

als onderdeel van ontwikkelingshulp

Een zaak die de laatste tijd veel discussiestof oplevert is het beleid van de Nederlandse regering m.b.t. de bilaterale technische bijstand, een onderdeel van de Nederlandse ontwikkelingshulp. Twee medewerkers van ISMOG (Instituut voor sociaal-economische studie van minder ontwikkelde gebieden, der Universiteit van Amsterdam) leveren een bijdrage tot de opinievorming op dit terrein door in onderstaand artikel recente uitspraken van Minister Udink te toetsen aan de Rijksbegroting van achtereenvolgende jaren. Zij komen daarbij tot enige verrassende conclusies.

Dat dit inderdaad het geval is, blijkt uit de hierboven aangehaalde uiteenzetting van Minister Udink.

In dit artikel willen wij de uitspraken van Minister Udink toetsen aan het beleidsinstrument bij uitstek, de Rijksbegroting, door de twee volgende vragen te beantwoorden.

Vraag 1: Is het beleid van de regering gewijzigd in die zin dat zij de Nederlandse bilaterale technische hulp minder belangrijk vindt dan in de afgelopen jaren? Anders gezegd: is er sprake van een buigpunt in het beleid?

Vraag 2: Is er van tevoren zoveel beslag gelegd op de voor 1968 gevoteerde gelden dat er reeds in de eerste maanden van dit jaar bijna geen geld was voor nieuwe uitzendingen en beurzen? Anders gezegd: was de pot al op in het begin van het jaar?

EEN BUIGPUNT?

We zullen nagaan hoe sinds 1961 het verloop is geweest van de geraamde bedragen op het begrotingsartikel: „Kosten van de Nederlandse Technische Hulpprogramma's”. De cijfers zijn opgenomen in tabel 1 en het verloop is grafisch weergegeven in figuur 1 (blz. 717). Hieruit blijkt dat het bedrag voor 1968 ruwweg f. 8 mln. lager is dan dat voor 1967 en f. 5 mln. lager dan dat voor 1966. Het is, evenals in deze beide jaren, aanzienlijk hoger dan in 1965 en daarvóór, toen de Nederlandse technische hulp nog op gang moest komen.

De grafiek vertoont tot 1966 het typische beeld van een groeicurve terwijl een buigpunt in 1967 de overgang van snelle naar geleidelijke groei aangeeft. Daarentegen markeert 1968 een omslag van groei naar inkrimping. Op het eerste gezicht dus 1-0 voor de critici van Minister Udink.

Nu zijn dit absolute bedragen, waaruit nog niet blijkt wat het relatieve belang is van de desbetreffende technische hulp in het totaal van de ontwikkelingshulp. In kolom 3 van tabel 1 zijn de bedragen opgenomen die voor de totale ontwikkelingshulp op de Rijksbegroting paraisseren. In kolom 4 zijn de bedragen voor de bedoelde technische hulp uitgedrukt in procenten van die voor de totale hulp; in figuur 2 is dit grafisch weergegeven. Het aandeel van de technische hulp voor 1968 blijkt 13,8% te zijn, d.w.z. 4,2 en 5,2 procenten minder dan resp. in 1967 en 1966, gelijk aan dat in 1965 en aanzienlijk hoger dan daarvóór. Uit de grafiek blijkt dat ook het verloop van dit percentage tot 1967 het beeld van een groeicurve vertoont. In 1967 treedt een scherpe knik op die in 1968 wordt geaccentueerd. Ook relatief is er dus in de begroting 1968 een vermindering van de technische hulp voorzien.

Uit het bedoelde begrotingsartikel voor technische hulp worden naast de omstreden DAF-programma's ook andere activiteiten gefinancierd. De conclusies voor het gehele begrotingsartikel zijn dan ook niet zonder meer geldig voor de DAF-programma's, zodat we moeten trachten hierover afzonderlijk een uitspraak te doen. Strikt genomen is dat moeilijk omdat er op de begroting niet afzonderlijk een bedrag voor de DAF-programma's is aangegeven. In de toelichting op de begroting worden echter wel de intenties van de regering aangegeven met betrekking tot de verdeling van de voor het gehele artikel uitgetrokken gelden over de verschillende activiteiten. Daaruit blijkt dat ten laste van het betreffende begrotingsartikel naast de DAF-programma's o.m. het projectenprogramma wordt gefinancierd. Bij dit laatste zijn ook ondergebracht de zgn. drempelprojecten. Deze betreffen financiële steun voor investeringen van het Nederlandse bedrijfsleven in ontwikkelingslanden. Aangezien het daarbij niet om technische maar om financiële bijstand gaat, menen wij dat de daarvoor bestemde gelden niet bij de technische hulp moeten worden gerekend. In de tabellen en grafieken zijn dienovereenkomstig gecorrigeerde cijfers en curves met de aanduiding „eigenlijke technische hulp” gegeven. Door deze correctie veranderen de conclusies niet. Het enige verschil is dat (in figuur 2) 1968 pas de grote knik vertoont, zodat duidelijker blijkt dat speciaal het beleid ten aanzien van de „eigenlijke technische hulp” met ingang van dit jaar werd omgebogen.

Wat de DAF-programma's betreft, wij hebben de afzonderlijke gegevens hierover ontleend aan de zgn. Uitgewerkte en Toelichtende Staat en ze in de tabellen en grafieken weergegeven. Daaruit blijkt dat voor de DAF-programma's als afzonderlijk deel van de technische hulp de ontwikkeling in dezelfde richting is gegaan als voor de gezamenlijke programma's: een lichte daling in de absolute bedragen en een nogal sterke daling in het procentuele aandeel van de totale hulp.

Onze conclusie is dan ook: *Er is een buigpunt in het beleid met betrekking tot de technische hulp. De omslag van groei naar inkrimping komt tot uiting in een vermindering, zowel absoluut als relatief, van de technische hulp in het algemeen en van de DAF-programma's in het bijzonder.*

In de reeds vermelde uiteenzetting van Minister Udink (voetnoot 1) sprak hij over „het Nederlandse bilaterale programma van technische bijstand”. Hij stelde dat dit in 1964 nog slechts 10% van de totale hulpbegroting uitmaakte, en dat het percentage zich in de jaren 1965 t/m 1968 „voortdurend op een niveau van omstreeks 20% van de totale hulpbegroting heeft bewogen”. Naar zijn zeggen was het ca. 19% in 1965 en ca. 22% in 1968. Voor de

tussenliggende jaren gaf hij de percentages niet, maar het is moeilijk te ontkennen dat hij een lichte regelmatige stijging suggereert. Dit zou in tegenspraak zijn met onze conclusies. Daarom zullen wij ook deze uitspraak aan de feiten toetsen.

Kijken we naar het door de Minister verstrekte overzicht van de Nederlandse ontwikkelingshulp onder het hoofd „Bilaterale programma's", dan zijn er behalve de door ons beschouwde Nederlandse Technische Hulp-programma's maar twee andere posten die tot het door de Minister genoemde „Nederlandse bilaterale programma voor technische bijstand" kunnen worden gerekend: „Medefinancieringsprogramma" en „Instituten en Cursussen".

De begrote bedragen voor deze drie posten zijn vermeld in tabel 2. In kolom 6 is hun totaal uitgedrukt in procenten van het begrote bedrag voor de totale ontwikkelingshulp. Het beeld verschilt van dat geschilderd door Minister Udink. De 10% voor 1964 en de 21% voor 1968 kloppen wel; de 19% voor 1965 is iets te hoog, maar belangrijker is dat de percentages voor de twee tussenliggende jaren niet rond de 20 maar rond de 25 lagen, dat 1967 voor het eerst een merkbare daling vertoont en 1968 zelfs een vrij sterke daling. Het absolute bedrag is in 1968 voor het eerst praktisch gelijk aan dat in het voorgaande jaar, hetgeen eveneens de overgang illustreert van de groei naar de stagnatie in de technische bijstand. Onze conclusie blijft dus ongewijzigd. Hoe men het ook wendt of keert, alles wijst op een buigpunt in het beleid².

Zij die hun ongerustheid over de ombuiging van het beleid in de afgelopen maanden hebben kenbaar gemaakt, hebben dit pas gedaan toen zij de consequenties ervan zelf voelden of bemerkten. Vanuit hun gezichtspunt hebben ze wel terecht, maar niet op tijd, de noodklok geluid.

IS DE POT OP?

Het feit dat er reeds vroeg in 1968 geen gelden meer beschikbaar waren voor nieuwe uitzendingen en beurzen zou moeten betekenen dat het gehele bedrag bestemd voor de DAF-programma's van 1968 toen al een bestemming had gevonden.

