverkeer op lange afstand op de grote autosnelwegen. En wel door een extra heffing op de vracht, en — ingaande op 1 juli 1970 — het verbod een aantal massagoederen met deze vrachtauto's te vervoeren op deze wegen. In de hoop, dat de spoorwegen een belangrijk deel van dit massavervoer zullen gaan overnemen en daarmee dus de eerste doelstelling wordt ondersteund.

Steeds meer wordt in verschillende kringen binnen en buiten de Bondsrepubliek de vraag gesteld of deze beide doelstellingen inderdaad de totaliteit van Minister Lebers diepste verkeerspolitieke wensen omvatten. Het plan-Leber is namelijk in vele opzichten niet nieuw. Het bevat een groot deel van de gedachten en maatregelen, die allang in de hersenen van het bondsverkeersministerie rondspoken. De methodiek van een strakke, men mag zeggen te dirigistische tariefpolitiek, als de enige gelukzalige en alles gezondmakende benadering van vervoersbeleid, het hanteren van vervoerverboden en het invoeren van vrij willekeurige, niet objectief verantwoorde heffingen behoren vanouds tot het zeer geliefde instrumentarium van de leiding van dit Ministerie.

Ook de voorganger van deze verkeersminister, wijlen de heer Seebohm, heeft in de jaren vijftig (het voor een groot deel door de Bondsdag verworpen „Strassenentlastungsgesetz“) geprobeerd met dit bijltje te hakken. Vooral in de laatste jaren van zijn bewind heeft deze Minister zich veel bewuster op de noodzaak van een Europees vervoersbeleid ingesteld en de duidelijke indruk gevestigd dat hij de ouderwetse dogmatiek achter zich had gelaten. Met name zijn bewuste en positieve medewerking aan de totstandkoming van de eenstemmige beslissingen van de ministerraadvergadering van 22 juni 1965, waarbij zeer duidelijk van het tot dat moment alles beheersende beginsel van de strakke tarificatie werd afgestapt, was daarvan een sprekend bewijs.

### INTENTIES VAN HET LEBER-PLAN

Nu de wetsontwerpen, die de regeling van het complex

maatregelen in het Leber-plan bedoelt, bekend zijn geworden, is er aanleiding voor de vraag of een aantal daarin vervatte aspecten niet dwingt tot de veronderstelling dat Minister Leber naast de hiervoor aangegeven hoofdmotieven toch nog andere vrij fundamentele bedoelingen heeft met deze voorstellen. Zo bijvoorbeeld het plan om eenzijdig op het Duitse deel van de Rijn gefixeerde vrachten (de meest dirigistische vorm van tarificatie) vast te stellen. Alsof er geen meer dan honderd jaar bestaand en voor allen welvaartbevorderend Rijnvaartregime (Acte van Mannheim) is, dat door alle Rijnsoeverstaten aanvaard en gerespecteerd wordt. Dat uiteraard voor herziening, eventueel aanpassing of invoeging in een algemener Europees bin.ervaartregime vatbaar is, maar dan natuurlijk op basis van overeenstemming tussen de betrokken Rijnsoeverstaten. Ook de bijzondere op het laatste ogenblik geïntroduceerde belastingfaciliteiten voor het goederenvervoer naar en van de Noordduitse havensteden wekken de indruk van een eenzijdige nationale vervoerspolitiek, die onzekerheid en bezorgdheid elders moeten veroorzaken.

En dan, het is maar een kleine stap in de ontwikkeling van de gedachtengang, vraagt men zich af of ook hier weer, ongeacht de vergaande overeenstemming over de vervoerspolitiek in Europees verband, dwars door deze ontwikkeling heen de oude Adam van Bonn, die in het verleden op kunstmatige wijze de activiteiten van de Beneluxhavens heeft willen afremmen, op klassieke wijze zijn kop weer opsteekt. Wanneer men vanuit dit — niet steeds verantwoorde want ook dikwijls eenzijdig nationaal gerichte — Benelux-wantrouwen tegen de oude Westduitse vervoerspolitieke bedoelingen deze vrees combineert met het gevolg van een andere wel bekende bedoeling van Minister Leber om via een vermindering van het vrachtvervoer van de autosnelwegen het vrachtvervoer langs de weg naar de Beneluxhavens te beperken met behulp van zijn recente voorstellen, dan ontstaat bij velen toch wel een gevoel van onzekerheid over de omvang van de intenties van Minister Leber.

Wanneer men met Minister Leber slechts zou uitgaan van de in de aanvang van dit artikel vermelde belangrijkste twee hoofdmotieven voor zijn plan, dan zou men over dit plan, aan die twee hoofdmotieven getoetst, nog wel het een en ander aan zakelijke kritiek kunnen opmerken. Een punt van discussie is tenminste uitgeraangeerd: aanvankelijk had men de indruk, dat de heer Leber met zijn plan ook de bevordering van de verkeersveiligheid in het geding bracht. Als men echter bedenkt, dat een meer of minder belangrijk deel van het tot nu toe op de autosnelwegen opererende zware vrachtvervoer een functie zal proberen te vinden in het in de agglomeraties werkende „Nahverkehr“, dan begrijpt men, wetende dat de verkeers-

onveiligheid procentueel veel meer aan de orde is in de grootstedelijke dichtbevolkte agglomeraties dan op de autosnelwegen, dat dit een zwak argument is. Vanuit dat gezichtspunt zou men zelfs kunnen stellen, dat kritisch overwogen zou moeten worden of het Leber-plan niet de aanleiding zou moeten zijn tot minder in plaats van tot meer verkeersveiligheid. Er hoeft overigens over deze vraag niet verder gediscussieerd te worden nadat de heer Leber in een discussie tijdens de Europese verkeersconferentie van de I.T.F. op 30 november 1967 te Rotterdam zich van dit motief heel nadrukkelijk gedistantieerd heeft.

Wij zullen mogen verwachten, dat over de zuiver nationale implicaties van het Leber-plan in de Westduitse parlementaire en buiten-parlementaire discussie een degelijke en kritische analyse zal worden gegeven. De heer Leber heeft daar recht op en hij zal ongetwijfeld heel concreet willen aanduiden, in hoeverre zijn doelstellingen met betrekking tot de financiële gezondmaking van de Duitse spoorwegen ook inderdaad zullen worden bereikt. Zeker is wel, dat hij van vele zijden bijval zal oogsten omdat hij, een jaar na zijn optreden, de moed heeft gehad om deze levensgrote problematiek (waarmee ook wij steeds duidelijker worden geconfronteerd) aan te pakken. Daarbij zal dat deel van de Europese particuliere personenautorijders, dat veel gebruik maakt van de Duitse autosnelwegen, hem in bepaalde opzichten begrijpen en steunen.

In het verband van deze beschouwingen zal ook moeten worden afgezien van een uiteenzetting over de omvang van de schade, die dit plan aan het Nederlandse grensoverschrijdende vervoer zal gaan berokkenen. En als wij dan aan de Nederlandse vervoersfunctie in Europa denken, dan behoort de havenfunctie daar uiteraard in zeer belangrijke mate bij. Niet alleen in de Nederlandse commentaren wordt terecht gesignaleerd, dat het plan-Leber, wat de belangenaspecten betreft, zeer duidelijk tegen België en Nederland gericht is. Verwacht mag worden dat de Nederlandse regering daarvan in een publikatie binnenkort een nuchtere, concrete en goed gespecificeerde inventaris zal opmaken, zowel met betrekking tot het bilaterale Duits-Nederlandse als het Europese verband. Een vermelding van de omvang van deze schade in de publiciteit zou voor de begrijpelijke bezwaren van de regering bij velen, die om andere redenen toch wel ergens sympathie voor de doortastendheid van de Duitse verkeersminister hebben, heel wat meer begrip kunnen wekken.

## EUROPESE BEZWAREN

Verreweg het belangrijkste aspect van het Leber-plan is echter dat wat betrekking heeft op de Europese consequenties. Naar onze smaak maakt de heer Leber zich daarvan op een te gemakkelijke, en daardoor zorgwekkende, wijze af. Vooral voor diegenen, die vrezen dat de Duitse regering — na de slechte Franse voorbeelden met betrekking tot het volgen van een eigen nationale zich van Europa weinig aantrekkende politiek — nu ook dit voorbeeld gaat volgen. De vrees, dat wij in Europa nu op steeds duidelijker wijze op allerlei gebieden weer geconfronteerd gaan worden met de nationale eigenmachtigheid van een of meer Europese lid-staten, waardoor we steeds meer de weg terug zullen gaan en verzeilen in bilaterale contacten met de daarbij gebruikelijke dictaten van de sterkere tegenover de zwakere.

Zoals gezegd, de heer Leber maakt het zich erg gemakkelijk op dit punt. Wanneer hem gevraagd wordt of het vanuit een Europees gezichtspunt nu wel zo wijs is om de zich

ontwikkelende Europese vervoersdiscussie zonder meer te doorkruisen met zijn eigen eenzijdige nationale plan, dan antwoordt hij met de toch wel wat verbluffende mededeling, dat er op het gebied van de Europese vervoerspolitiek nog helemaal geen beslissingen bestaan, maar dat hij, als die er (ooit) mochten komen, natuurlijk gaarne bereid zal zijn om zijn ondertussen tot stand gekomen nationale vervoersstructuur daarbij aan te passen.

## A. AFWIJKINGEN VAN VERORDENINGEN

Formeel is het bijna juist wat de heer Leber stelt. Er is nog benauwend weinig in de Europese vervoerspolitieke discussie zóver gevorderd, dat men ervan kan zeggen, dat het gekomen is in het stadium van door de Raad van Ministers aanvaarde beslissingen, die ook concreet in werking zijn gesteld, en dus geldende Europese vervoerswetgeving zijn geworden. Toch is deze ministeriële uitspraak niet helemaal waar en het is in verband met de huidige concrete situatie goed om duidelijk te zien in hoeverre dat niet het geval is. Wij geven enkele voorbeelden om aan te tonen, dat deze uitspraak niet helemaal juist is. In het bijzonder spitsen wij dat toe op enkele voorstellen, die in het Leber-plan zijn opgenomen, en die een nadere aanwijzing geven voor de vrees, dat de Europese oriëntatie van Minister Leber op het moment dat hij zijn plan lanceerde, om welke redenen dan ook, nogal pover was.

Het is met name onzeker of de harmonisatiebeschikking van 13 mei 1965, die wel in werking is gesteld, de heer Leber ontgaan is. De vraag mag gesteld worden of het verschil in belasting tussen beroeps- en eigen vervoer, zoals voorgesteld in het Leber-plan, niet in strijd gaat komen met artikel 4 van deze beschikking, zodra door de Raad van Ministers de belasting op de toegevoegde waarde zal zijn vastgesteld.

In de tweede plaats mag gewezen worden op de op 9 maart 1965 vastgestelde verordening (die wel aanvaard, maar nog niet in werking is gesteld) met betrekking tot het communautaire contingent en de voortgaande uitbreiding van de bestaande bilaterale contingenten. Deze verordening is door de Raad aanvaard, dat moge vooropstaan. Ondertussen heeft de raadsvergadering van 14 december 1967 de uitvoering van een deel van deze verordening nu ook aanvaard, namelijk het deel dat betrekking heeft op het communautaire contingent, dat overigens, als ik het goed begrepen heb, voor drie jaar op het nu afgesproken niveau wordt bevroren. Maar het andere deel van de verordening ligt er dus nog, en over het moment van invoering ervan zal dus in één der volgende raadszittingen moeten worden beslist. In ieder geval is duidelijk, dat incidentele maatregelen tot beperking van deze bilaterale contingenten — als nu voorgesteld in het Leber-plan — in strijd zijn met een vastgestelde, maar nog niet tot uitvoering gebrachte, verordening van de Raad.

Ten derde ligt er — mede op basis van de beslissingen van de raadsvergadering van 22 juni 1965 en 20 oktober 1966 — een voorstel van de Europese Commissie voor een capaciteitsregeling van het nationale wegvervoer in de lid-staten. De Europese Commissie gaat bij dit voorstel uit van een capaciteitsuitbreiding in normale omstandigheden van economische expansie in Europa. De eenzijdige beslissing van een lid-staat (in dit geval West-Duitsland) om de capaciteit van het wegvervoer te beperken — zoals voorgesteld in het Leber-plan — heeft onvermijdelijk tot gevolg dat hierdoor het treffen van de voorgestelde gemeenschapsregelingen feitelijk wordt uitgesloten.