Blijkens tabel 1 is er voor de DAF-programma's in 1968 een iets lager bedrag uitgetrokken dan in 1967 (f.24,5 mln. tegenover f. 25,4 mln.). Indien dit bedrag geheel besteed is, dan wel gecommiteerd voor uitgaven in 1968, kan dit verklaard worden door:

- een hoog niveau van de DAF-programma's in 1966 en 1967, die leiden tot uitgaven welke op de begroting van 1968³ drukken in verband met het meerjarig karakter van uitzendingen en beurzen.
- een groot aantal nieuwe verplichtingen voor DAF-programma's die reeds vóór 1968 waren aangegaan en waarvan de uitgaven ten laste van de begroting van 1968 komen.

Het volgend staatje, ontleend aan de bovengenoemde uiteenzetting van Minister Udink voor zijn stafmedewerkers, wijst op een aanzienlijke stijging in de DAF-programma's gedurende 1966 en 1967. Dit impliceert een hoog niveau van uitgaven op lopende verplichtingen voor 1968. We kunnen er eveneens een indicatie in zien van een snel opgevoerd wervingsniveau, zodat het sub b geopperde (hoge uitgaven op nieuwe verplichtingen) ons ook waarschijnlijk voorkomt.

Hieruit zou moeten worden geconcludeerd dat het voor

Aantallen uitgezonden en bursalen

	Deskundigen	Assistent-deskundigen	Fellowships
Ultimo 1965	71	97	303
Ultimo 1966	127	111	348
Ultimo 1967	155	150	499

de DAF-programma's 1968 uitgetrokken bedrag reeds vóór 1 januari van dit jaar grotendeels was gecommiteerd, zodat voor nieuwe uitzendingen en beurzen maar weinig middelen konden overblijven. In dit licht wekt het bevreemding dat er voor de DAF-programma's in 1968 niet méér is uitgetrokken dan in 1967; integendeel, er was zelfs een lichte daling.

De DAF-programma's stammen echter reeds uit 1957 en van dat jaar af is op het begrotingsartikel waarvan deze programma's deel uitmaken elk jaar opnieuw Artikel 24 van de Comptabiliteitswet (CW Art. 24) toepasbaar verklaard. Dit betekent dat de overschotten op het betreffende begrotingsartikel in aanmerking kunnen komen voor besteding na afsluiting van het begrotingsjaar, mits de betreffende Minister zijn collega van Financiën hierom heeft verzocht.

Op de DAF-programma's is in de periode 1957 tot en met 1960 f. 5,1 mln. uitgegeven, terwijl hiervoor f. 6,3 mln. was uitgetrokken; een overschot dus van f. 1,2 mln. Het verdere verloop is in tabel 3 weergegeven.

Het tekort in 1962 is gedekt door het zgn. Ruygers-programma, een uit 1956 stammend programma voor bilaterale hulp, terwijl het tekort in 1963 waarschijnlijk door overschotten uit andere onderdelen van het artikel Kosten van de Nederlandse Technische Hulpprogramma's werd gedekt (in de eerste jaren van het Projectenprogramma zijn hierop nauwelijks uitgaven gedaan).

In 1965 was echter een overschot ontstaan (nl. van f. 6,6 mln.) dat voor 1968 beschikbaar was, mits toepassing van CW Art. 24 is aangevraagd en het overschot niet voor andere doeleinden is gebruikt. Het is mogelijk dat dit bedrag van f. 6,6 mln. reeds een bestemming heeft gekregen voor uitgaven in 1968, doordat de DAF-programma's een zeer hoge vlucht hebben genomen. Dit zou betekenen dat in het begin van dit jaar in totaal reeds f. 31,1 mln. was uitgegeven of vastgelegd voor uitgaven in 1968, ten behoeve van assistent-deskundigen, deskundigen en beurzen. Nogmaals, dit is niet onmogelijk maar het komt ons toch ook niet erg waarschijnlijk voor. Wanneer het inderdaad zo is kan het niet anders of men had dit hoge uitgaven-niveau voor 1968 al tijdig in 1967 kunnen berekenen. In dat geval was het op zijn plaats geweest om de betrokkenen, die zich in de eerste maanden van dit jaar gedupeerd voelden, te waarschuwen door er reeds in de toelichting op de begroting op te wijzen dat de nieuwe uitzendingen en beurzen in 1968 geringer in aantal zouden zijn dan daarvoor.

² Mocht men de indruk krijgen dat in de jaren 1966 en 1967 de Nederlandse Technische Hulpprogramma's een buitensporig hoge vlucht hebben genomen dan zij er op gewezen dat: a. deze programma's eigenlijk pas in 1963 op gang begonnen te komen en b. Nederland internationaal gezien zelfs in 1966 relatief weinig aan technische hulp besteedde. Zo bedroegen de werkelijke uitgaven van de EEG-landen tezamen voor bilaterale technische hulp, volgens OESO-gegevens, ruim 35% van de totale publieke hulp, terwijl dit voor Nederland, berekend naar dezelfde gegevens, slechts 16% was (voor 1967 beschikken wij nog niet over de OESO-gegevens).

³ Indien deze uitgaven eerst na 1968 worden verwacht, dienen ze voor dit jaar binnenslijns te worden begroot.

TABEL 1.

Begrote uitgaven voor ontwikkelingshulp

	1	2	3	4	5	6	7
	Kosten Ned. Techn. Hulp-programma (in f. mln.)	DAF-programma (in f. mln.)	Totaal ontw. hulp (in f. mln.)	1 in % van 3	2 in % van 3	Eigenlijke techn. hulp (in f. mln.)	6 in % van 3
1961	1,7	1,7	241,0	0,7	0,7	1,7	0,7
1962	2,0	2,0	300,3	0,7	0,7	2,0	0,7
1963	5,5	3,0	233,2	2,6	1,3	5,5	2,6
1964	18,2	7,1	224,7	8,1	3,4	18,2	8,1
1965	41,3	20,8	300,1	13,8	6,9	36,1	12,0
1966	77,9	23,6	410,2	19,0	5,8	57,9	14,1
1967	80,6	25,4	450,0	18,0	5,6	64,6	14,4
1968	72,7	24,5	525,0	13,8	4,7	57,7	11,0

Bron: Begrotingsstukken.

TABEL 2.

Begrote uitgaven „Nederlandse bilaterale programma voor technische bijstand”

	1	2	3	4	5	6
	Kosten Ned. Techn. Hulp-programma (in f. mln.)	Instituten en Cursussen (in f. mln.)	Medefinanciering (in f. mln.)	Totaal 1 + 2 + 3 (in f. mln.)	Totaal ontw.hulp (in f. mln.)	4 in % van 5
1961	1,7	2,1		3,8	241,0	1,6
1962	2,0	2,3		4,3	300,3	1,4
1963	5,5	2,8		8,3	233,2	3,6
1964	18,2	3,7		21,9	224,7	9,8
1965	41,3	5,7	5,0	52,0	300,1	17,4
1966	77,9	14,3	15,0	107,2	410,2	26,1
1967	80,6	16,5	15,0	112,1	450,0	24,9
1968	72,7	21,0	19,5	112,5	525,0	21,5

Bron: Begrotingsstukken.

TABEL 3.

DAF-programma's. Begrote en uitgegeven bedragen en saldi (in f. mln.)

Jaar	Begroot	Uitgegeven	Saldo	Cumulatief saldo
1961	1,7	2,4	-0,7	+0,5
1962	2,0	2,9	-0,9	-0,4
1963	3,0	4,3	-1,3	-1,7
1964	7,1	7,0	+0,1	-1,6
1965	20,8	12,6	+8,2	+6,6
1966	23,6	23,6 ^a	0	+6,6
1967	25,4	25,4 ^b	0	+6,6
1968	24,5			

^a Vermoedelijk beliep.^b Vermoedelijke uitkomsten.

Bronnen: Begrotingsstukken.

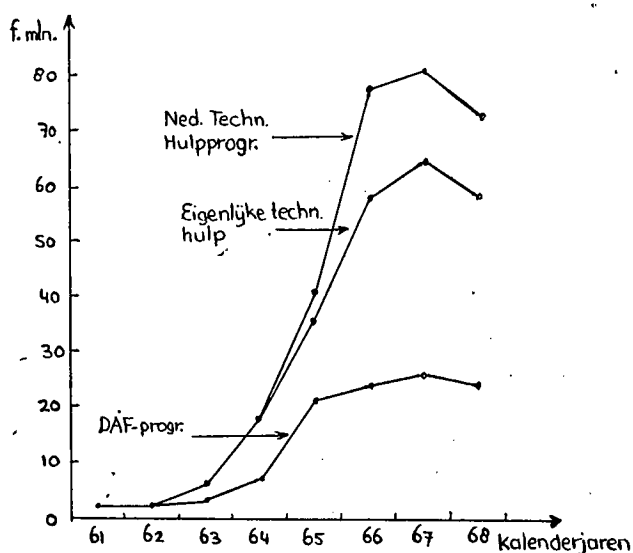
Nota Centraal Planbureau: Varianten voor de Ontwikkelingshulp door de Overheid.

TABEL 4.

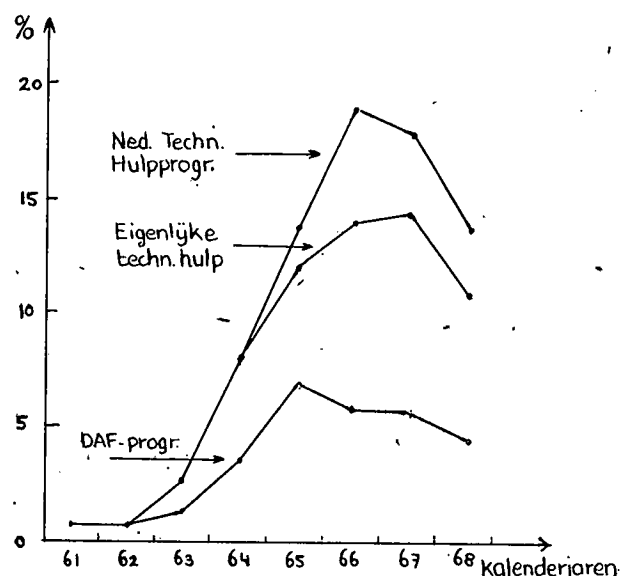
Nederlandse Technische Hulpprogramma's. Begrote en uitgegeven bedragen en saldi (in f. mln.)

Jaar	Begroot	Uitgegeven	Saldo	Cumulatief saldo
1961	1,7	2,4	-0,7	+0,5
1962	2,0	2,9	-0,9	-0,4
1963	5,5	5,1	+0,4	0
1964	18,2	10,1	+8,1	+8,1
1965	41,3	19,1	+22,2	+30,3
1966	77,9	40,2 ^a	+37,7	+68,0
1967	80,6	62,8 ^b	+17,8	+85,8
1968	72,7			

Figuur 1. De kosten van Nederlandse Technische Hulpprogramma's.



Figuur 2. De kosten van Nederlandse Technische Hulpprogramma's in procenten van de totale Nederlandse ontwikkelingshulp.



Wij wezen er reeds op dat het tekort op de DAF-programma's in 1963 waarschijnlijk kon worden betaald uit gelden bestemd voor andere onderdelen van het artikel Kosten van de Nederlandse Technische Hulpprogramma's. Aangezien alleen het artikel ⁴ als geheel door de Wetgever wordt vastgesteld en niet de *afzonderlijke* onderdelen, zoals deze o.a. op de Uitgewerkte en Toelichtende Staat paraïsseren, staat het de regering immers vrij om bedragen binnen deze staat te verschuiven.

Indien op deze wijze geen aanvullende financiering voor de DAF-programma's 1968 beschikbaar was, zou dit impliceren dat in begin 1968 reeds vaststond dat het gehele bedrag van het desbetreffende begrotingsartikel ad f. 72,7 mln. in 1968 zou worden uitgegeven. Natuurlijk is dit niet uitgesloten, maar in het licht van de telkenjare ontstane, merendeels forse, overschotten sinds 1963 (zie tabel 4) komt dit ons onwaarschijnlijk voor.

We kunnen nu nog een stap verder gaan. Zou tegen onze verwachting in het bedrag voor het hele artikel Kosten van de Nederlandse Technische Hulpprogramma's voor 1968 al op zijn, dan bestaat altijd nog de mogelijkheid om overschotten uit vorige jaren te gebruiken. In de periode 1957 t/m 1960 is op dit artikel, dat toen uitsluitend DAF-programma's omvatte, in totaal f. 6,3 mln. begroot en f. 5,1 mln. uitgegeven zodat per saldo f. 1,2 mln. overbleef. Het verdere verloop is vermeld in tabel 4. Aangezien zoals hierboven reeds aangegeven elk jaar opnieuw CW Art. 24 van toepassing is verklaard blijft er, zelfs als we aannemen dat alle voor 1968 begrote bedragen in 1968 zullen worden besteed, een ruimte over van f. 85,8 mln. Tellen we dit op bij het begrote bedrag van f. 72,7 mln., dan is de „pot” voor mogelijke bestedingen in 1968 in totaal f. 158,5 mln. Omdat voor 1968 f. 18 mln. binnenslijns is begroot, is het bovendien nog mogelijk dit jaar tot een bedrag van f. 18 mln. aan verplichtingen voor volgende jaren aan te gaan ⁵.

Het komt ons hoogst onwaarschijnlijk voor dat deze pot al op is. Dit zou immers wijzen op een ongekend hoge prioriteit voor de desbetreffende technische hulpprogramma's. Daaruit, d.w.z. uit het feit dat de pot op zou zijn, zou men dan moeten concluderen dat het beleid is omgebogen, maar wel in een geheel andere richting dan hierboven gesuggereerd.

Er heeft dus in het verleden zoiets als een „reserve” bestaan die zeer waarschijnlijk ook thans nog niet verdwenen is. Wij wezen er reeds op dat tekorten op de DAF-programma's in 1963 zijn aangezuiverd uit overschotten op andere onderdelen van het begrotingsartikel. Voorts is in de toelichting op het Nederlandse Hulpprogramma 1968, dat tezamen met de Begroting voor 1968 openbaar is gemaakt, door Minister Udink gememoreerd dat „van de f. 31 mln. welke in de periode 1965-1967 voor de drempelprojecten werd gereserveerd slechts f. 12,5 mln. is gecommitteerd; er hebben nog geen uitgaven plaatsgevonden”. Uit de toelichtingen op de begrotingen van deze periode kan een reserve worden afgeleid vóór drempelprojecten van f. 41,2 mln. (1965 f. 5,2 mln.; 1966 f. 20 mln.; 1967 f. 16 mln.). Blijkbaar heeft reeds vóór september 1967 een overschrijving van ruim f. 10 mln. plaatsgevonden. De regering had toen dus kennelijk gelden over, wist hoe deze overschotten kunnen worden gebruikt voor andere doeleinden, maar schijnt er weinig voor te voelen deze comptabele techniek ook ten behoeve van de DAF-programma's toe te passen. Overigens is voor 1968 opnieuw f. 15 mln. voor drempelprojecten uitgetrokken.

Resumerend kunnen we stellen dat, tenzij toepassing van CW Art. 24 niet is aangevraagd, er alleen dan voor de DAF-programma's geen gelden meer beschikbaar zijn indien aan de volgende vier voorwaarden is voldaan:

1. De besteding van alle voor de DAF-programma's in 1968 uitgetrokken gelden vindt in 1968 plaats. Dit is waarschijnlijk.
2. De ruimte uit de DAF-programma's vóór 1968 wordt in 1968 geheel gebruikt. Dit is niet onmogelijk.
3. De besteding in 1968 van alle voor 1968 uitgetrokken gelden voor kosten van de Nederlandse Technische Hulpprogramma's vindt in 1968 plaats. Dit is onwaarschijnlijk.
4. De ruimte uit het Nederlandse Technische Hulpprogramma vóór 1968 wordt in 1968 geheel gebruikt. Dit is hoogst onwaarschijnlijk.

Daar slechts aan de eerste van deze vier voorwaarden waarschijnlijk is voldaan, móeten er voor 1968 additionele gelden beschikbaar zijn voor de DAF-programma's, ook al zijn de aanvankelijk voor de DAF-programma's 1968 uitgetrokken gelden reeds besteed. Het is, gezien het bijzondere verleden van het Nederlandse Technische Hulpprogramma, niet juist te stellen dat de begroting van 1968, laat staan een onderdeel van een begrotingsartikel, de grens bepaalt van de uitgaven in 1968. In de eerste plaats kunnen tekorten op de DAF-programma's 1968 ook worden aangezuiverd uit overschotten op het gehele Nederlandse Technische Hulpprogramma en in de tweede plaats zijn er aanwijsbare saldi gekweekt in het verleden.

Onze conclusie luidt dan ook, dat, hoewel het niet uitgesloten is dat de bedragen die in 1968 voor de DAF-programma's zijn uitgetrokken reeds zijn besteed, er geen sprake kan zijn van een gebrek aan financiële middelen voor deze programma's.