Ten vierde heeft de Raad in het verleden en nu nog eens op 14 december 1967 verwezen naar de noodzaak van voorlopige regelingen ter vaststelling van de infrastructuurkosten van de verschillende vervoerstakken en de daarop te baseren (gedifferentieerde) heffingen op deze vervoerstakken. Dit geldt niet in de laatste plaats voor het wegvervoer. En wat doet nu het Leber-plan dwars door deze door de Raad uitgesproken intenties heen? Het stelt volstrekt willekeurig, zonder enige objectieve normering, heffingen voor het wegvervoer op de lange afstand vast en negeert daarmee dus de Europese werkzaamheden, die deze objectieve normen juist willen vaststellen. De recente voorstellen van de Franse en de Engelse regering met betrekking tot heffingen op het wegvervoer zijn wel gebaseerd op een objectieve normering en betrekken dan ook terecht alle vormen van wegvervoer, niet alleen het zware langeafstands-vrachtvervoer, daarin. De fiscale uitzonderingen, die in het Leber-plan worden gegeven aan het vervoer naar en van de Duitse zeehavens en aan het binnen-Duitse „Nahverkehr”, zijn dan ook in dit licht volkomen onbegrijpelijk. In wezen gaat het Leber-plan nationale deelbelangen beschermen, die echter in de geest van het Verdrag van Rome in een gemeenschapsstelsel op gelijke voet met de belangen der andere lid-staten dienen te worden behandeld.

Ten slotte mag ten vijfde nog worden gewezen op het feit, dat in het „Nahverkehr” voor buitenlandse verladende ondernemingen een maximum grens van 50 km wordt gesteld (waarbeneden dus de extra hoge heffingen op de vracht, zoals toegepast bij het „Fernverkehr” niet toegepast worden), terwijl voor Duitse verladende ondernemingen in feite deze maximale grens op  $2 \times 50 = 100$  km komt. Ook dit zou wel eens een discriminatie in het grensverkeer kunnen zijn, die in strijd is met art. 7 van het Verdrag. Ook de heffing van de verhoogde „Beförderungssteuer” op het grensoverschrijdende „Nahverkehr”, gesteld naast de vrijstelling daarvan voor het nationale „Nahverkehr”, roept de vraag op, of deze door de grens op basis van de nationale wetgeving geconstrueerde verschillen eigenlijk niet een discriminatoir effect hebben.

#### **B. DE KERN VAN HET KWAAD: TERUGVAL OP EEN NATIONALE VERVOERSPOLITIEK**

Maar er is een sector van de Europese vervoersdiscussie die materieel eigenlijk veel belangrijker is dan de overigens niet te verdedigen afwijkingen van vastgestelde en in uitvoering zijnde of komende verordeningen. Een terrein, waarop de stelling van Minister Leber, als zou er op vervoersgebied in Europa nog niets tot stand zijn gekomen, levensgevaarlijk voor het vervoerwezen van alle lid-staten (inclusief West-Duitsland) kan gaan worden.

Aanvankelijk heeft men in de nu al ongeveer tien jaar durende Europese vervoersdiscussie gesteld, dat men door

beslissingen op, soms vrij onbelangrijke, onderdelen, de Europese vervoersmarkt en het daarbij behorende Europese vervoersbeleid wel geleidelijk, als vanzelf, zou kunnen laten groeien. Men heeft echter na een aantal jaren moddebaar en bijna niets doen, ontdekt, dat deze weg niet begaanbaar is en niet tot concrete resultaten kan leiden. De Europese Commissie is toen in de jaren 1963 en 1964 een andere weg ingeslagen en heeft een samenhangend pakket van maatregelen voorgesteld, dat vrijwel het hele veld van het vervoersbeleid omvatte. Daarover is in het Europees Parlement, het Economisch en Sociaal Comité en ook in de Raad van Ministers nogal wat te doen geweest.

Zo ongeveer in dezelfde tijd begon men echter in de lid-staten te ontdekken, dat men er met de oude dogmatiek van een starre tarievenpolitiek, met tegenhouden van de vervoerexpansie via een zeer beperkend contingentenbeleid, beide mislukte pogingen om de nationale spoorwegen te beschermen, niet meer kon uitkomen. Zowel in Frankrijk als in Nederland ging men naar nieuwe wegen zoeken, en wat later begon men ook in de andere lid-staten voor de wezenlijke problematiek steeds meer oog te krijgen. Namelijk, dat de kern van het kwaad gezocht moet worden in een discrepantie tussen de aangeboden vrachtomvang en de ter beschikking staande capaciteit.

Hoewel ondertussen op enkele onderdelen enige verordeningen (in het kader van de oude, later verlaten, procedure) tot stand waren gekomen, kwam men in het jaar 1965 tot de grote doorbraak in de nieuwe richting. Van het door de Europese Commissie aangeboden pakket werd een gedeelte aanvaard. Verder pakte men de zaak op een geheel nieuwe wijze aan. Dat gebeurde op initiatief van de toenmalige voorzitter van de Raad, de Franse verkeersminister Jacquet, in de vergadering van de Raad van Europese verkeersministers op 22 juni 1965. Men erkende daar of begon te erkennen, dat de enige fundamentele gezondmaking van het vervoerwezen alleen te bereiken zou zijn via het primair stellen van een globale (niet dirigistische) begeleiding van de capaciteitsontwikkeling, en dat binnen dat kader een gezonde mededinging binnen het vervoerwezen op basis van kwaliteit van het aangeboden vervoer de enige juiste oplossing moest zijn.

Men was toen dan ook bereid om van de tarificatiedogmatiek af te stappen en men aanvaardde voor de eerste fase, dat er voor de internationale binnenvaart een stelsel van „referentietarieven” zou worden ingevoerd. Dit was een vast te stellen margetarief waarbinnen iedere vervoerder zijn gang kon gaan. Wanneer een concrete vrachtprijs met de verlader(s) zou worden overeengekomen, die boven of beneden deze marge zou uitkomen, zou een verplichte publikatie als enige voorwaarde moeten volgen. Op deze wijze hoopte men bij afwijkingen van het referentietarief het voordeel van een doorzichtige markt te kunnen verzekeren. Over dit plan zijn alle zes lid-staten het eens geworden. Uiteraard via concessies van alle zijden. De zwaarste Nederlandse concessie was in dit verband de zojuist

(I.M.)

**§ N.V. SLAVENBURG'S BANK §**

genoemde publikatieplicht buiten de marge van het referentietarief.

Nu kan ik mij moeilijk aan de indruk onttrekken, dat Minister Leber, wanneer hij over deze opmerkelijke eenstemmige Europese beslissing spreekt, opvallend veel moeite doet om dit resultaat te kleineren door de opmerking, dat men het, toen het op de interpretatie van deze referentietarieven aankwam, opnieuw niet eens kon worden. Ik neem aan, dat hij dit, van spijt vervuld, constateerde. Toch ligt het niet zo. Inderdaad is in de vergadering van de Raad van Ministers op 20 oktober 1966 enig meningsverschil ontstaan, zich toespitsend op de vraag, hoe in het kader van de vrije vrachtprijsvorming kennelijke dumpingsmethoden van aangeboden vrachten die ver beneden het gemiddelde kostenpeil liggen, zouden kunnen worden voorkomen. De Raad besliste toen in een resolutie, dat dit enige overblijvende meningsverschil tot een bevredigende oplossing zou moeten worden gebracht. Voor zover mij bekend, is er door de betrokken regeringen en hun deskundigen op dit punt bewust en constructief werk verricht. Alleen, de Raad heeft zich daarna praktisch niet meer met deze overblijvende vraag bezig gehouden. . . . . omdat hij voor deze zaak niet meer bijeen is geweest. Een groot deel van deze periode van stilstand is de heer Leber voorzitter van de Raad geweest. Het is natuurlijk wel te begrijpen, dat hij thuis zo intensief bezig was met zijn eigen grote plan, dat hij nauwelijks tijd en aandacht aan de Europese vervoerspolitiek heeft kunnen geven.

En nu is het, dacht ik, juist op dit gebied van de groeiende discussie over de totaliteit van de Europese vervoersontwikkeling, dat het grootste bezwaar gevonden moet worden tegen zijn stelling, dat er op Europees gebied niets tot stand is gekomen. Hij heeft in Rotterdam verklaard een Europeaan te zijn en niet van dirigisme te houden. Zijn verleden bewijst deze stelling m.i. voldoende. Als hij dan ook maar begrijpt, dat dirigisme voor een overgangperiode heel gemakkelijk ontaardt tot permanent dirigisme. En al hoeft men, met name in het vervoerwezen, niet tegen de onvermijdelijkheid van ordende maatregelen te zijn — ik zoek een ordening van de vervoersstructuur voornamelijk in de sector van de capaciteitsbegeleiding — dan nog zal men zich tegen een ongezond dirigisme, met name een starre tarificatie, moeten verzetten.

Maar hoe komt het nu, dat de heer Leber in zijn beschouwingen over zijn plan deze belangrijke resultaten van de Europese vervoersdiscussie elke keer weer praktisch negeert of kleineert? Hij ging op het congres van de I.T.F. (International Transport Workers Federation, Europese sectie) op 30 november 1967 zelfs zo ver, dat hij de beste methode voor de Europese vervoersontwikkeling „pragmatisch” zou willen zien aangepakt. Daarmede bedoelde hij kennelijk het terugvallen naar de oude, mislukte, methodiek van het „stapje na stapje” verder gaan. Mijnerzijds is daartegenover in de discussie gesteld, dat deze wijziging in de gespreksprocedure in feite neerkomt op het zetten van de Europese vervoersdiscussie „op een zacht pitje”. Met een kwade kans, dat alles wat nu in eenstemmigheid bereikt is, weer ongedaan wordt gemaakt en de waarschijnlijkheid, dat we er over vijf jaar — als we tenminste Europa dan nog willen, wat ik van harte hoop — opnieuw kunnen gaan beginnen met de aanpak van de totaliteit van de problematiek. Ik wil daarbij wel opmerken, dat de heer Leber met een zodanige procedure, gewild of ongewild, het vermoeden wekt dat hij hiermee zichzelf de ruimte verschaft om zijn eenzijdige nationale plan — dat de Europese discussie meer of minder moet

frustreren — rustig door te voeren en een hele lange tijd voor het doorwerken van dit plan zal hebben, voordat hij gedwongen zal worden zijn eenzijdig gegroeide nationale structuur alsnog bij de Europese aan te passen.

Als we dan allemaal gedwongen worden — vermoedelijk zal dat een onvermijdbare consequentie van het initiatief van Minister Leber zijn — om in de lid-staten terug te vallen in eveneens eenzijdige nationale plannen voor de vervoersstructuur, dan groeien we, wachtend op een Europese vervoers-„relance”, steeds verder uit elkaar. En dan verzwakken we zonder mankeren de vervoersfunctie als onverbreekbaar element in de groeiende Europese markt — die nota bene op 1 juli 1968 een douane-unie gaat worden — steeds verder en kunnen we de Europese vervoerspolitiek vermoedelijk wel definitief aan de kapstok hangen. Dat zal dan naar mijn mening in de eerste plaats de Europeaan Leber verweten moeten worden. Want dan is hij de man, die dit destructieve desintegratieproces heeft ingeleid. Ik hoop van ganser harte, dat ik dit verwijt nooit aan hem zal behoeven te richten.

### EEN NATIONAAL SANERINGSPLAN OF TOCH EEN EUROPESE BIJDRAGE?

Er is nog één vraag in de beoordeling van de vervoerspolitieke doelstellingen van de heer Leber open. Als die vraag in positieve zin zou worden beantwoord, dan zouden al mijn hiervoor geuite gevoelens van zorg over de toekomstige vervoersontwikkeling in Europa in sterke mate worden verzwakt. Dat is een vraag, die ook in Nederland door velen, die de heer Leber zo graag het volle pond van „the benefit of the doubt” willen geven, is gesteld. Deze vraag: heeft de heer Leber, die met zorg waarnam, dat de Europese vervoersdiscussie het laatste jaar praktisch stilstand, deze weer op gang willen brengen door een — nationale — steen in de drabbige stilstaande vijver te gooien? Het is een vraag, die in het afgelopen najaar bij de discussie in de begrotingscommissie voor Verkeer en Waterstaat met name door de heer Laan aan de orde werd gesteld. Helaas was toen in die discussie rond het Leber-plan al reeds een zodanige psychologische atmosfeer ontstaan, dat zakelijke discussie nauwelijks meer mogelijk was, en alles wat mogelijk ten gunste van de heer Leber en zijn plan gezegd zou kunnen worden in een soort vriend-vijandklimaat terecht kwam, en zij die daartoe nog een poging waagden in een „verradershoekje” dreigden te worden geduwd. Wat zeer te betreuren was. Gelukkig zijn er daarna weer enkele gezaghebbende uitingen gepubliceerd, die met nadruk op de noodzaak van een zakelijke en waardige discussie hebben gewezen.

Ten slotte zijn de Nederlandse en Duitse economische structuren, niet het minst op het gebied van de vervoersrelaties, zo sterk complementair en daardoor op elkaar aangewezen, dat men ze, waar maar enigszins mogelijk met een maximum aan redelijkheid dient te behandelen. Er moeten wel heel principiële politieke vragen aan de orde komen, voordat dit feit genegeerd zou kunnen worden. Dat neemt niet weg, dat de komende weken ons duidelijk zal gaan worden of het de heer Leber voornamelijk gaat om een Duits saneringsplan, dat de Europese vervoersdiscussie „op een zacht pitje” moet gaan zetten, of dat deze goede Europeaan met zijn plan in wezen een versnelling van de verwerkelijking van de Europese vervoersstructuur heeft bedoeld.

S. A. Posthumus

# Prijsvorming bij de overgang naar de B.T.W.\*

De invoering van de omzetbelasting volgens het systeem van de B.T.W. — voorgesteld per 1 januari 1969 — is wel genoemd de *grootste operatie op belastinggebied* in Nederland sedert de tweede wereldoorlog. Dit is niet overtrokken uitgedrukt. De verandering van systeem van omzetbelasting betreft inderdaad een flinke ingreep op een breed fiscaal terrein. De verandering vraagt van hen die ermee te maken krijgen, een nieuwe denkhouding en benadering vergeleken bij het oude systeem. Bij het overgaan van het oude stelsel op het nieuwe zullen voorts de veranderingen doorwerken in het gehele economisch leven, in het bijzonder in alle geleidingen van het bedrijfsleven. Vrijwel geen produkt of dienst zal bij de systeemwisseling op precies hetzelfde prijspeil blijven.

Er is in fiscale kringen een oud adagium, nl. dat oude belastingen beter zijn dan nieuwe. Wat daar ook van waar moge zijn, het gaat in elk geval niet op voor deze verandering van systeem van omzetbelasting in de verhoudingen waarin wij thans leven. Wel is het waar dat het economisch leven zich meestal aanpast aan en zich voegt naar de situaties die ontstaan zijn als gevolg van de heffing van een bepaalde belasting. Gaat in die dan gegroeide situatie weer een grondige wijziging komen, dan moeten inderdaad vaak weer nieuwe aanpassingsmoeilijkheden worden doorstaan.

Hier kom ik tevens aan een punt, waaraan deze bijdrage in hoofdzaak zal zijn gewijd, nl. hoe moet de ondernemer zich in zijn bedrijfstak bij de overgang opstellen met betrekking tot de prijzen van hemzelf en van zijn leveranciers. Eerst wil ik een aantal algemene opmerkingen vooraf laten gaan.

## DE OMZETBELASTING EEN VERBRUIKSBELASTING; NEUTRALITEIT

De omzetbelasting is een *verbruiksbelasting*, een belasting dus waarvan het de bedoeling is dat ze door de consument wordt gedragen. Hoewel de o.b. wordt geheven van de ondernemer, die dus als intermediair optreedt, moet het systeem van heffing zo ingericht zijn dat die doelstelling — dus de belasting komt voor rekening van de consument — ook werkelijk zo goed mogelijk wordt bereikt.

Een ander belangrijk punt is dat in de markteconomische verhoudingen waarin wij in ons land leven, *iedere ondernemer gelijke startkansen* moet hebben in de economische mededinging. Die gelijkheid van concurrentie mag door de belastingheffing niet worden verstoord. Zij moet, althans zoveel mogelijk — enige invloed is praktisch niet te vermijden —, de concurrentieverhoudingen zuiver houden en geen elementen bevatten die de vrije mededinging in de weg staan.

## NADELEN VAN HET BESTAANDE STELSEL

De *bestaande omzetbelasting* is stellig ook een verbruiksbelasting, maar zij voldoet niet aan de eis van strikte

neutraliteit ten opzichte van het economisch gebeuren. Bij het huidige zgn. cascdestelsel moet namelijk in beginsel elke producent bij elke levering omzetbelasting voldoen. Hoe meer ondernemers aan de produktie van een goed deelnemen, hoe groter de totale belasting op het eindprodukt is. Daarom kan een onderneming, die meer dan één schakel van het produktieproces in zich verenigt, in dat stelsel veel omzetbelasting besparen. In het laatste geval, dus bij een geïntegreerde produktie, rust op het uiteindelijke produkt minder belasting dan wanneer het produkt successievelijk door verschillende zelfstandige ondernemers wordt voortgebracht.

Zo kan een besluit om een bepaald produkt zelf te gaan fabriceren, of een bepaalde dienst, bijv. vervoer, zelf te gaan verzorgen; genomen zijn om een veelheid van belasting onder het oude systeem te voorkomen, beslissingen die niet zouden zijn gevallen, wanneer men de zaak enkel bedrijfseconomisch zou hebben bekeken. In die gevallen verlost de belasting dus tot oneconomisch handelen. Zo begunstigt de o.b. thans de concentratie en leidt daardoor tot *kunstmatigheden in de bedrijfsstructuren*. Omdat onder de bestaande omzetbelasting voor dezelfde soort produkten de totale druk verschillend is, moet men om bij uitvoer de teruggaaf van omzetbelasting te kunnen berekenen, werken met gemiddelde percentages. Hierdoor wordt echter aan het ene bedrijf *bij export te weinig* en aan het andere teveel teruggegeven. Ook *bij invoer* doet zich het nadeel voor dat *niet een nauwkeurige compensatie* plaatsvindt voor de druk aan omzetbelasting van binnenlandse produkten, omdat ook hier — toch zeer uitvoerige — berekeningen moeten worden gemaakt die gebaseerd zijn op een gemiddelde druk op het binnenlandse produkt. Vooral bij scherper wordende concurrentie op de internationale markt, zoals wij nu beleven, kunnen die bezwaren zeer knellend worden.

*De nieuwe B.T.W. zet al deze kunstmatigheden opzij* en is, zowel in het internationale verkeer als in het eigen land, neutraal t.a.v. de economische bedrijfsstructuren. Het nieuwe systeem schept ook nieuwe mogelijkheden en kansen voor ondernemers; vooral de kleine en middelgrote kunnen hiervan profiteren in de toekomst. Het systeem is doorzichtig, hanteerbaarder, en als het erop aankomt — in het geheel bezien — ook eenvoudiger. Wanneer deze nieuwe belasting eenmaal op gang is, zullen er veel minder kwesties zijn dan onder de oude belasting. Het is te hopen dat de eenvoud zoveel mogelijk blijft gehandhaafd bij de verdere behandeling van het ontwerp. De inhoud van het advies van de S.-E.R. over de B.T.W. is in dit opzicht hoopvol: de S.-E.R. heeft er de nadruk op gelegd dat ook zgn. technische kwesties vooral bij de omzetbelasting scherp in het oog moeten worden gehouden, omdat anders de algemene maatschappelijke kosten onevenredig hoog kunnen oplopen.

\* Voordracht, gehouden voor de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, departement Zutphen, op 14 december 1967.

De B.T.W. wordt wel in elke schakel geheven, maar is toch in wezen *eenmalige heffing* en wel op het moment waarop het produkt of de dienst de consument bereikt (waarmee te dezen gelijkstaan de overheid en de „vrijgestelde” ondernemer). De door een ondernemer in rekening gebrachte belasting wordt namelijk direct door de afnemer-ondernemer van de fiscus teruggekregen. Dat kan door een restitutie of wel door verrekening met door die afnemer zelf verschuldigde belasting. Bij de ondernemer zijn dus alle goederen en diensten belastingvrij, ook de bedrijfsmiddelen (afgezien van de overgangstijd, waarover straks meer). Voor de leveringen en diensten tussen de belaste ondernemers is het dan ook van weinig belang hoe hoog het tarief van de belasting is.

## DE POSITIE VAN DE DETAILHANDEL

Dat de kleinhandel binnen het bereik van de B.T.W. moet vallen, is zowel administratief/technisch — uitbreiding van het aantal ondernemers — als psychologisch een nadeel van het systeem. Het niet inbegrijpen van de detailhandelsfase — in vele sectoren zoals bij het ambacht en de dienstverlenende sector eigenlijk een nauwelijks te hanteren begrip — in de B.T.W. zou echter verstoringen, die er in het oude cascadeselsel zijn in het produktiestadium, weer binnenhalen aan het andere eind van de lijn, nl. bij de distributie van de goederen. Een andere beslissing dan is voorgesteld zou trouwens de positie van deze bedrijfssector als geheel verzwakken, afgezien nog van vele andere bezwaren welke in de Memorie van Toelichting op het ontwerp uitvoerig zijn besproken. De indruk bestaat dat een en ander door de belanghebbende ondernemers thans ook duidelijk wordt ingezien.

## TARIEVEN

Het wetsontwerp kent twee tarieven, nl. een algemeen tarief van 12 pCt. en een tarief van 4 pCt. voor aangewezen goederen en diensten. Met 4 pCt. zijn globaal genomen diverse prestaties belast die in de bestaande wet zijn vrijgesteld, d.w.z. uitsluitend zijn belast met de voorbelasting. Dat tarief van 4 pCt. betreft in hoofdzaak goederen en diensten, behorende tot de eerste levensbehoeften.

## VRIJSTELLINGEN

Vrijstellingen vormen een onderbreking van het B.T.W.-mechanisme. Een vrijgestelde ondernemer draagt zelf geen belasting af. Maar hij mag de op zijn inkopen en de aan hem bewezen diensten rustende belasting niet aftrekken. In beginsel behoren vrijstellingen dus niet thuis in de keten van de belaste ondernemers, omdat de *voordruk bij de vrijgestelde ondernemers als extra last* op de produkten van de belaste ondernemer zou blijven rusten.

Voor al daar waar die voordruk gering is en dus ook de verstoring, afgewogen tegen de administratieve lasten van het niet vrijstellen, niet te hevig is, kunnen ondernemers buiten de heffing worden gelaten. Dit is het geval met verzekeringen, de diensten van de P.T.T. en van de banken (voor het geldverkeer). Daarnaast zijn de vrijstellingen in het dienstenverkeer (in hoofdzaak bestaande in diensten in het sociaal-cultureel vlak en op medisch gebied) gehandhaafd. Deze veroorzaken praktisch geen verstoring in de concurrentieverhoudingen, ook niet met betrekking tot het internationale goederen- en diensten-

## Smeetsbundel

*EEN goede, wetenschappelijke traditie wil, dat een hoogleraar bij zijn emeritaat een, wat dan eufemistisch „bundel” heet, krijgt aangeboden. Prof. Dr. M. J. H. Smeets is het niet anders vergaan bij zijn afscheid als hoogleraar in het belastingrecht te Tilburg in november jl. <sup>1)</sup>, zij het dan dat ditmaal — hetgeen minder gebruikelijk is — het boekwerk werd gevuld met opstellen van tweeëntwintig zijner collega's-docenten in het belastingrecht. Het is een fraaie (ook qua vormgeving) bundel geworden, welke benevens de bewuste bijdragen, waarvan wij hieronder de titels geven, een bibliografie van Prof. Smeets bevat <sup>2)</sup>.*

De bijdragen zijn van:

- Prof. Mr. K. V. Antal — *Vijftien jaar discussie over een belasting van privé-vermogenswinsten;*
- Prof. Dr. D. Brüll — *Goodwill bij inbreng;*
- Prof. Dr. J. H. Christiaanse — *Het begrip gestort kapitaal;*
- Prof. Mr. J. G. Detiger — *Belastingbeginselen;*
- Prof. H. J. Doedens — *Voordeel verwachten, voordeel beogen;*
- Prof. Mr. H. A. Drielsma — *Verleden, heden en toekomst van de benadering der optierechten voor de belastingen wegens nalatenschap en schenkingen in Nederland;*
- P. L. Dijk — *De overeenkomst onder bezwarende titel van art. 27 van de Registratiewet 1917;*
- Prof. J. E. A. M. van Dijk — *Wie geniet het inkomen?*
- Prof. Mr. Ch. P. A. Geppaart — *Schending van het recht als grond voor cassatie in belastingzaken;*
- Prof. Mr. H. J. Hellema — *Vermogenswinstbelasting op kunstvoorwerpen;*
- Prof. Mr. H. J. Hofstra — *De belastingunificatie van 1805;*
- Prof. Mr. M. V. M. van Leeuwe — *Concentratie van ondernemingen;*
- G. Meijling — *Een kritische beschouwing over de Successiewet 1956 en de noodzaak van een alghele herziening dezer wet;*
- Dr. W. F. Nederstigt — *Rechtvaardigheid en doelmatigheid van belastingheffing naar draagkracht;*
- Prof. Mr. L. J. M. Nouwen — *De rechtsonzekerheid . . . . geprezen;*
- J. Reugebrink — *Over accijnzen;*
- Prof. Dr. B. Schendstok — *Internationale belastingverdeling en verlangens inzake belastingobject of tariefstructuur bij de vennootschapsbelasting;*
- Prof. Mr. H. Schuttevâer — *De verkrijging krachtens erfrecht;*
- Prof. Mr. J. van Soest — *De grondbeginselen van de vermogensbelasting;*
- Prof. Dr. Th. A. Stevers — *Welke factoren bepalen de veranderingen in het niveau en de structuur van de belastingen in de 19e en 20e eeuw?*
- Prof. Dr. P. Vinke — *De rekkelijkheid in de fiscale jaarwinstbepaling;*
- Tj. S. Visser — *Moorse wortel der omzettaf.*

<sup>1)</sup> Economisch beleid en belastingrecht. Afscheidsrede, 23 november 1967. L. J. Veen's Uitg. Mij., Amsterdam 1967, 34 blz., f. 5.