De gehele pot kan niet op zijn; stelt men niettemin geen, aanwezige, additionele fondsen beschikbaar, dan versterkt dit onze eerste conclusie inzake een ombuiging in het beleid. Aldus menen wij, tenzij wij ons sterk vergissen, een juist antwoord te hebben gegeven op de beide door ons opgeworpen vragen: *Er is een buigpunt in het beleid, en de pot is niet op!*

Bij het afsluiten van dit artikel komt ons een persbericht ⁶ onder ogen waarin melding wordt gemaakt van een wijziging van de Begroting van Buitenlandse Zaken; hierbij wordt o.m. aan de Eerste Kamer voorgesteld een bedrag van f. 10,7 mln., dat oorspronkelijk voor technische hulpprogramma's was uitgetrokken, te bestemmen voor financiële hulp aan Indonesië. Het komt ons voor dat deze door Minister Udink voorgestelde wijziging de conclusies van ons betoog onderstreept. Het voorstel tot wijziging is door de Eerste Kamer zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

R. K. Teszler
Y. B. de Wit.

⁴ Vgl. het Rapport van de Commissie tot Herziening van de Comptabiliteitswet (zgn. Rapport Commissie Simons), Den Haag 1960, blz. 85.

⁵ In de praktijk is dit bedrag volgens de begrotingstoelichting alleen bestemd voor het projectenprogramma. Begrotings-technisch is er tegen een ruimere interpretatie geen enkel bezwaar.

⁶ *Algemeen Handelsblad*, 10 juli 1968.

Europees vervoerbeleid eindelijk op weg

Tijdens de vergadering te Brussel op 13 en 14 december 1967 kwam de Raad van EEG-verkeersministers overeen om vóór 1 juli 1968 een aantal op elkaar afgestemde maatregelen te treffen met het doel bepaalde belemmeringen op te heffen, die op het gebied van het vervoer de werking van de gemeenschappelijke markt in de weg zouden kunnen staan. De Raad had daarbij het denkbeeld overgenomen van de Italiaanse delegatie, neergelegd in een Memorandum van 21 september 1967 om, teneinde de onderhandelingen weer op gang te brengen, allereerst bij het tot stand brengen van de Europese vervoerpolitiek het accent te leggen op het goederenvervoer over de weg.

De maatregelen betroffen: harmonisatie van de arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer; toepassing van de mededingingsregels op het vervoer; regeling op het gebied van steunmaatregelen in de vervoersector; afschaffing van de dubbele heffing van motorrijtuigenbelasting in het kader van het internationaal vervoer en vrijdom van rechten bij invoer van de zich in de reservoirs van bedrijfsautomobielen bevindende brandstof; vorming van een communautair contingent en invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de lidstaten. Voorts zou de Raad op basis van voorstellen van de Commissie de eerste maatregelen tot invoering van een tariefregeling voor het gebruik van de infrastructuur en tot verwezenlijking van een snelle sanering van de economische en financiële situatie van de spoorwegen bestuderen.

Vanwege de moeilijke onderhandelingen kwam de Raad terug op eerder door de Commissie gedane voorstellen. Zo werd de vrij in te voeren hoeveelheid brandstof van 200 liter teruggebracht tot 50 liter, terwijl het gelijktijdig tot stand brengen van een communautair contingent en de aanpassing van de bilaterale contingenten ontkoppeld werd en de commissie opgedragen werd vóór 1 januari 1971 voorstellen over deze aanpassing te doen.

Mede als gevolg van de totstandkoming van de douaneunie per 1 juli 1968 dreigde de Europese vervoerpolitiek geleidelijk een achtergebleven gebied te worden. Zulks had tot gevolg dat verschillende staten weer naar een nationale vervoerpolitiek gingen neigen. Wij behoeven hier maar het vervoersplan van Minister Leber te noemen. Beide aspecten hebben zonder twijfel de betrokken verkeersministers aangezet tijdens de bijeenkomst van 18 juli jl. te Brussel tot zaken te komen. Dat deze bespreking eerst op 18 juli plaatsvond, werd veroorzaakt door intern-politieke omstandigheden in verschillende partnerlanden. Hoewel deze bijeenkomst dus betrekking had op het goederenvervoer over de weg was zij zonder meer ook van groot belang voor de Westeuropese havenpolitiek. Vooral van Duitse zijde werd de laatste maanden regelmatig het argument van de concurrentievervalsing tussen de Westduitse en Noordzeehavens naar voren gebracht, mede veroorzaakt

door de hun inziens ongelijke fiscale lasten aan het wegvervoer in beide landen opgelegd.

In dit verband zij gewezen op de bekende bilaterale regeling van de 1.950 vergunningen voor Nederlandse vervoerders over de weg, welk aantal bevroren is tot eind 1970 en het door Duitsland terugbrengen van de hoeveelheid vrij in te voeren motorbrandstof van 100 tot 50 liter, waardoor ook met name het Nederlandse wegvervoer getroffen werd.

BESLUITEN VAN DE RAAD

1. *De mededingingsregels.* Nadat op 13 maart 1962 de bekende Verordening 17, die een verdere uitwerking gaf aan de artikelen 85 en 86 van het Verdrag, in werking trad werd tussen de lidstaten overeengekomen dat deze verordening niet op het vervoer van toepassing zou zijn. In Verordening 141 werd zulks bepaald, alsmede dat de Commissie een voorstel voor het vervoer zou uitwerken. Dit voorstel werd door haar reeds in juni 1964 bij de Raad ingediend. Nadat door de Commissie in maart 1968 hier nog wijzigingen in waren aangebracht, werd hierover — na nog een aantal correcties — overeenstemming bereikt. De thans aanvaarde verordening treedt met terugwerkende kracht vanaf 1 juli jl. in werking. Met name verbiedt zij op afspraken gebaseerde handelingen welke betreffen: het rechtstreeks of zijdelings bepalen van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, het beperken of controleren van het vervoersaanbod, de afzetmarkten, de technische ontwikkeling of de investeringen, het verdelen van de vervoermarkten, het toepassen van ongelijke voorwaarden bij gelijkwaardige prestaties, alsmede het afhankelijk stellen van het sluiten van overeenkomsten van de aanvaarding van bijkomende prestaties die geen verband houden met de vervoersprestatie. Ook het misbruik maken van een machtspositie op de gemeenschappelijke markt of op een wezenlijk deel daarvan is verboden. Deze verordening is

WARMTE	TECHNIEK
BEUKERS	SCHIEDAM

(I.M.)

soepeler dan de verordening no. 17 in die zin dat er *geen meldingsplicht* in is opgenomen.

Het verbod is niet van toepassing op a. afspraken die uitsluitend de toepassing van technische verbeteringen of technische samenwerking ten doel of ten gevolge hebben, b. afspraken binnen groepen van kleine of middelgrote ondernemingen, voor vervoer over de weg en over de binnenwateren, indien de totale ladingscapaciteit van de groep niet groter is dan 10.000 ton voor het vervoer over de weg en 500.000 ton voor het vervoer over de binnenwateren. Wel wordt hier controle op misbruik uitgeoefend. Voorts kan het verbod met terugwerkende kracht worden ingetrokken voor afspraken die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de vervoersdienst en tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in de bevrediging van de vervoersbehoeften, tot verhoging van de produktiviteit der ondernemingen en tot bevordering van de technische of economische vooruitgang.

Tenslotte is een regeling getroffen m.b.t. de zgn. crisis-kartels. Het resultaat van de vele besprekingen over deze kwestie is voor het vervoer dus niet ongunstig uitgevallen.

2. *De sociale harmonisatie.* Reeds meerdere malen was hierover in de Raad gesproken. Overeenstemming is nu bereikt over de rij- en rusttijden, de samenstelling van de bemanning (minimum leeftijd, vakbekwaamheid, aantal leden), de controle en de sancties. In een volgende fase zal vnl. nog gesproken moeten worden over de diensttijd, de arbeidsduur, de feestdagen, vakantie met behoud van loon en de overurenregeling.

De ingangsdatum van de sociale harmonisatie is eerst gesteld op 1 oktober 1969, omdat men wil proberen in wijder Europees verband (A.E.T.R.) tot dezelfde afspraken te komen als in de EEG. De Raad bepaalde dat hem binnen zes maanden verslag zal worden uitgebracht over de stand van deze onderhandelingen.

De regeling gaat eerst in voor het internationaal vervoer, een jaar later wordt zij ook van kracht voor het nationale wegvervoer. De lidstaten mogen echter regelingen blijven treffen welke gunstiger zijn voor de werknemers, resp. stringenter op het gebied van de verkeersveiligheid.

3. *Het communautair contingent.* Door de Ministerraad is aanvaard dat ingaande 1 januari 1969 voor een periode van drie jaar een communautair contingent van 1.200 vergunningen voor het wegvervoer wordt ingesteld. Deze vergunningen geven recht op vervoer binnen de gehele EEG en kunnen dus boven de bilaterale contingenten gebruikt worden. Nederland ontvangt er hiervan 240 stuks, Duitsland 286, Frankrijk 286, Italië 194, België 161 en Luxemburg 33. De commissie zal de Raad tijdig voorstellen voorleggen voor de periode ná 1971. De verdere ontwikkeling van het communautair contingent hangt uiteraard ten nauwste samen met de voorstellen, welke de commissie vóór 1 januari 1971 zal doen betreffende de aanpassing van de bilaterale contingenten. Er zal voor gewaakt moeten worden dat niet via beperking van de vergunningen voor het zware wegverkeer, van bovenaf, zoals thans in Duitsland en in Engeland aan de orde is, het vervoer over de weg ingeperkt gaat worden ten behoeve van het vervoer via andere vervoertechnieken. Eerst zal immers — op concurrentiebasis — bewezen moeten worden dat deze vervoertechnieken inderdaad voor de verladers, gezien met name de korte afstanden binnen Europa, voordeliger zijn dan de huidige wijze van vervoer.

4. *De steunmaatregelen op het gebied van het vervoer, vallend onder art. 77 van het EEG-verdrag.* Art. 77 van het Verdrag bepaalt dat alléén in overeenstemming met dit verdrag de steunmaatregelen zijn, die beantwoorden aan de coördinatiebehoeften van het vervoer of die overeenkomen met de vergoeding van bepaalde, met het begrip „openbare dienst” verbonden, verplichte dienstverrichtingen. De besproken ontwerp-verordening kende overheidssteun toe voor onderzoek en ontwikkeling van nieuwe vervoertechnieken. Van Duitse zijde wenste men hier aan toe te voegen dat ook steun geoorloofd zou zijn in de vorm van *initiële investeringen voor nieuwe vervoertechnieken*. Een wens mede gebaseerd op de recente overeenstemming tussen de CDU en de SPD over de Duitse verkeerspolitiek, waarbij een bedrag van 250 mln. Duitse marken uit de schatkist mede voor dit doel aangewend zou kunnen worden. Terecht heeft men van Nederlandse zijde hier zwaar tegen geageerd, omdat dan het hek van de dam is. De Commissie zal nu een bredere studie maken over de steunmaatregelen en zich daarbij mede baseren op de artt. 92 t/m 94 van het verdrag, betreffende de Steunmaatregelen van de Staten. Voor eind oktober 1968 zal zij dienaangaande voorstellen moeten doen.

5. *De invoering van een stelsel van margetarieven.* Het betrof hier een voor Nederland belangrijke kwestie in het bijzonder wat de bijzondere overeenkomsten (contracten) betrof. De Ministerraad is het erover eens geworden begin 1969 een stelsel voor een verplichte marge-tarifiering in te voeren. Hieronder wordt verstaan een stelsel van door de bevoegde overheden gepubliceerde en geldig verklaarde tarieven, waarvan de bepalingen gelden voor de vaststelling van de vrachtprijzen en vervoervoorwaarden, onder voorbehoud van bepaalde uitzonderingen en afwijkingen. De grootte der marges wordt vastgesteld op 23% van de maximum grens van het tarief. Ieder tarief wordt vastgesteld aan de hand van een basisprijs, die zelf weer wordt vastgesteld op grond van een aantal criteria. De tarieven worden in onderling overleg door de rechtstreeks betrokken lidstaten vastgesteld of gewijzigd. De Commissie kan als raadgevend lichaam aan de tariefonderhandelingen deelnemen. Teneinde de Commissie bij te staan in de uitvoering van de verordening en van de voorschriften die voor de toepassing ervan zullen worden uitgevaardigd, wordt bij de commissie een gespecialiseerd comité ingesteld, bestaande uit vertegenwoordigers van de lidstaten en voorgezeten door een vertegenwoordiger van de Commissie. Het comité stelt alle zes maanden een verslag op over de ontwikkeling van de markt.

Bij de onderhandelingen over de margebreedte was Nederland uitgegaan van een percentage van 30, de overige EEG-landen van een percentage van 20. Nederland was op dit punt bereid tot concessies mits een soepele regeling voor de zgn. contracten zou ontstaan. Door de Ministerraad is nu besloten dat *buiten de marge* contracten kunnen worden afgesloten mits ze de kosten van de vervoerder dekken en betrekking hebben op tenminste 500 ton goederen per kwartaal. Voorts heeft Nederland tenslotte akkoord moeten gaan met de eis dat de contracten alsmede de naam van de vervoerder gepubliceerd dienen te worden.

In geval de vervoermarkt voor bepaalde produkten over bepaalde trajecten verstoord is, kan het sluiten van elke bijzondere overeenkomst voor bepaalde tijd worden onderworpen aan voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteiten van de rechtstreeks belanghebbende

lidstaten. De verordening zal tot en met 31 december 1971 gelden en kan nog met één jaar verlengd worden.

In Nederland is thans voor het nationale vervoer alleen een tarief met een maximum grens vastgesteld. Binnen de Benelux geldt een tarief met een marge van 15% naar beneden en naar boven, terwijl in het internationale vervoer het zgn. NIWO-tarief geldt dat een minimum grens kent met erop een marge van 75%.

In het verleden zijn reeds vele bilaterale tariefonderhandelingen gevoerd, o.m. door Nederland met Duitsland (DNS-tarief) alsmede met Frankrijk, die echter niet tot concrete resultaten hebben geleid. Het akkoord van Brussel zal een stimulans zijn om — eindelijk — op dit terrein tot afspraken te komen.

6. *Toelating met vrijdom van recht van brandstof.* Op 1 februari 1969 gaat een verordening in die de minimum hoeveelheid van vrij in te voeren brandstof in de reservoirs van bedrijfsautomobielen stelt op 50 liter. Naarmate de nationale belastingen op de dieselolie elkaar meer gaan naderen, zal deze minimum hoeveelheid verhoogd kunnen worden totdat tenslotte elke limitering kan vervallen.

Bij iedere belangrijke onderlinge aanpassing van de belastingen op dieselolie zal de Raad met eenparigheid van stemmen op voorstel van de Commissie de hoeveelheid brandstof vaststellen, waarvoor de lidstaten boven de zojuist genoemde hoeveelheid vrijdom van recht verlenen.

7. *De dubbele heffing van wegvoertuigenbelasting.* Een verordening hierover, gebaseerd op het zgn. territorialiteitsbeginsel, zal vóór 15 oktober 1968 worden aangenomen. Dit beginsel, waarvan met name Frankrijk en ook Italië voorstanders waren, houdt in dat de weggebruiker belasting betaalt over het in een ander land afgelegde traject, welke belasting hij dan in mindering zal moeten kunnen brengen op de door hem in zijn eigen land betaalde belasting. Van dit beginsel kan worden afgeweken wanneer twee of meer lidstaten zulks overeenkomen (nationaliteitsbeginsel). De bestaande bilaterale regelingen tussen Nederland en Duitsland en binnen de Benelux zullen dan ook ongewijzigd blijven. Het nationaliteitsprincipe betekent dat men in eigen land volledig belasting betaalt doch in een ander land wederkerig van belasting is vrijgesteld.

In de verordening is bepaald dat het de lidstaten niet is toegestaan om, uitsluitend ten bate van de op hun grondgebied geregistreerde wegvoertuigen, enige andere vrijstelling van belastingen en andere heffingen op wegvoertuigen te verlenen dan de in de verordening bedoelde door zich te baseren op het verblijf van deze voertuigen op het grondgebied van de overige lidstaten. Zulks houdt in dat de zgn. restitutieregeling, van toepassing in de Benelux, waarbij aan vrachtauto's voor ritten in het buitenland een teruggaaf van de zgn. dieselverhoging werd toegestaan op basis van het aantal in het buitenland gereden kilometers met een aftrek van 200 km, vervalst. De reden voor de invoering van deze restitutie was dat terwijl het vervoer per dieselvrachtauto in Nederland aan vrij zware vaste belastingen is onderworpen men bij vervoer in het buitenland nogmaals onderworpen wordt aan in de dieselolieprijzen begrepen hoge accijnzen.

In dit verband zij ook nog gewezen op het zojuist, overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 13 en 14 december 1967, door de Commissie bij de Raad ingediende voorstel voor een eerste richtlijn betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor bedrijfsautomobielen. Als eerste maatregel tot harmonisatie

Samsom ook!