<sup>2)</sup> Smeetsbundel. Opstellen aangeboden aan Prof. Dr. M. J. H. Smeets. Æ. E. Kluwer, Deventer 1967, 395 blz., f. 35.

verkeer, omdat de diensten bijna steeds aan particulieren worden bewezen. Een bijzondere plaats neemt hier nog in de voorgestelde vrijstelling van de verhuur van bedrijfspanden, een kwestie die ik in dit kader laat rusten.

## FACTUREN

De factuur speelt in de B.T.W. een zeer grote, vaak ook materiële, rol. Op iedere factuur, uitgereikt aan een ondernemer, moet het bedrag van de o.b. afzonderlijk worden vermeld. De afnemer-ondernemer verrekent dat bedrag met zijn eigen omzetbelasting of als hij niets is verschuldigd (bijv. een groothandelaar-exporteur) krijgt hij die belasting van de fiscus terug. Zo'n ondernemer is dus permanent een crediteur van de Staat. Brengt de leverancier te weinig o.b. in rekening, bijv. 4 pCt. in plaats van 12 pCt. of over een te laag bedrag, dan mag de afnemer ook minder aftrekken. Die zal daar dus in het algemeen zelf op letten, want ingekomen facturen met in rekening gebrachte omzetbelasting zijn voor hem gelijk aan waardepapieren, claims op de fiscus.

## DE OVERGANGSREGELING VOOR VOORRADEN EN INVESTERINGEN

Overgangsregelingen, bijv. voor lopende contracten, moeten er nog komen. Hier wil ik de aandacht vragen voor de regeling van het wetsontwerp met betrekking tot de o.b. op de voorraden en de bedrijfsmiddelen per 1 januari 1969, het tijdstip van invoering van de B.T.W. Op de voorraden die op dat moment aanwezig zijn, wordt de oude omzetbelasting geheel teruggegeven. Ook op de voorraden die aanwezig zijn bij de grossiers en de detaillisten. Er is dus in zover voor de handel geen reden om tegen 1 januari 1969 met de aankopen te wachten omdat men anders duurder uit zou zijn. Wanneer men namelijk toch de o.b. van de voorraad per 1 januari 1969 terug krijgt, maakt het weinig verschil hoe groot de voorraad is op of vlak na die datum. In de teruggaaf is niet begrepen de o.b. op de investeringen, behalve voor zover de goederen in 1969 worden uitgevoerd. Op de per 1 januari 1969 aanwezige investeringen wordt de oude o.b. niet teruggegeven.

Ter financiering van de o.b. op de voorraden en om geen terughouding te krijgen in de aankoop van bedrijfsmiddelen, is de aftrek van de o.b. op nieuwe investeringen over de eerste drie jaren, nl. 1969 t/m 1971, trapsgewijs voorgesteld, nl. 40 pCt. in 1969, 60 pCt. in 1970 en 80 pCt. in 1971. Het koopeffect (kopersstaking vóór de overgang en kopersrun nadien) is een reëel gevaar en zou kunnen leiden tot verstoringen in de afzet van de desbetreffende bedrijfstakken. Daarom heeft de regering bovendien voorgesteld, bij een afzonderlijk ontwerp <sup>1)</sup>, om de bestaande investeringsaftrek voor de i.b. en de vp.b. in aan de omzetbelastingregeling tegenovergestelde richting af te laten lopen.

## BELASTINGVRIJE VOORRADEN ONDER HET NIEUWE SYSTEEM

De regeling van de aftrek van voorbelasting is het hart van het systeem. De formule is dus: *men draagt aan de fiscus af de o.b. van de eigen omzet minus de in dezelfde tijd door andere ondernemers in rekening gebrachte omzetbelasting (voorbelasting). Die voorbelasting kan direct na het ontvangen van de facturen afgetrokken worden.* De in rekening

gebrachte o.b. van ingekochte grondstof, bijv. van textielstoffen, wordt niet pas in aftrek gebracht wanneer uit die stoffen gemaakte confectiepakken worden of zijn verkocht. Die aftrek is zelfs niet ervan afhankelijk of de stoffen wel in productie worden genomen (dus ook aftrek als de stoffen zouden bederven, verbranden of worden versneden). Neen, de o.b. die in rekening wordt gebracht op de ingekomen facturen wordt afgetrokken onmiddellijk wanneer de factuur is ontvangen, ook dus al is daarop nog niet betaald. Beslissend is alleen dat de o.b. afzonderlijk in rekening is gebracht of bij invoer is betaald (voor invoer is in dit opzicht in nog een bijzondere regeling voorzien).

Naast de o.b. op *inkopen* (van grondstoffen, half- of eindfabrikaten) kan ook de voorbelasting op *diensten* (bijv. vervoer, reclame, onderhoud van gebouwen) worden afgetrokken en verder de o.b. op aangeschafte *bedrijfsmiddelen* (in de overgangstijd niet geheel). Wat de afnemer dus aan de ene kant betaalt aan o.b. (aan de leveranciers), krijgt hij direct weer terug (van de fiscus). De kostende prijs van alle ingekochte goederen en van diensten is per saldo vrij van elke o.b. Dit brengt dus een *verlichting* mee van de financiering van de voorraden.

Die methode van aftrek van voorbelasting heeft tot effect dat elk goed en elke dienst belastingvrij wordt zodra deze binnen het bereik van de onderneming komt. Goederen of diensten die van de onderneming uitgaan, zonder opnieuw te worden belast, zijn daarom vrij van elke o.b.-last. Dat doet zich voor bij export, want uitvoer is vrij. De ondernemer die exporteert, krijgt alle in rekening gebrachte o.b. terug, zelfs voordat hij in feite uitvoert. De B.T.W. geeft dus ook een verlichting van de financiering bij export.

Dat „schoonmaken van o.b.” bij uitvoer verloopt administratief/technisch in de toekomst zonder enige moeilijkheden, is erg eenvoudig en gaat — wat de desbetreffende elementen betreft — tot op de cent nauwkeurig. Toch blijven er nog zekere verschillen. Afgezien van de overgangstijd wanneer, zoals gezien gedurende drie jaar, nog niet alle o.b. op nieuwe investeringen afgetrokken mag worden, is er nog een gering cumulatieve-effect door de vrijstellingen (banken, verzekeringen, post).

## PRIJSCALCULATIE BIJ DE OVERGANG; NETTO PRIJZEN

Bij de overgang gaat men over van *bruto* naar *netto* calculatie. De oude prijzen zijn bruto prijzen, d.w.z. daar zit geaccumuleerde omzetbelasting in, niet alleen van de grondstoffen of eindprodukten, maar ook van de prijzen van hulpstoffen, van energie, en van derden „betrokken” diensten en van investeringen. Bovendien zitten in de prijzen van de betrokken goederen en diensten soortgelijke elementen aan oude omzetbelasting van vorige ondernemers.

De ondernemer moet in de toekomst overgaan naar een calculatie van netto waarden. Om van de oude bruto prijs op een nieuwe netto prijs (prijs zonder o.b.) te komen, moet elke ondernemer voor zich de nodige calculaties maken. Dat is een heel werk. Men hoeft intussen zijn gebruikelijke calculatieschema daarvoor niet te laten varen. Het is voldoende de van anderen betrokken goederen en diensten, die nu een geaccumuleerde druk aan oude o.b. hebben, terug te brengen tot een netto prijs. De voorbelastingen zijn namelijk geen kostenelementen.

<sup>1)</sup> Wetsontwerp no. 9410 (zitting 1967-1968).



De omzetting in netto prijzen door netto calculatie kan ertoe leiden, dat er in de toekomst in het bedrijfsleven verschillende prijsniveaus zullen komen naargelang de afnemer van de goederen of de diensten de o.b. zelf mag aftrekken (belaste ondernemers) of niet (particulieren, overheid e.d. en vrijgestelde ondernemers). Trekt de afnemer zelf af, dan is alleen de netto prijs belangrijk; zo niet (bijv. bij leveringen aan vrijgestelde ondernemers of de overheid), dan is de prijs van de afnemer de netto prijs plus de omzetbelasting. In het eerste geval, nl. bij leveringen en diensten tussen belaste ondernemers, kan bij de overgang dus eigenlijk geen sprake zijn van prijsverhogingen binnen de keten van de desbetreffende ondernemers, dus zolang de goederen niet de eindconsument bereiken. De netto inkooprijzen van een goed of een dienst zullen steeds lager zijn dan de huidige (bruto) prijs. Enkele oude o.b.-elementen zullen in de overgangstijd nog in de prijzen blijven zitten, nl. een gedeelte van de o.b. op investeringen.

### PRIJSONTWIKKELING BIJ DE OVERGANG NAAR DE B.T.W.

Is er nu al een zinnig woord te zeggen over de prijsontwikkeling bij de overgang? Mathematisch wel. Voor de omzetting van bestaande prijzen in nieuwe prijzen moeten de bestaande bruto prijzen uitéén worden gerafeld<sup>2)</sup>. Niet erin begrepen moeten worden:

a. de eigen door de ondernemer te betalen o.b. (thans bijv. 6 pCt.);

b. de o.b. van de in de bruto prijs begrepen kostenbestanddelen die in vorige stadia zijn belast (dat zijn niet: lonen, salarissen, sociale premies e.d.). Die geven de meeste moeilijkheden, omdat het niet alleen gaat om de o.b. die de leveranciers zelf in rekening hebben gebracht, maar ook hun voorgangers en de voorgangers van die voorgangers enz. Ook de o.b. op de afschrijvingen van al die lieden komt daar nog bij. Elke ondernemer moet dat zoveel mogelijk nagaan. Als toetsingsmateriaal, als oriëntering dus bij de berekening van de elementen onder „b”, kan men overigens beschikken over de bestaande percentages van restitutie bij uitvoer voor de desbetreffende goederen. Daarbij moet worden bedacht dat die percentages zijn vastgesteld naar zekere gemiddelden, soms wat verouderd kunnen zijn, en niet de o.b. bevatten op investeringen en diensten (in heden en verleden).

Tot zover de meer technische kant van de prijsontwikkeling. Verder wordt die prijsontwikkeling vooral bepaald — een zeer belangrijk punt — door het concurrentieklimaat en door psychologische factoren. Omdat per 1 januari 1969 de totale opbrengst van de o.b. ongewijzigd is, behoeft er theoretisch geen invloed te zijn op

het algemene prijsniveau. Op zichzelf genomen gaat het alleen om verschuiving in de verhoudingen van de prijzen onderling en om veranderingen in de prijzenstructuur. Van belang is hier vooral of het produkt van de ondernemer door de concurrentie geïntegreerd of niet-geïntegreerd werd vervaardigd. Doch in feite hangt het er veel van af hoe de ondernemers zich subjectief opstellen t.a.v. de concurrentie in binnen- en buitenland.

Aangezien men niet steeds — althans op dit ogenblik niet — kan zeggen welke prijzen bij de overgang precies omhoog gaan en welke omlaag, bestaat het gevaar dat elke ondernemer vindt dat de prijzen van zijn produkt wel omhoog zullen gaan. Dat zou op zich zelf al niet verstandig zijn, omdat men in de eerste plaats de markt van zijn artikel in het oog moet houden: juist de invoering van de B.T.W. schept voor sommige concurrenten nieuwe kansen. De opvatting dat de prijzen wel omhoog zullen gaan (puttend uit een los vermoeden), zou bovendien kunnen leiden tot een algemene prijspsychose en tot een aanzwengeling van de prijs- en loonspiraal, iets waar niemand mee gediend is. Hier kan dus de houding en de subjectieve instelling van elke ondernemer afzonderlijk beslissend zijn om dat gevaar te bezweren, o.a. door scherp te letten op de prijzen van de leveranciers. De ondernemer kan er verder zelf bij de calculatie van de prijzen van zijn eigen produkt aan meewerken dat de verbetering van het concurrentieklimaat die de B.T.W. in verschillende sectoren teweeg brengt, niet wordt tegengehouden door ongemotiveerde prijsstijgingen.

Uit het voorafgaande is wel duidelijk geworden — het blijkt ook wel uit de commentaren in Duitsland, welk land ons in tijd (een jaar) vóór is — dat bij de overgang naar het nieuwe stelsel de prijsvorming en de prijscalculatie een zaak is waar elke ondernemer mee te maken krijgt en voor hem zorgen zal opleveren. Het zou te optimistisch zijn te menen dat het schip van onze economie bij die overgang de vaart zal volvoeren over een absoluut rimpelloze zee. Het is zelfs zo, dat hoe beter de marktsituatie is in het bedrijfsleven, hoe heftiger de branding van de prijsbeweging kan worden en hoe moeilijker dan, van het geheel uit gezien, de reis misschien verloopt. Echter door die branding van de overgang eenmaal heen, mag men verwachten dat het schip, toegerust met de moderne apparatuur van de B.T.W., van een goede vaart verzekerd zal zijn.

Mr. K. Millenaar

<sup>2)</sup> Voor de eenvoud is hier afgezien van de regels voor de overgang — die intussen wel een rol kunnen spelen, m.n. voor de o.b. op nieuwe investeringen — en van eventuele prijsregels van de overheid.



(I.M.)

# Het Handvest van Algiers en UNCTAD-II

Op 1 februari a.s. zal te New Delhi de Tweede Wereldhandels- en Ontwikkelingsconferentie (UNCTAD-II) beginnen. In tal van hoofdsteden bereidt men zich actief voor op de bijeenkomst, die twee maanden in beslag zal nemen. De minder ontwikkelde landen, in V.N.-verband verenigd in de „Groep van 77”, beschikken reeds over een algemene instructie voor hun delegaties: het Handvest van Algiers, tot stand gekomen tijdens een conferentie, die de groep op ministerieel niveau van 10-24 oktober 1967 te genoemder plaatse heeft gehouden.

De Algemene Vergadering van de Verenigde Naties nam op 14 december 1967 op aandrang van de groep van 77 resolutie 2296 (XXII) aan over UNCTAD-II, en deed daarin een beroep op de deelnemende landen om de New Delhi-conferentie met succes te doen bekronen. In de resolutie wordt eveneens op aandrang van de ontwikkelingslanden het Handvest van Algiers in de bijzondere aandacht van de deelnemers aanbevolen.

## DE INHOUD VAN HET HANDVEST

Het Handvest van Algiers bevat een actieprogramma ingedeeld in 7 hoofdstukken: grondstoffenproblemen; export van fabrikaten en halfabrikaten; ontwikkelingsfinanciering; onzichtbare betalingsbalansposten (met name scheepvaart); handelspolitiek in het algemeen; economische samenwerking tussen ontwikkelingslanden onderling; speciale maatregelen ten behoeve van de minst ontwikkelde landen.

In het hoofdstuk *grondstoffenproblemen* worden voorstellen gedaan betreffende grondstoffenovereenkomsten, diversificatie van de produktiestructuur van ontwikkelingslanden, prijspolitiek, voorts over tariefpolitiek, preferenties, minimum-marktaandeelen, het beleid t.a.v. surplusvoorraden; ten slotte worden beleidsregels voorgesteld t.a.v. synthetica en substituuutprodukten.

Het hoofdstuk *export van fabrikaten en halfabrikaten* stelt een aantal beginselen voor nopens een algemeen stelsel van preferenties ten behoeve van ontwikkelingslanden; voorts bevat het voorstellen inzake liberalisatie van het internationale handelsverkeer; inzake maatregelen te nemen door communistische landen; inzake exportbevordering ten behoeve van ontwikkelingslanden.

In het hoofdstuk *ontwikkelingsfinanciering* worden maatregelen voorgesteld betreffende het internationale kapitaalverkeer (publiek en particulier); hier wordt o.a. onderstreept dat elk méér ontwikkeld land aan het einde van de jaren zestig aan ontwikkelingshulp minimaal

1 pCt. van het bruto nationaal produkt beschikbaar zou moeten stellen; voorts maatregelen nopens voorwaarden waarop de financiële hulpverlening zou moeten plaatshebben; inzake de op ontwikkelingslanden drukkende schuldenlasten; inzake de totstandkoming van een stelsel van suppletoire financiering, en ten slotte inzake verbeterde I.M.F.-faciliteiten.

Het hoofdstuk *onzichtbare betalingsbalansposten* is voornamelijk gewijd aan scheepvaartzaken: internationale samenwerking op dit gebied ten behoeve van ontwikkelingslanden; voorstellen inzake vrachttarieven en conferenties; inzake havenverbetering in ontwikkelingslanden. Voorts wordt gesproken over verzekering en herverzekering, en ten slotte over bevordering van toerisme in ontwikkelingslanden.

In het hoofdstuk *handelspolitiek in het algemeen* wordt een nadere uitwerking voorgesteld van de beginselen van internationale samenwerking, zoals die reeds tijdens UNCTAD-I (voorjaar 1964) werden besproken — toen veelal in een controversiële atmosfeer; voorts bevat het voorstellen nopens het handelsverkeer tussen landen met uiteenlopende economische en sociale systemen; over regionale economische groeperingen (die niet-discriminatoire moeten optreden); over de internationale arbeidsdeling; over de speciale problemen van landen zonder zee kust; over overdracht van technische kennis aan ontwikkelingslanden.

Onder het hoofd *economische samenwerking tussen ontwikkelingslanden onderling* wordt het belang daarvan onderstreept doch tevens aangestipt, dat een dergelijke samenwerking nimmer een nauwe samenwerking met méér ontwikkelde landen geheel zal kunnen vervangen; voorgesteld wordt, dat tijdens UNCTAD-II de studie van de onderlinge samenwerking tussen ontwikkelingslanden, vooral ook hun economische integratie, zal worden geïnstitutionaliseerd.

In het hoofdstuk *speciale maatregelen ten behoeve van de minst ontwikkelde landen* wordt voorgesteld om deze landen bijzondere steun te verlenen in hun ontwikkelingsproces. De deelnemers aan de Conferentie van Algiers hebben intussen een werkgroep met de nadere uitwerking van deze gedachte belast.

Tot zover het actieprogramma, dat in de tekst van het Handvest van Algiers wordt voorafgegaan door een korte schets van de moeilijke economische situatie waarin de ontwikkelingslanden als geheel zich bevinden aan de vooravond van UNCTAD-II. De internationale gemeenschap, aldus deze inleiding, staat voor de onontkoombare taak

(I. M.)

Met één aandeel

**VEREENIGD BEZIT VAN**

om aan die situatie het nodige te doen. De ontwikkelingslanden erkennen in het Handvest, dat zij zèlf de primaire verantwoordelijkheid voor de eigen economische en sociale ontwikkeling dragen. Een volledige en doeltreffende inzet van eigen krachten is echter voor deze landen uitsluitend mogelijk, aldus het Handvest, wanneer tegelijkertijd een doeltreffend internationaal ontwikkelingsbeleid wordt gevoerd.

## SCHAKEL IN EEN KETEN

Naar opzet, inhoud en indeling te oordelen, vormt het Handvest allesbehalve een geïsoleerd document, allerm minst een incidentele poging om ten behoeve van de Groep van 77 een onderhandelings tactiek voor UNCTAD-II uit te stippelen. Het inhoudsoverzicht wekt onmiddellijk herinneringen op aan de „Final Act” van UNCTAD-I. In feite vindt het Handvest van Algiers zijn uitgangspunt in de „Verklaring van Caïro” van 1962, die reeds vele thans nog actuele elementen bevatte<sup>1)</sup>: het onbevredigende tempo van de economische ontwikkeling in tal van armere landen; de voor deze landen nadelige ruilvoet; de noodzaak, hun exportopbrengsten te verbeteren en te stabiliseren; de wenselijkheid van diversificatie hunner produktiestructuren; de noodzaak van een meer stelselmatige politiek van hulpverlening; ten slotte de taak van de meer ontwikkelde landen om, parallel aan een verhoogde eigen krachtsinspanning van de minder ontwikkelde landen, een meer open en verlicht beleid te voeren.

De „Verklaring van Caïro” vond haar logische voortzetting in de „Verklaring van Genève”, door de minder ontwikkelde onder de V.N.-leden ter tafel gebracht tijdens de tweede zitting van de Voorbereidende Commissie voor UNCTAD-I, mei-juni 1963. De „Groep van 77” trad als zodanig voor het eerst actief op tijdens de XVIII-e Algemene Vergadering van de V.N., herfst 1963. Aan de Secretaris-Generaal van UNCTAD, Dr. Raul Prebisch, viel vervolgens de taak toe om aan de vooravond van UNCTAD-I het thema van de conferentie op basis van de gedachtengang van 77 samen te vatten in zijn rapport *Towards a new trade policy for development*, begin 1964. UNCTAD-I eindigde met aanvaarding — onder tal van voorbehouden van de zijde van Westelijke landen — van een „Final Act”, waarin een veelheid van aanbevelingen is vervat; sommige unaniem aanvaard, de meeste echter controversieel gebleven en nimmer — aldus een voortgaande klacht van de ontwikkelingslanden — serieus ten uitvoer gelegd. In het Handvest van Algiers trekt thans de Groep van 77 de lijn door, met een beroep op hernieuwde en eidelijke doeltreffende actie tijdens UNCTAD-II.

## SYMPTOMEN VAN EEN NIEUW DENKEN

Opvallend is thans de sterke nadruk, die in het Handvest van Algiers wordt gelegd op de noodzaak van samenwerking tussen alle naties, rijk en arm, op het gebied van het ontwikkelingsbeleid. Daarmede wordt de evolutie

geïllustreerd, die het denken in verantwoordelijke (en verantwoordelijkheid voelende) kringen in ontwikkelingslanden heeft ondergaan: men stelt zich niet meer bij voorbaat antagonistisch op, zoals tijdens UNCTAD-I; men zoekt een gezamenlijke wereldwijde krachtsinspanning. Het actieprogramma, neergelegd in het Handvest, beoogt de grondslag te leggen voor een „globale ontwikkelingsstrategie”, uit te voeren door rijkere en armere landen gezamenlijk. Een van de grondgedachten van het Handvest is, dat vóór de meer ontwikkelde landen de ontwikkelings-samenwerking géén liefdadigheid vormt, maar een instrument van verlicht eigenbelang. Ontwikkelingshulp, door rijkere landen gegeven, draagt bij tot de toekomstige „leefbaarheid” van onze wereld, en dient dus het belang van alle landen, rijk en arm. In deze denkwijze bestaan er geen „gevers” en „ontvangers” meer, doch uitsluitend gelijkwaardige partners, wederzijds zich bewust van wederkerige afhankelijkheid.

De aan het Handvest van Algiers ten grondslag liggende gedachtengang vertoont een parallel met het hedendaagse Nederlandse denken over internationale ontwikkelings-samenwerking. In de periode waarin de conferentie van de Groep van 77 te Algiers bijeen was, nl. op 20 oktober 1967, pleitte de Nederlandse regering bij monde van Minister Udink in de Tweede Commissie van de 22e Algemene V.N.-vergadering te New York voor het opstellen van een „ontwikkelingshandvest” en het uitstippelen van een reeks van maatregelen passend in een „internationale ontwikkelingsstrategie”. Van de Nederlandse gedachten en activiteiten op het stuk van ontwikkelingshulp werd omgekeerd te Algiers met waardering gewag gemaakt. Begrippen als ontwikkelingshandvest en -strategie, en in het algemeen de gedachte van een meer stelselmatige internationale aanpak van de ontwikkelingsproblemen in de jaren zeventig, beginnen internationaal gemeengoed te worden.