*Niet alleen uitgeverij Kluwer heeft, zoals wij op 17 juli schreven, heel snel ingehaakt op de in mei jl. verschenen wetsontwerpen m.b.t. de jaarrekening van ondernemingen en de herziening van het enquêterecht. Ook bij Samsom kunnen ze er wel een houtje van, naar ons nu blijkt. Daar verscheen, nog geen maand na het indienen van de wetsontwerpen, de losbladige uitgave *Wet op de jaarrekening van ondernemingen, met de volledige tekst van wetsontwerpen en Memorie van Toelichting, alsmede een commentaar van Prof. Mr. P. Sanders (f 15,25).**

Voortaan sneller de redactie op uw nieuwe uitgaven attenderen, H.H. uitgevers. dR

wordt voorgesteld de invoering van een heffing voor het gebruik van de wegen op basis van de marginale kosten. Het voornaamste element hiervan vormen de marginale onderhouds- en vernieuwingskosten, overeenkomend met de door een extra voertuig veroorzaakte slijtage van de rijbaan. In het voorstel wordt het toegestane totale gewicht van een voertuig als heffingsgrondslag gekozen. Ook hier wordt op de regeringen druk uitgeoefend spoedig tot overeenstemming te komen, gezien enerzijds de Duitse plannen vóór 1970 een belasting op het gebruik van de weg in te voeren (compromis CDU-SPD) en anderzijds de opgeschorte Franse assenbelasting.

Op het punt van de belastingen voor het wegverkeer zullen — mede gezien de vervoerpolitiek m.b.t. de verschillende takken van vervoer en hun infrastructuurkosten — de komende jaren nog veel veranderingen gaan optreden. Geconstateerd mag wel worden dat deze veranderingen aan de concurrentiepositie van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer over de weg en daarmee indirect aan de concurrentiepositie van onze havens niet ten goede zullen komen. Het vervallen van de restitutie van de dieseltoeslag zal zonder meer kostprijsverhogend werken, het recente terugbrengen van de vrij in te voeren hoeveelheid brandstof door Duitsland van 100 tot 50 liter komt het Nederlandse beroepsgoederenvervoer ook reeds op een lastenverzwaring van ca. f. 5 mln. per jaar te staan. Hierbij dient men dan nog de extra kosten te voegen, welke voor de bedrijven zijn ontstaan als gevolg van de vele moeilijkheden veroorzaakt door de bekende vergunningenkwestie.

M.b.t. de overeenkomst te Brussel merkte voor wat betreft de dubbele belasting de *Frankfurter Allgemeine Zeitung* op dat deze en andere maatregelen de Duitse Noordzeehavens helpen, die er bezorgd over zijn dat de in de concurrentie bekwaame Nederlanders het verkeer steeds meer naar Rotterdam toetrekken.

CONCLUSIE

Gesteld kan worden dat het wenselijk was dat eindelijk voortgang is gemaakt met de Europese vervoerpolitiek, doch dat binnen het kader van de harmonisatie de positie van Nederland als vervoerland bij uitstek er niet sterker op wordt. Ook de nieuwe technische ontwikkelingen in het vervoer werken er aan mee dat onze inkomsten uit het vervoer (ca. 7% van het nationaal inkomen) relatief zullen gaan teruglopen.

Dr. J. D. de Haan m.b.a.

John Lincoln en de doorgeorganiseerde samenleving

De Engelse auteur John A. Lincoln heeft een boek geschreven dat de titel draagt *The restrictive Society*¹. Dit boek bevat een verslag van een door hem verricht tweejarig onderzoek naar „restrictieve praktijken” in het Verenigd Koninkrijk. De auteur heeft daarbij een dankbaar gebruik gemaakt van de hulp van zeven „assessoren”, een soort commissie om te helpen denken, en het Institute of Economic Affairs voor enkele specifieke onderzoeken en voor technische assistentie².

Ik wil trachten kort het probleem te schetsen waarom het in het boek gaat en aan de hand hiervan te laten zien waar de bijdrage van Lincoln betekenis heeft en waarin zij, naar mijn mening, tekortschiet. De in het onderwerp geïnteresseerde lezer heeft dan een indruk en kan zich, na het boek zelf gelezen te hebben, een zelfstandig oordeel vormen.

„The restrictive society” is de maatschappelijke orde van het Verenigd Koninkrijk. Lincoln heeft kritiek op die orde, omdat zij niet in staat lijkt vorm en inhoud te geven aan processen die gewenste uitkomsten doen ontstaan. Deze gewenste uitkomsten zijn geen bizarre bedensels van de auteur, maar in sterke mate doeleinden die door de meerderheid der Britten wel zullen worden onderschreven. Het gaat met name om economische groei, een betere inkomensverdeling, herstel van het aanzien van Groot-Brittannië in de wereld, het weer opgeld doen van de oude zegswijze: zo safe als de Bank van Engeland, e.d.³ Daartoe moet er, meent Lincoln, een en ander worden veranderd in de maatschappelijke structuur van dat land. Wat er veranderd moet worden en hoe, is volgens hem duidelijk. Er is één grote boosdoener, restrictieve praktijken genaamd. „Restrictionism stands four-square between ourselves and the agents of recovery — efficiency, growth and a sound economy” (blz. 59). Verderop: „The important dynamic factor, however is the absence of restrictive practices and of a restrictive outlook” (blz. 225). Elders: „One cannot pursue growth, efficiency, competition, expansion and affluence and at the same time ignore restrictionism. In the present economic struggle, either the nation or restrictionism must be the casualty” (blz. 73). De diagnose welke de heer Lincoln stelt van zoiets ingewikkelds als een samenleving in een Westeupees land is *verdacht eenvoudig*: de markten doen het niet goed. De aanbevolen therapie is even simpel: „... recognize your restrictive practice, then identify it, and then demolish it”. Doe alle markt-restricties verdwijnen en wij hebben opnieuw (?) le meilleur des mondes possibles. Nu rijzen drie vragen:

1. Wat wordt bedoeld met „restrictionism” en waarom deugt het niet?
2. Waar doet dit verschijnsel zich voor en in hoeverre?
3. Wat doe je er dan aan?

EENZIJDIGE INFORMATIE

Ik begin met de tweede vraag. Dat doe ik, omdat het boek

interessante informatie geeft die steunt op een *grote feitelijke kennis* van de auteur, op talloze onderzoeken en rapporten van overheidscommissies — daarin grossiert het Verenigd Koninkrijk — en ook van particuliere organisaties en van enkelingen, waarvan er sommige expresselijk voor dit onderzoek zijn verricht. Voorbeelden van de laatste zijn onderzoeken nopens restrictieve praktijken in de bouwnijverheid en de vrije beroepen (blz. 13).

Daar de bronnen regelmatig worden vermeld, vindt iemand die hiervan meer wil weten een massa aanknopingspunten. Het informatieve deel van het boek omvat in hoofdzaak de hoofdstukken IV t/m VI. Het derde hoofdstuk vormt een soort gids over de aard en de mate van wat de auteur als restrictieve praktijken ziet met een opsomming van de voornaamste categorieën. Het tweede hoofdstuk omvat de visie van de auteur op de genese van deze praktijken. Hoofdstuk VII geeft een overzicht van maatregelen van de overheid en van anderen t.o.v. dergelijke praktijken, hoofdstuk I geeft een algemene inleiding en het slothoofdstuk VIII bevat conclusies en aanbevelingen.

De informatie welke de auteur geeft is echter *eenzijdig*. Hoewel hij zegt het gehele terrein te zullen bestrijken van overheid, vrije beroepen, ondernemingen en arbeidsmarkt, valt het accent in sterke mate op de arbeidsmarkt. Daarvan geeft hij de meest saillante informatie. Mededingingsregelingen worden wel genoemd maar in de regel zeer oppervlakkig. Hoewel diverse bedrijfstakken aan de orde worden gesteld, krijgt de lezer geen inzicht in de aard en de mate van het bestaan van ondernemersafspraken, kartels of hoe men ze wil noemen. Ik geef enkele voorbeelden: Lincoln voert de bouwnijverheid ten tonele (blz. 93-99). In twee pagina's wordt een summier aantal feitelijke gegevens verschaft over de concentratie in enkele sub-bedrijfstakken alsmede iets over exclusief verkeer in de distributie van bouwmaterialen. Opzetcontracten bijv. worden niet genoemd. Daarna volgen vier pagina's over vakbonden en een halve over architecten en vrije-beroepsbeoefenaars. Het verhaal over de haven van Liverpool gaat geheel over arbeidssituaties (blz. 116-121). De hoofdstukken V en VI gaan eveneens geheel over arbeidsmarktsituaties. Vraagstukken als verticale prijsbinding, exclusief verkeer, collectieve boycots e.d. worden aan de hand van rapporten en in het kader van de Engelse mededingingswetten aan de orde gesteld, maar uiterst summier en zonder dat er iets nieuws te lezen valt. Het verschijnsel der verticale prijsbinding bijv. wordt in ruim twee pagina's afgedaan met veel verwijzingen (blz. 202-204).