## SLOTOPMERKINGEN

Veel wijsheid en overleg in constructieve geest zullen nodig zijn om UNCTAD-II tot een succes te maken. De ontwikkelingslanden zouden er verkeerdt aan doen, het Handvest van Algiers als „à prendre ou à laisser” te presenteren. Hun gesprekspartners zouden er verkeerdt aan doen, dit Handvest naast zich neer te leggen. Onder de deelnemers aan iedere internationale conferentie vindt men extremisten (op beide vleugels) en gematigden. Laatstgenoemden hebben de sleutel tot welslagen in handen, mits binnen hun groep de constructieven het winnen van de negativisten. Gelukkig is het Nederlandse denken vóór alles constructief georiënteerd. Elke voorspelling nopens succes of mislukking van UNCTAD-II ware inmiddels een voorbarig ondernomen waagstuk.

J. H. L.

<sup>1)</sup> Vgl. mijn artikel „Kanttekeningen bij de Handels- en Ontwikkelingsconferentie van de Verenigde Naties”, in *E.-S.B.* van 6 mei 1964, blz. 400 e.v.

(I.M.)

**1894** de voordelen van een afgeronde aandelenportefeuille

# Planning in developing countries: the Indonesian experience

## I. Foreign exchange

*Het eerste van een reeks van drie artikelen welke, tegen de achtergrond van de ervaringen van de afgelopen tien, vijftien jaar, actuele informatie verschaffen rond het nieuwe Indonesische vijfjarenplan.*

### INTRODUCTION

Indonesia is to have another Five-Year Plan. Acting President Suharto has issued an *instruction* to the Planning Council to design a plan for the period Januari 1, 1969 to December 31, 1973. The commencement of the plan is scheduled to take place some six months after the successful completion of the current rehabilitation and stabilisation programme.

Since independence in 1945 the Indonesian governments have made five attempts to programme the country's economic development, and the new Five-Year Plan will be the second of its type. The other plans or programmes have included:

1. The Kasimo Plan (1946).
2. The Economic Urgency Programme (1951).
3. The First Five-Year Plan (1956-1961).
4. The Eight-Year Plan (1961-1969).
5. The Economic Declaration (1963) — a statement of basic principles and a short and long-term programme drafted in the plan period 1961-1969.

In delegating the formulation of a new plan to the Planning Council, General Suharto re-emphasises the socialistic leanings of the young Republic. Paraphrasing the words of the general's *instruction*, development is, to create a just and prosperous society based on Pantja Sila. But since this plan is to be one of a series, socialism is not expected to be achieved overnight. The *instruction* contains statements on targets, priorities, and financing and in essence it is a statement of the Government's own approach to development intended as a guide to the planners.

*The plans of the past and the problems faced in implementing them, must surely serve as useful signposts for the future. It is therefore useful to consider General Suharto's instruction with reference to experiences in the past. Approaching the Government's fresh attempt at planning in this way also makes it possible to consider some of the problems facing those responsible for drafting the current plan.*

The terms of reference for the planners include such economic targets as increasing per capita income, increasing export earnings, expanding employment opportunities, and steps to ensure the most efficient use of resources. All are laudable goals and the government hopes to attain them by giving priority to projects which are beneficial to short-run growth and increases foreign exchange earnings, which use local materials, provide employment and turn out goods or services which are required by the people in general.

So far we have been dealing in very general categories. We can now consider certain specific issues which the planners must face in designing the present plan and relate

the statements made by General Suharto in his *direction* to the Planning Council to the previous plans and the ways in which they were implemented.

### THE SUPPLY OF FOREIGN EXCHANGE

#### FROM THE EXPORT SECTOR

The present government's concern for the country's foreign exchange shortage was evident from the first months of its existence. This concern is reflected in the Government *instruction* which allots special priority to new projects which will improve the balance of payments position. Foreign exchange is required to finance imports needed for both industrial and agricultural enterprises (including transportation) and includes such items as raw materials, machinery and spare parts.

It has been estimated that the government requires about \$ US 650 million a year for imports under its rehabilitation programme and there can be little doubt that if the new plan is to succeed more foreign exchange than this will be necessary. Moreover, Indonesia also has to repay her debts to foreign creditors (some \$ US 2.3 billion) and although debt repayment for the period 1966-1968 has been postponed, repayment is scheduled to begin again in 1969, the first year of the new plan. In that year, Indonesia will have to repay around \$ US 120 million to her creditors unless a further grace-period is allowed (or new loans are extended to enable Indonesia to cover old debts).

The amount of foreign exchange required for both planned development and for debt repayment in the planning period 1969-1973 is therefore considerable, amounting to at least \$ US 800 million a year. This explains why the government has decided to pay particular attention to the export sector. This concern over foreign exchange earnings is much less noticeable when we consider the period during which the first Five-Year Plan was formulated. Export earnings to the mid-1950's were relatively higher compared with today's performance:

Exports a)		Exports a)	
1953	\$ 636 million	1963	\$ 427 million
1954	\$ 639 ..	1964	\$ 457 ..
1955	\$ 729 ..	1965	\$ 434 ..
1956	\$ 669 ..	1966	\$ 450 ..

a) Excluding earnings from oil, part of which is used for payment of imported raw materials, dividends and equipment.

Not only that, the amount of foreign exchange which had to be used for debt repayment was negligible. Even so, the planners at that time were by no means complacent

about Indonesia's ability to finance import requirements for the plan. It was stated that in the later stages of the plan, foreign exchange needs would rise. Therefore, the planners hoped to be able to build up exchange reserves in the early years of the planning period so that there would be enough later.

The comments on the country's foreign exchange requirements for the Eight-Year Plan are in marked contrast to the cautious approach adopted in the previous plan. Requirements were estimated at \$ 411 million for the planned period 1956-1960, whereas for the Eight-Year Plan the foreign exchange component was calculated at \$ 2.5 billion. The foreign exchange for the Eight-Year Plan was to be over and above the exchange used for the current level of imports and placed a heavy burden on the export sector.

Twenty-five per cent of the \$ 2.5 billion was, according to the plan, to come from rubber, timber, copra, tin, aluminium and tourism. Rubber alone was to provide for 12 per cent. Oddly enough, the exchange from rubber was not to come from increased „real exports”, it was to come from the results of the Government's campaign against smuggling. It is true that smuggling has long been prevalent in Indonesia, but it has always been difficult to calculate the amount of rubber involved. Yet here was a plan which was relying for part of its exchange earnings on what was hoped would be saved from legalising trade — a very hazardous way of planning revenues.

The exchange from the oil companies was estimated at some \$ 1.9 billion, and this amount was to be an addition to current revenues from oil. Clearly, the percentage from this sector is by far the most important and is surprising when we consider the relations between the foreign companies and the government in the latter years of the Sukarno period. Some \$ 750 million was to come from new investment in oil and will be discussed in the next section on *foreign investment*. The rest, about \$ 1.2 billion, was to come from the Government's share from oil exports at a rate of around \$ 150 million a year. The overall dependence on the oil industry was extremely high. Moreover, given the fact that the companies needed new areas to search for oil to prevent a decline in their production, the ability of the oil industry to provide \$ 1.2 billion depended on (a) the granting of new concessions by the government, and, (b) the willingness of the oil companies to invest.

In-so-far as successful implementation of the Eight-Year Plan depended on the foreign exchange to be supplied by the oil companies, the plan was impractical after confrontation and the break with Malaysia in September, 1963. And yet, it was not until April, 1965, that President Sukarno officially recognised the fact by declaring that it was wrong in principle for the country to be so dependent on outsiders.

We must now ask ourselves whether the export sector today is capable of providing the foreign exchange which

will be required for the latest Five-Year Plan. A careful assessment of the prospects for the main exchange earners leads us to the conclusion that at least in the early years of the plan, export earnings will be insufficient to finance both import requirements and debt repayment (there is even some doubt as to whether they can finance imports by themselves).

The volume of *rubber* exports is unlikely to increase significantly over the next five years. If the present downward trend in world rubber prices continues, the most optimistic forecast of earnings from rubber would be that they remain at their present level. For the rubber industry to continue as an important contributor to export earnings, new investment in the form of replacement of old by new trees is urgent. New investment is also required for other agricultural products (like palm oil), again in the form of new planting. In the case of *tin*, much of the machinery and equipment in the industry is old and worn out and should be replaced. Apparently, Indonesia has adequate reserves of tin but unless new investment is undertaken quickly, markets may be lost as production continues to fall. New investment is also necessary in the *oil* industry, but since the major producers are foreign owned such investment will depend on the Government's attitude to foreign investment. It is possible that Indonesia has substantial reserves of such minerals as bauxite, manganese, nickel and copper, but geological surveys will be necessary before we can be certain of their extent. *Timber* exports are another possibility and the future seems promising for this industry. A proceed of approximately \$ 100 million will be within the reach, provided implemented successfully.

If we are correct in assuming that considerable new investment is required in the export sector, some foreign exchange will be necessary for this purpose. All in all, it seems safe to assume that exports will be unable to finance import requirements for the plan now under consideration. The government itself seems to have adopted this view and is seeking foreign credits to finance its import programme and at the same time it is also showing considerable energy in attracting foreign investment in the export sector and elsewhere. The point is that even if the plan is successful in stimulating exports, marked improvement is unlikely to occur until some time in the seventies. In the meantime a stop-gap must be found.

#### FROM FOREIGN INVESTMENT AND FOREIGN CREDITS

Since Indonesia became independent, attitudes toward foreign investment have been ambivalent. The major portion of foreign property was restored to its original owners with the transfer of sovereignty in 1949, and as a result the Dutch regained their former position of economic dominance although the country had become politically independent. Even so, several foreign-owned companies were not handed back and became the source of serious

(I.M.)

## administratie- problemen? besteedt ze uit!

Besteedt uw administratieproblemen uit. Aan Bedrijfsadministratiekantoor Holland N.V. Daar staan 2 computers tot uw beschikking. Met

ponskaart- en ponsbandinvoer. En met magneetband eenheden en verwisselbare schijvenpakketten. Efficiënt voor u! Wij zullen het u graag uitleggen en voorrekenen.

Bedrijfsadministratiekantoor Holland N.V., Coolsingel 49, Rotterdam Tel. 010-116155. Centrum voor Elektronische Informatieverwerking.

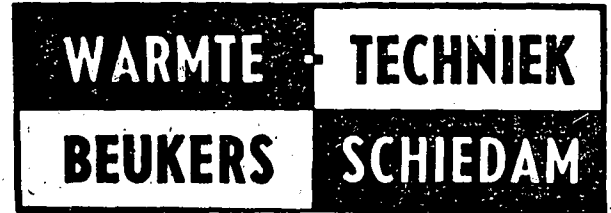


political dispute in the early fifties. More important the agricultural estates were unable to obtain extensions to their leases over the years from 1950, and they were therefore reluctant to invest in their properties.

Similarly, the foreign oil companies were unable to obtain new concession lands to search for new oil wells to expand their output. No government in those days was politically strong enough to encourage expansion and new investment in the foreign-controlled sector of the economy and in the early sixties the effects of this inaction were already being reflected in lower export earnings.

The first Five-Years Plan emphasised the necessity of relying on internal sources of finance. Only a small amount of grants and aid from overseas were to be sought. On the other hand, little was said about the role of foreign private investment in the plan. Even by the mid-fifties when the plan was being drawn up it was clear that new investment was badly needed in the mines, plantations and so on. The plan did contain reference to a forthcoming Foreign Investment Bill, so it is reasonable to assume that the planners did hope to attract foreign capital.

In those days, the group which was willing to invite foreign investment did so although it was aware of the risks involved in terms of economic independence. It was argued that in the short run, Indonesia lacked the financial means to develop its own resources. Not only that, the country was also lacking in trained personnel and technicians. All these things could be provided by foreigners until Indonesia was able to build up a strong indigenous



(I.M.)

sector. After considerable debate in Parliament, the Investment Bill became law in November 1958. It could have been a useful complement to the Five-Year Plan but by that time the plan had been overtaken by political and economic events and was no longer workable.

The Investment Bill was accepted at a time of political turmoil. A rebellion had broken out in February of the same year and although the serious fighting was soon over, the climate was not conducive to foreign investment for some time. Moreover, the expulsion of Dutch economic interests at the close of 1957 and early 1958 was also unlikely to provide a stimulus for foreign capital, at least until the fate of the „taken over” companies was finally settled (including the matter of compensation). A further factor operating against a rapid inflow of foreign funds was the attitude of President Sukarno. Soon after the law was enacted, he made a speech in which he said that he

## KONINKLIJKE NEDERLANDSE TEXTIEL-UNIE N.V.

In opdracht van de Raad van Bestuur van de Koninklijke Nederlandse Textiel-Unie N.V. te Hengelo (O.) zoeken wij, in vertrouwelijke sfeer, contact met gegadigden voor de positie van

### hoofd management systems

Het concern, dat een structuur heeft die is opgebouwd uit een zes-tal divisies, behoort met een totaal personeelbestand van ca. 7.000 man tot een van de grootste textielindustrieën van Nederland. Het Hoofd Management Systems resorteert rechtstreeks onder de Raad van Bestuur; hij zal in nauw overleg met de Raad van Bestuur en de directies van de divisies een operationeel informatiesysteem moeten ontwerpen om tot een betere besturing en een grotere slagvaardigheid van het concern te komen.

Daartoe zal hij leiding, richting en vaart moeten kunnen geven aan systeemanalyse en ontwerp, de programmering en het rekencentrum.

In deze sector zijn een zestigtal mensen werkzaam.

Voor de vervulling van deze functie denken wij bij voorkeur aan een academicus (ingenieur of econoom) met kennis van O.R. technieken, die het theoretische met het praktische weet te verenigen.

Leeftijd liefst onder de 45 jaar.

Een brede ervaring met computertoepassingen wordt vereist, alsmede goede contactuele vaardigheid, initiatief en coördinatievermogen.

Het is waarschijnlijk dat deze functie slechts kan worden vervuld door iemand die tenminste een inkomenniveau van f 35.000,- heeft bereikt.



Belangstellenden, die geen bezwaar hebben tegen een psychotechnisch onderzoek, worden verzocht hun sollicitatie, vergezeld van een recente pasfoto, onder nr. MS 18, te richten aan Drs. W. G. P. Braam van de STICHTING PERSONEËLSBELEID, TEL-GEN 13, HENGELO (O.).



Eigenlijk alles  
op het gebied van  
genummerd  
controle-drukwerk  
aan rollen

## ROELANTS

SCHIEDAM

afd. waarde-drukwerk

welcomed foreign loans and aid but only in the last resort did he want foreign private investment.

President Sukarno became prime minister of his own government in July, 1959, and gave his stated attitude towards foreign capital. It is somewhat surprising to note the significant role allotted to it (especially to the „arch-imperialists“: the oil companies) in the Eight-Year Plan. Some progress was made in the early sixties in improving relations with the oil companies, and in mid-1963 new contracts were signed between the Government and the companies which seemed likely to usher in a new deal in the industry. Three months later it was all over. Relations between the Western-countries and Indonesia were strained to breaking point and the provisions of the 1963 agreements were impractical.

Throughout 1964 and 1965 all kinds of foreign companies were put under government supervision. Even the Shell Oil Company was eventually bought by the Government in spite of a lot of protests. A new era was ushered in in

April, 1965, when President Sukarno announced his revision of the Eight-Year Plan and declared that Indonesia had to develop without foreign interference.

Suharto's *instruction* to the planners of the new Five-Year Plan sets the seal on the new Government's attitude towards foreign capital. We are in fact witnessing a revival of the outlook of those who advocated the necessity of the Foreign Investment Law of 1958. In the *instruction*, the country will call on foreign assistance and international co-operation to the fullest extent possible. At the same time such aid must be consistent with the general lines of development policy and must not conflict with Indonesia's foreign policy.

The ground-work for the policy statement in the General's *instruction* had already been laid with the enactment of the Foreign Investment Law in December, 1966.

Reversing the trends of the later years of Sukarno's government, private investment is to be actively encouraged

Telkens en telkens blijkt ons weer hoezeer de nog steeds snel groeiende lezerskring van onze uitgave



deze wegwijzer, speciaal voor de particuliere belegger, wat inhoud, actualiteit en objectiviteit betreft, waardeert.

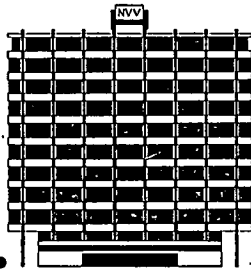
Dit heeft vele redenen: het bevat wakkelijks:

- 1e Interessante (hoofd)artikelen, die steeds actuele onderwerpen deskundig behandelen.
- 2e Een uitvoerig en levendig, bijna dynamisch geschreven beursoverzicht, de stemming goed weergevend.
- 3e Een chronique scandaleuse, fair en onderhoudend geschreven en uiteraard zonder sensatie.
- 4e Een leerzame vragenrubriek, adviezen voor velen inhoudend.
- 5e Gegevens omtrent vele fondsen (ook van incurante) telkens wanneer hieromtrent iets te melden valt.

Wij zenden u op uw verzoek gaarne gratis een 2-tal proefnummers ter kennismaking.

Adm. Bel-Bel, Postbus 42, Schiedam.

E.-S.B. 17-1-1968



## NEDERLANDS VERBOND VAN VAKVERENIGINGEN

heeft plaats voor een

### financieel-economisch geschoold stafmedewerker(ster)

De te benoemen functionaris zal de beleidsbestuurders moeten adviseren inzake financieel-economische vraagstukken, die zich voordoen bij de bedrijven en instellingen waarmede het NVV verbonden is.

Gegadigden moeten ten minste een bedrijfseconomische studie op academisch niveau of de studie voor accountant hebben voltooid, dan wel hiermede ver gevorderd zijn. Ervaring strekt tot aanbeveling. Zij dienen bereid te zijn zich te onderwerpen aan een psychotechnisch onderzoek.

Het salaris wordt vastgesteld op basis van opleiding en ervaring, overeenkomstig de CAO, die gunstige arbeidsvoorwaarden bevat.

Eigenhandig geschreven sollicitaties met volledige inlichtingen en pasfoto te zenden aan het NVV, afdeling Personeelszaken, Postbus 8110, Amsterdam.



to „speed up the Indonesian economy's development". The government was aware that Indonesia would be competing with other countries for investment funds and there are the usual favourable conditions for repatriation of capital, a tax holiday and so on. The sectors in which foreign investment will be permitted to operate are not stated with clarity in the new law. Fields open to foreign capital are to be determined by the government and after listing the sectors which are closed to the foreigner a clause is included which allows the government to add to that list. Detailed priorities are to be formulated by the government „each time (it) draws up its short, medium and long term plans...".

There is no possibility at this stage of predicting exactly in which fields foreign investment capital will be welcomed. So far, a contract has been signed with the American Freeport Sulphur Company for the exploration of copper

in West Irian. Other countries, including Japan, France and Holland have also shown an interest in primary products for export especially such products as timber, nickel, petroleum, tin and the like. Much is expected from such investments, if they are forthcoming. They should help to increase export earnings. Before the new plan is formulated it is probable that more will be known about the specific sectors open to foreign capital, and by that time more contracts should have been signed. The present visit by the Pacific Industrial Conference group to Indonesia may come up with more information on the matter and maybe more contracts. As we mentioned earlier the P.I.B.A. is a major „break through", an important „milestone" on Indonesia's relationship with international business.

K. D. Thomas  
J. Panglaykim

*Abonneert U op*

## DE ECONOMIST

Maandblad onder redactie van

Prof. P. Hennipman,  
Prof. A. M. de Jong,  
Prof. F. J. de Jong,  
Prof. Th. C. M. J. van de Klundert,

Prof. P. B. Kreukniet,  
Prof. H. W. Lambers,  
Prof. F. W. Rutten,  
Prof. J. Tinbergen,  
Prof. J. Zijlstra.

★

Erevoorzitter:

Prof. G. M. Verrijn Stuart.

★

Abonnementsprijs f. 36; voor studenten f. 18.

★

Abonnementen worden aangenomen door de boekhandel en door de uitgevers

**DE ERVEN F. BOHN**  
TE HAARLEM

# **bo** de rijksoverheid vraagt

voor het Ministerie van Sociale Zaken en Volksgezondheid

## **jonge academici**

bij voorkeur juristen, economen, sociologen en landbouwkundig ingenieurs, leeftijd tot 30 jaar, die zullen worden opgeleid voor leidende functies bij het Directoraat-Generaal voor de Arbeidsvoorziening.

De taak van het Directoraat-Generaal is primair gericht op het medewerken aan de harmonisatie van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Deze taak brengt met zich mede een grote verscheidenheid van functies, die liggen zowel op wetenschappelijk-theoretisch gebied als in het vlak van beleidsvorming en beleidsuitvoering. Een aantrekkelijk punt daarbij is dat de werkzaamheden deels worden verricht op diverse over het land verspreide bureaus, die onder de Centrale Dienst te Leidschendam ressorteren.

Na een stage van circa 1 jaar volgt een roulatieperiode over de verschillende onderdelen van het Directoraat-Generaal. Daarna volgt bij gebleken geschiktheid de benoeming in een passende leidende functie.

Aanvangssalaris f 1247,- per maand.

Na de opleiding vindt de bezoldiging plaats volgens een schaal waaraan een maximumsalaris van f 2077,- is verbonden (exclusief 6% vakantie-uitkering. AOW-premie voor Rijksrekening). Verdere promotiemogelijkheden zijn aanwezig.

De gelegenheid tot solliciteren bestaat zowel voor hen die kortelings hun studie hebben voltooid, als voor hen, die reeds enige jaren werkzaam zijn.

Een informatief gesprek kan plaats hebben na telefonische afspraak onder nr. 070-81 47 01, toestel 2637.

**Schriftelijke sollicitaties onder vacaturenummer 8-2863/0936 zenden aan Bureau Personeelsvoorziening en Bemiddeling van de Rijks Psychologische Dienst, Prins Mauritslaan 1, 's-Gravenhage.**



# Geld- en kapitaalmarkt

## GELDMARKT

De gang van zaken op de geldmarkt tijdens de jaarultimo werd grotendeels bepaald door de sterke stijging van de bankbiljettencirculatie. Deze nam in de laatste twee weken van 1967 met f. 679 mln. toe. De banken hebben deze aanslag op hun liquiditeiten kunnen opvangen doordat de Schatkist een belangrijk groter bedrag uitgifte dan hij in kas kreeg, nl. f. 390 mln., en men voor het overige een beroep heeft gedaan op de kredietfaciliteiten van De Nederlandsche Bank. De post disconteringen steeg met f. 37 mln.; de voorschotten in rekening-courant werden met f. 170 mln. verhoogd, hetgeen dus financieringsmiddelen tot een bedrag van f. 207 mln. opleverde. Door beperkte mutaties in het goud- en deviezenbezit van de Centrale Bank en op de rekeningen van andere ingezetenen werd het restant weggewist.

De eerste weken van 1968 brachten een tegenovergestelde beweging. In ruime mate stroomde bankpapier uit het verkeer naar de banken terug, nl. f. 497 mln. Een groot deel hiervan was echter nodig om de netto betalingen aan de Staat te financieren. Hiervoor moest f. 312 mln. worden afgestaan. Ten dele hield de toevoer van middelen naar het Rijk verband met de netto aankoop van schatkistpapier bij de Agent van het Ministerie van Financiën, waarmee een kleine f. 100 mln. gemoeid is geweest. Het tegoed der banken bleef zich vrijwel steeds op het ook vorige jaar gebruikelijke lage niveau bewegen.

Het behoeft geen betoog, dat de callgeldrente de bovenbeschreven gang van zaken nauwkeurig weerspiegelde. Op 15 december vorig jaar was deze rente op een laagtepunt van 2½ pCt. aangekomen. In drie etappes werd de rente tot 4½ pCt. verhoogd, welke stand tot 4 januari werd gehandhaafd. Op deze datum volgde een daling tot 4 pCt., op 11 januari tot 3½ pCt. en op 12 januari tot 3 pCt.

## KAPITAALMARKT

Het ziet er naar uit, dat de besparingen bij de traditionele spaarinstellingen in 1967 een zeer bevredigende hoogte zullen laten zien. Het totaalbedrag der drie groepen (Rijkspostspaarbank, algemene spaarbanken, boerenleenbanken) bedroeg nl. in de eerste elf maanden van vorig jaar f. 1.496 mln. tegen f. 1.086 mln. in 1966. Hoe het staat bij de pensioenfondsen, de verzekeringmaatschappijen en de sociale fondsen is nog niet bekend. Hoe het totaal aanbod op de kapitaalmarkt zal uitvallen kan daarom evenmin worden gezegd.

Wat het beroep betreft, bleek uit de kroniek van vorige week, dat de totale vraag op de publieke markt enige honderden miljoenen bij 1966 is achtergebleven. Inmid-

dels is de eerste uitgifte in het nieuwe jaar aangekondigd, nl. de 6½ pCt. obligatielening Gasunie à 99¼. Hoe het staat met de onderhandse markt ligt nog geheel in het duister.