Het monopolievraagstuk wordt met een natte vinger

¹ J. A. Lincoln: *The restrictive society, a report on restrictive practices*. Allen & Unwin, Londen 1967, 262 blz., 30 sh.

² Zie blz. 13/14 en het voorwoord van Lord Shawcross.

³ Vgl. blz. 46, 4e alinea, en de conclusie bovenaan blz. 47.

afgedaan. Er staat iets over in hoofdstuk III. Monopolie wordt afgemeten aan een concentratiegraad, in casu het percentage van het aantal werknemers bij de drie grootste ondernemingen in de bedrijfstak. Monopolie en grote onderneming worden derhalve vereenzelvigd. De cijfers die worden vermeld, zijn van voor de oorlog! Over de naoorlogse situatie wordt gezegd: „There is no authoritative evidence to suggest any decrease in monopoly growth. The present economic emphasis induced by the balance of payments crisis on productivity... and increased exports due to greater efficiency and reliability, would all seem to imply that monopolies and dangerous monopolistic concentrations would now be more than ever suspect”. Als enige verklaring voor deze stelling wordt meegedeeld dat, behoudens in de kapitaalintensieve bedrijfstakken, er geen duidelijk bewijs is „... that size is related to efficiency” (blz. 69-70). Wat zijn kapitaalintensieve bedrijfstakken? Bij welke mate van kapitaalintensiteit speelt die relatie nog wel? Wat een monopolie is staat de auteur niet steeds helder voor ogen. Hij schrijft: „Examples of monopolies are numerous. The village shop is a local monopoly when there is no rival shop in the neighbourhood. When greyhound racing suddenly became popular, the breeders were able to demand pounds where before they would have been glad of shillings” (blz.45). Zo wordt alles monopolie.

Vele situaties die de auteur beschrijft geven te denken. Ik doe een willekeurige greep. Zo vermeldt hij dat het voorkomt, dat zettters op stukloon in een zetterij eerst dan met werken beginnen, wanneer elke zetter van een zekere minimum hoeveelheid zetwerk is voorzien (blz. 106). In de haven van Liverpool werd in de oorlog voor het lossen van koelschepen gewerkt met halve ploegen maar tegen betaling als werkte de gehele ploeg. Ondanks scheepsverliezen en de daaruit voortvloeiende noodzaak van snel werken, verspreidde deze institutie zich over alle schepen. Zij zou vandaag nog gelden (blz. 117-119). Andere voorbeelden zijn zgn. 'demarcation disputes'. Hierbij gaat het om de vraag aan wat voor arbeiders een bepaald werk is voorbehouden. Stakingen ontstonden bijv. toen het isoleren van kabels bij de bouw van een onderzeeër werd opgedragen aan metaalarbeiders (blz. 157), ketelmakers het buigen van platen voor kranen ontzegden aan smeden (blz. 158), antwoord werd gezocht op de vraag wie kapotte gloeilampen in autobussen mochten vervangen (blz. 158). Het aantal van dergelijke gevallen lijkt legio te zijn: „In 1964, there were so many disputes that not even Vickers could give a figure” (blz. 162). Andere gevallen: elektriciens die alleen werk in huizen willen verrichten waarbij zij op ladders moeten klimmen, als die ladders van een bepaalde soort zijn, omdat zij slechts verzekerd zijn bij het gebruik van dit soort materieel (blz. 163). Druk van vakbondsleden op leden die te vlug werken (blz. 165). Voorschriften waarbij een werk door vele specialisten moet worden verricht, terwijl één of twee het gemakkelijk af kunnen (blz. 153/5 en 107). Opvallend is ook de grote mate van geheimzinnigheid die vele praktijken omgeeft (vgl. blz. 168 e.v.). *Als ik Lincoln goed begrijp, is zijn kritiek in hoofdzaak gericht op dit soort afspraken. Hij is tegen vele vakbondspraktijken die in het Verenigd Koninkrijk opgeld doen. De rest is erbij gesleept.*

TAUTOLOGIEËN EN LEGE WOORDEN

Nu de eerste vraag: *Wat zijn 'restrictive practices'?* Wat is de maatstaf? De lezer zoekt vergeefs naar een antwoord. Slechts tautologieën zijn zijn deel. Hoofdstuk I munt uit

door een collectie lege woorden. Een grote definitie staat te lezen op blz. 20. Ik geef het eerste deel ervan: „A restrictive practice is any human activity, or inactivity, resulting in inefficient and uneconomic use for productive purposes of... all... ingredients of input...”. Wat is „uneconomic use”? Wat is de maatstaf? Het wordt nog moeilijker want dit „beginsel” kan uitzondering lijden wanneer 'erkende' standaards van „... health and security, and of the quality of the endproducts...” in het geding zijn. Iets verder een samenvatting: „Every restrictive practice means getting something more for doing something less than one could be competitively expected to do...” (blz. 21). Wat verwachten wij in geval van concurrentie? Dat wat er plaatsvindt als er geen 'restrictive practices' zijn?

Het antwoord op de derde vraag geraakt noodzakelijkerwijs in het slop. De auteur is geporteerd voor de maatstaven van de Common Law: „... for these describe what the common man, the natural man, used to call actions which were a denial of common sense, common decency and the Common Law. These terms express the normal values of men...” (blz. 21). Dit is pure kletspraat (zie ook blz. 251 voor een grote collectie lege woorden)⁴.

De grote lacune van het boek is dat elke analyse ontbreekt. De auteur somt instituties op die te denken geven, stellig, maar om dan een beroep te doen op de vrije markt (blz. 25) of op wat de gewone man in strijd achtte (sic) met het gezonde verstand, gaat over de schreef. Naar mijn mening had de auteur eerst eens duidelijk moeten maken waarom die instituties, die dan wellicht niet deugen, er zijn. Iemand mag ze ongewenst vinden maar daarmee zijn ze nog niet dwaas. Daarna had hij duidelijk moeten maken welke instituties het aanzijn zouden kunnen geven aan bijv. marktprocessen die leiden tot meer gewenste uitkomsten, bijv. t.a.v. de allocatie van arbeid, en met behoud

⁴ Wie argumenten behoeft tegen het ten tonele voeren van de gewone man in dit verband leze: J. Huizinga: *In de schaduw van morgen*, 9e druk, Haarlem 1963, blz. 46/47.

(I.M.)

EERSTE
TUSSENTIJD
BERICHT

Interunie

Vraag een exemplaar van het zojuist verschenen tussentijds bericht bij uw bankier of commissionair of zend een briefkaart aan Interunie.

N.V. Internationale Beleggings Unie
„Interunie”, Postbus 617, Den Haag.

van een acceptabele mate van zekerheid voor de werknemers in kwestie. Zo vertelt de auteur dat in de zgn. „skilled occupations” de vakbonden uitkeringen verstrekten in geval van werkloosheid (blz. 53). Dat kan zware financiële gevolgen voor een organisatie hebben. Wat ligt dan meer voor de hand, dan dat dergelijke organisaties zullen trachten te voorkomen dat anderen de leden van de bond uit werkzaamheden zullen proberen te dringen welke die leden normaliter verrichten? Het ligt echter ook voor de hand, dat structuurveranderingen in de samenleving bij een dergelijke institutionalisering moeilijkheden kunnen geven. In dit geval zou deze vorm van verzekering wellicht moeten worden aangepast. De vraag is hoe en in welke mate. Iets dergelijks is te betogen in het geval van onze elektriciens met hun laddertjes. Met een beroep op de vrije markt en nostalgie naar de 19e eeuw, toen Engeland „... freed the trade of the world and kept the peace of the world” (blz. 46) en de Britse vloot de Monroe-leer garandeerde (blz. 47) komen de Britten in 1968 niet ver meer. *Maar analytische economie is niet Lincolns sterkste punt* en de zeven assessoren hebben deze lacune blijkbaar niet kunnen vullen.

De lezer kan in hoofdstuk I en II „rifle practice” opdoen. Ik geef enkele citaten: „The two bedevilling factors of industrial relations ... — unemployment and exploitation — are things of the past” (blz. 35). „Inflation is easily recognized. When you find you require more money to purchase goods than you required to purchase the same amount of goods a few weeks or a few months earlier, you have inflation; ...” (blz. 36). „Restrictionism reduces output, which in turn means that periodically you either reduce your exports or reduce your home consumption by throwing more people out of work — thereby reducing their consumption capacity and, in any event, curtailing supply, thus feeding the inflationist serpent you are trying to kill. Governments, of course, get inflation by yielding to the persistent habit of spending more than the taxpayer can afford” (blz. 36). Dit laatste is een typisch voorbeeld van een ongeoorloofde generalisering. Ik geef nog twee andere fraaie staaltjes van slecht denken. „We cannot diminish our own or another's integrity or happiness or security or property without diminishing the sum total of all these” (blz. 18). „In short, a study of restrictive practices is not a study of sociology, economics or industry, but a study of people in the human environment reacting to human problems” (blz. 18).

TWEE CONCLUSIES

1. Het boek is onder de maat. Het geeft feiten, voornamelijk over arbeidsmarkten en uitvoerig literatuurverwijzingen; dat is een verdienste. Een analytische grondslag ontbreekt echter totaal. Waar economische processen ter zake doen, schrijft de auteur bij tijd en wijle grote onzin. Op de omslag staat prikkeldraad afgebeeld; dat betekent voorzichtig aanpakken.

Kengetallen voor woonbeschaving

In het Statistisch Jaarboek van de Verenigde Naties (laatste jaargang, New-York 1967) treffen we een aantal kengetallen aan, die een indicatie van het wooncomfort in de verschillende landen geven. De belangrijkste daarvan zijn hieronder in een viertal tabellen weergegeven. Terwille van de vergelijkbaarheid hebben we ons daarbij tot de stedelijke woningen beperkt. Voorzover gegevens, mits van niet oudere datum dan van 10 jaar geleden (de Nederlandse gegevens zijn van 1956, vandaar dat ze niet in de tabellen zijn verwerkt) daarover beschikbaar waren, zijn ze voor alle industriële (en halfindustriële) Europese OECD-landen opgenomen. Teneinde een beeld van de rangorde naar woonbeschaving te verkrijgen zijn de landen in elke tabel volgens het gehanteerde criterium gerangschikt.

Gemiddeld aantal personen per kamer	Percentage woningen met stromend water
1. Denemarken 1960 0,7	1. Oostenrijk 1961 100,0
2. Verenigd Koninkrijk 1961 0,7	2. Noorwegen 1960 99,6
3. Zweden 1960 0,8	3. Luxemburg 1960 99,4
4. Noorwegen 1960 0,8	4. Zweden 1960 98,4
5. Luxemburg 1960 0,8	5. Ierland 1961 97,2
6. Ierland 1961 0,9	6. Frankrijk 1962 91,5
7. Spanje 1960 0,9	7. Spanje 1960 70,3
8. Portugal 1960 1,0	
9. Frankrijk 1962 1,0	
Percentage woningen met bad	Percentage woningen met watercloset
1. Zwitserland 1960 81,8	1. Ierland 1961 96,0
2. Verenigd Koninkrijk 1961 79,1	2. Denemarken 1960 95,9
3. Zweden 1960 73,7	3. Verenigd Koninkrijk 1961 95,8
4. West-Duitsland 1960 61,8	4. West-Duitsland 1960 93,9
5. Noorwegen 1960 61,0	5. Luxemburg 1960 91,5
6. Ierland 1961 59,8	6. Zweden 1960 90,7
7. Denemarken 1960 56,1	7. Noorwegen 1960 85,7
8. Portugal 1960 53,1	8. Portugal 1960 84,2
9. Luxemburg 1960 51,2	9. Frankrijk 1962 49,5
10. Frankrijk 1962 37,3	
11. Spanje 1960 23,4	

R. Iwema

2. De auteur zal hoogstwaarschijnlijk gelijk hebben met zijn stelling dat vele instituties, onder andere op arbeidsmarkten, een rem vormen voor de groei van de produktie. Wijzigingen lijken noodzakelijk. De vraag is welke vernieuwingen nodig zijn en hoe vakbonden daarin mee te krijgen zijn. Daartoe is nodig eenstemmigheid over wat de doeleinden zijn en inzicht in processen, o.a. ook in economische processen. Hoe dat moet, is bepaald niet eenvoudig. Maar één ding weten wij wel, geen vakbond die mee wil werken aan zo iets als de vrije markt. En dat is maar gelukkig ook. Die vrije markt oude stijl is een ongeschikte institutie voor onze doeleinden in onze produktiestructuren. Lincolns beroep op de vrije markt en de Common Law is tevergeefs.

J. R. Zuidema

(I.M.)

§ N.V. SLAVENBURG'S BANK §

Recente publikaties

Dr. J. A. A. Verlinden: De Mammoetwet, nieuwe fase in de ontwikkeling van ons onderwijs. Kluwer, Noorduijn, Stam-Kemperman/Deventer, Gorinchem, Culemborg, 1968, 232 blz., f. 8,50.

De schrijver, oud-raadadviseur bij O en W, geeft eerst een stukje voor-geschiedenis en zet de grondgedachten van de nieuwe wet uiteen. Daarna volgt een meer gedetailleerde behandeling van een aantal onderdelen uit het voorzieningenscomplex van de Mammoetwet, waaruit herhaaldelijk blijkt hoe de gedachten die aan de wet ten grondslag liggen zijn gerealiseerd. De overgang van het oude naar het nieuwe bestel komt eveneens aan de orde. De auteur zegt ook het een en ander over de wijzigingen, waaraan de wet zijns inziens na korte tijd reeds toe zal zijn, dit tegen de achtergrond van ontwikkelingen op onderwijsgebied in andere landen. Een hoofdstuk over bestuurlijke aspecten besluit dit boekje.

J. L. Sampredo: Het krachtenveld der wereldeconomie. (Decisive forces in world economics. Vert. door M. Nijhoff-van Alphen). Wereldakademie No. 17. W. de Haan/J. M. Meulenhoff, Hilversum z.j., 256 blz., f. 11,50.

De auteur meent dat de huidige economische toestand in de wereld kan worden verklaard door de combinatie van drie krachten: bevolkingsexplosie, technische ontwikkeling en sociale evolutie, waarbij de eerste in feite een afgeleide is van de twee andere. De systemen die als resultante van deze krachten ontstaan worden vervolgens

bestudeerd. Tenslotte wordt in afzonderlijke hoofdstukken gezien in welke richting de ontwikkeling van resp. het kapitalisme, het socialisme en de ontwikkelingslanden zal gaan.

Het bedrijf en de werkende gehuwde vrouw. Verslag van een onderzoek uitgevoerd door het Gemeenschappelijk Instituut voor Toegepaste Psychologie, Afdeling Research. Commissie Opvoering Produktiviteit van de Sociaal-Economische Raad, mei 1968, 95 blz., f. 12,50.

Het onderzoek dat aan deze publikatie ten grondslag ligt, werd verricht in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken op advies van de Commissie Opvoering Produktiviteit van de SER.

In achttien bedrijven, industriële en dienstverlenende, werd nagegaan hoe het beleid was ten aanzien van de gehuwde vrouwen op het punt van werktijdenregeling en speciale faciliteiten. Tevens werd de mening van het bedrijfskader gepeild omtrent de ge-

huwde vrouw in het bedrijf, terwijl gepoogd werd om exacte gegevens omtrent ziekteverzuim, overig verzuim, arbeidsprestatie en verloop te achterhalen, zowel van de gehuwde als van de ongehuwde vrouwen. Dit werd gedaan om eventuele vooroordelen op het spoor te komen.

De andere pool bij dit onderzoek werd gevormd door de — in deze bedrijven werkzame — gehuwde vrouw, terwijl tevens haar echtgenoot in het onderzoek werd betrokken. Nagegaan werd hoe de vrouw de combinatie van haar taken buitenshuis en in het huishouden ervaarde en welke problemen zich hierbij voordeden.

Als controlegroep werd de categorie vrouwen onderzocht, die als gehuwde vrouw in deze bedrijven gewerkt hadden, doch hiermee zijn opgehouden: wat waren haar motieven, hoe stonden zij tegenover het werken buitenshuis en wat was de reden dat zij er mee opgehouden zijn. Ook van deze categorie is de echtgenoot naar zijn mening en instelling gevraagd.



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

ROELANTS
SCHIEDAM
afd. waarde-drukwerk

Abonneert U op

DE ECONOMIST

Tweemaandelijks tijdschrift onder redactie van

Prof. B. 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. E. 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 - HAARLEM