Wat de vooruitzichten ten aanzien van de verhoudingen in 1968 betreft kan uit het geraamde overschot van f. 500 mln. op de betalingsbalans worden afgeleid dat het nationaal spaaroverschot zal toenemen. Of hiervan een druk op de rente zal uitgaan hangt vooral af van de bewegingen op de kapitaalbalans.

Wat de markt voor internationale leningen in Europa betreft, deze is in 1967 opnieuw gegroeid. Werd volgens cijfers van *Finanz und Wirtschaft* in 1966 Zw.fr. 5.081 mln. opgenomen, vorig jaar werd buiten de onderhandse plaatsingen Zw.fr. 8.435 mln. aan de markt onttrokken, gespreid over 103 emissies.

De Nederlandsche Bank heeft paal en perk gesteld aan de mogelijkheid voor niet-ingezetenen een publiek bod te doen op de ter beurze genoteerde aandelen van Nederlandse banken. Voor zodanige transacties is thans een vergunning nodig. Verdere penetratie van buitenlandse banken in ons land langs deze weg kan daardoor in de hand worden gehouden.

## KOERSSTAAT

Indexcijfers aandelen. (1953 = 100)	29 dec. 1967	H. & L. 1968	5 jan. 1968	12 jan. 1968
Algemeen .....	374	378 — 371	373	372
Internationale concerns .....	514	523 — 512	515	516
Industrie .....	357	359 — 353	353	353
Scheepvaart .....	109	113 — 107	111	107
Banken en verzekering .....	185	185 — 182	184	184
Handel enz. ....	168	170 — 167	167	167

Bron: A.N.P.-C.B.S., Prijscourant.

### Aandelenkoersen a).

Philips .....	f. 127,40	f. 128,40	f. 128
Unilever, cert. ....	f. 108,40	f. 112,90	f. 113,40
Kon. Petroleum .....	f. 155,60	f. 154,50	f. 153,30
A.K.U. ....	f. 66	f. 66,50	f. 68,40
K.L.M. ....	f. 276	f. 256	f. 237
Hoogovens, n.r.c. ....	f. 125,40	f. 121,50	f. 118
E.M.S., nieuwe .....	f. 28,50	f. 30,80	f. 28,90
Zout-Organon .....	f. 160	f. 159	f. 160
Robeco .....	f. 228,40	f. 227,50	f. 229,80

### New York.

Dow Jones Industrials .....	905	901	899
-----------------------------	-----	-----	-----

### Rentestand.

Langlopende staatsobligaties b)	6,27	6,32	6,34
Aandelen: internationalen b) ..			
lokale b) .....			
Disconto driemaands schatkist- papier .....	4½	4½	4½

a) Aangepast voor kapitaalwijzigingen.  
b) Bron: Amsterdam-Rotterdam Bank.

C. D. Jongman

## Recente publikaties

**Dr. Ch. J. de Wolff: Het criterium-probleem.** Æ. E. Kluwer, Deventer 1967, 30 blz., f. 2,75.

Openbare les bij de aanvaarding van het lectorschap in de bedrijfspsychologie aan de R. U., Leiden.

**Dr. S. van der Woude: „Een keurige wetenschap”.** Æ. E. Kluwer, Deventer 1967, 23 blz., f. 2,50.

Rede bij de aanvaarding van het hoogleraarschap in de bibliotheekwetenschap aan de Universiteit van Amsterdam.

**Dr. K. Rehmann: Die Marktdynamik des Discount.** Deutscher Fachverlag, Frankfurt/Main 1967 (voor Nederland: Meulenhoff & Co., Amsterdam), 323 blz., f. 20,40.

Dit boek geeft allereerst een overzicht van de verschijningsvormen en de ontwikkeling van de discounthouses in Duitsland. Na deze historische achtergrond wordt in het tweede deel gepoogd tot een begripsbepaling van het discount-principe te komen, om daarmee de voorwaarden te ontwikkelen, waaraan „discounting” moet voldoen.

De structuur van het discounthouse wordt in deel III onderzocht.

Inhoud in hoofdlijnen:

I. Produktion und Distribution in marktwirtschaftlichen Systemen: 1. Das Produktionsvolumen und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Distribution; 2. Ökonomisierungsmöglichkeiten im Handel; 3. US-Amerikanische Distributionsformen als weltweites Vorbild.

II. Die begriffliche Darstellung des Discount-Prinzips auf der historische Grundlage des Discounting: A. Das Discounting in marktwirtschaftlichen Systemen, 1. Das Discounting in den USA; 2. Das Discounting in Deutschland; 3. Das Discounting im europäischen Ausland und in Japan. B. Das Discount-Prinzip, 1. Die Konzeption des Discount-Prinzips; 2. Das Discount-Prinzip in seiner unterschiedlichen Ausprägung.

III. Die Anwendung des Discount-Prinzips im deutschen Discount-Haus: A. Methodische Grundlagen einer Analyse des Discount-Hauses in Deutschland, 1. Das Untersuchungsziel; 2. Die Entwicklung der Untersuchungsmethode aus der Betrachtung

einer marktorientierten Unternehmenspolitik. B. Die Betrachtung der betrieblichen Erscheinungsform des deutschen Discount-Hauses auf der Grundlage marktorientierter Unternehmenspolitik, 1. Das deutsche

Discount-Hauses — seine vielfältigen Formen und seine wirtschaftliche Bedeutung; 2. Die Zielkonzeption des Discount-Hauses; 3. Die Unternehmensstrategie des Discount-Hauses; 4. Die Unternehmungstaktik des Discount-Hauses — Der Einsatz der absatzpolitischen Instrumente; 5. Die Leistungsbeurteilung des Discount-Hauses.



THOMASSEN & DRIJVER-VERBLIFA N.V.

- een der grootste ondernemingen op het gebied van verpakkingen (blik, aluminium, plastics) met vestigingen in een 12-tal plaatsen in de Benelux en een omzet van enkele honderden miljoenen gulden -

vraagt voor de **bedrijfseconomische afdeling** van haar hoofdkantoor te Deventer een

## econoom

van ca. 30 jaar.

De voorkeur gaat daarbij uit naar kandidaten, die na het doctoraal-examen enkele jaren ervaring hebben verkregen.

Tot de taak van deze afdeling behoort o.m.:

- analyse van rendement- en winstresultaten, zowel van de onderscheidene productgroepen afzonderlijk als van de onderneming in haar geheel.
- beoordeling van investeringsplannen op economische merites.
- analyse van de te verwachten resultaten van toekomstige projecten.

De medewerker, die blijkt geeft over de juiste instelling en capaciteiten te beschikken, heeft op deze post gunstige perspectieven.

In huisvesting kan in 't algemeen binnen redelijke termijn worden voorzien.

Gegadigden wordt verzocht hun sollicitatie te richten aan het bureau Personeelsvoorziening, postbus 103 te Deventer.

THOMASSEN & DRIJVER-VERBLIFA N.V.  
VERPAKKINGSINDUSTRIE

C.B.S.: Vermogensverdeling 1964. Regionale gegevens. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage 1967, 87 blz., f. 8,50.

Een vervolg op een reeks publikaties van het C.B.S. over de regionale vermogensverdeling naar grootteklassen. De voorgaande publikaties hadden betrekking op de jaren 1947, 1951, 1956 en 1961.

In deze nieuwe publikaties zijn de gegevens van de laagste vermogensklasse (beneden vijftig mille) achterwege gelaten.

**Pierre Uri, red.: La Grande-Bretagne rejoint l'Europe. Du Commonwealth au Marché Commun.** Avec la collaboration de Dennis Austin, Nora Beloff, H. D. Black, Michael Kidron, Roy A. Matthews. Librairie Plon, Parijs 1967, 173 blz. (voor Nederland: Meulenhoff & Co., Amsterdam).

Inhoud:

- Pierre Uri — Introduction;
- Nora Beloff — La Grande-Bretagne après le „non” du général;
- Roy Matthews — La Canada, la Grande-Bretagne et l'Europe: une révision;
- Dennis Austin — La Grande-Bretagne, les pays Africains du Commonwealth et la C.E.E.;
- Michael Kidron — De l'indignation à l'indifférence: l'attitude des pays d'Asie du Commonwealth à l'égard de l'adhésion Britannique. Actes I et II.
- H. D. Black — La Grande-Bretagne, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Europe.

**E. B. Lee en L. Markus: Foundations of Optimal Control Theory.** The SIAM Series in Applied Mathematics. John Wiley, New York/Londen/Sidney 1967, 576 blz., 168 sh.

Verkorte inhoud: 1. Methods, theory, and practices in optimal control synthesis; 2. Optimal control of linear systems; 3. Optimal control for linear processes with integral convex cost criteria; 4. The maximal principle and the existence of optimal controllers for nonlinear processes; 5. Necessary and sufficient conditions for optimal control; 6. Control system properties: controllability, observability, and stability; 7. Synthesis of optimal controllers for some basis nonlinear control processes; Appendix A: Steepest descent and computational techniques for optimal control problems; Appendix B: Bibliography on optimal processes governed by ordinary and partial functional-differential systems.

E.-S.B. 17-1-1968

# MODERNE LEVENS- VERZEKERING

automatische  
groei van het  
verzekerde bedrag  
door unieke  
winstdeling...

tussentijdse  
verhoging van uw  
verzekering door  
optiesysteem  
onafhankelijk van  
gezondheids-  
toestand...

zonder genees-  
kundig onderzoek  
terstond en  
blijvend verzekerd  
door inzending  
van certificaat



HOOFDKANTOOR HERENGRACHT 475, AMSTERDAM-C  
HEAD OFFICE CANADA TORONTO, 1130 BAY STREET

## DE NUTSSPAARBANK TE AMERSFOORT

vraagt een actieve en ondernemende

### academisch gevormd econoom als secretaris van de directie

die, meer in het bijzonder, zal worden belast met aangelegenheden van economische en organisatorische aard bij de zeer nauw samenwerkende bondsspaarbanken te Amersfoort en Hilversum, met in totaal 27 kantoren en een belegd vermogen van f. 300 miljoen. Als secretaris zal hij een zeer centrale functionaris in de organisatie worden en voor een capabele man zal dit stellig geen eindfunctie blijken te zijn.

Leeftijd tot 35 jaar. Salaris afhankelijk van ervaring.  
Flatwoning beschikbaar.

Sollicitaties, met gegevens over leeftijd, opleiding, ervaring e.d., eigenhandig (niet met ballpoint) geschreven, worden onder de letters If gaarne ontvangen door

W. VERSCHOOR en Drs J. C. OUDSHOORN  
Psychologisch Adviseurs  
Coolensingel 57 - Rotterdam



Cantine Pakhuismeesteren N.V., Rotterdam

## **Al in 237 bedrijfskantines eet het personeel smakelijke iglo kant-en-klaar maaltijden!**

### **Eenvoudig**

Warme maaltijden in de bedrijfskantine. Een staaltje van moderne bedrijfsvoering. Eenvoudig te realiseren: Iglo kant-en-klaar maaltijden! Een diepvrieskast en een speciale oven zijn voldoende. Op elk uur van de dag heeft u in een half uurtje heerlijk warm eten op tafel. Al bij 10 maaltijden per dag zijn Iglo kant-en-klaar maaltijden economisch interessant. Er zijn ovens van 18, 36 of 72 maaltijden. Uw personeel kan kiezen uit maar liefst 24 verschillende menu's.

### **Goedkoop**

Relatief zijn Iglo kant-en-klaar maaltijden bijzonder goedkoop. Lekker gauw klaar met een minimum aan personeel. Geen afval. Weinig afwas. Weinig opslagruimte. En Iglo levert snel! Dagelijks als het moet. Voordelen waar geen enkel ander systeem van warme maaltijden aan kan tippen! Praat eens met Iglo. 030 - 35641. Mijnheer Van der Zeijden, toestel 133, weet er alles van.

### **Zij eten al Iglo:**

- Honeywell N.V. te Emmen
- Departement van Justitie te Den Haag
- P.T.T. Telegraafkantoor te Amsterdam
- Nationale Levensverzekerings-Bank N.V. te Rotterdam
- De Bijenkorf N.V. te Den Haag
- De Volkskrant te Amsterdam
- Amstel Brouwerij N.V. te Amsterdam
- Desso te Oss
- N.D.S.M. te Amsterdam
- Van Houten & Zoon N.V. te Weesp



IGLO N.V. NIJENOORD 1A, UTRECHT