



# Liberalisatie in het vervoer moet . . . . !

DR. MR. J.G.W. SIMONS\*

## Inleiding

Aan de jarenlange strijd tussen liberalisatie versus harmonisatie in het Europese vervoer is een eind gekomen. Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen heeft zich op dit punt uitgesproken. Nog onlangs, tijdens een ECMT-Symposium 1), vonden heftige discussies plaats over het primaat van liberalisatie of dat van harmonisatie in het vervoerbeleid. Van de velen die zich toen hierover uitten, stonden voornamelijk de Nederlandse deelnemers, met als exponent prof. L.H. Klaassen, als enigen nog de liberalisatie voor. Zij zijn door het arrest van 22 mei jl. in de unieke 2) zogenaamde nalatigheidszaak over het gemeenschappelijke vervoerbeleid van het Europese Parlement tegen de Raad van Ministers (Zaak 13/83) in het gelijk gesteld, voor zover het betreft het internationale, d.w.z. grensoverschrijdende, vervoer van een EG-lidstaat alsmede het nationale vervoer in een lidstaat door onderdanen van andere lidstaten (hier verder cabotage te noemen).

Het Hof baseert zich daarbij op art. 75, lid 1, letter a) en b) van het EEG-verdrag, dat de Raad onder meer verplicht tot de instelling van het bovengenoemde vrije vervoer en de vaststelling van de voorwaarden van de cabotage waarvoor in de artikelen 59, 60 en 61 van hetzelfde verdrag het doel wordt vastgelegd. In deze heeft de Raad geen speelruimte („freies Ermessen”) die wel op andere terreinen, zoals de harmonisatie van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, bestaat.

De uitspraak van het Hof geeft echter nog niet de aanwijzing, hoe de liberalisatie tot stand moet komen. Zij stelt louter vast, dat de Raad nalatig is geweest de desbetreffende besluiten te nemen. Alvorens de vraag te beantwoorden „wat nu?”, volgt voor het goede begrip eerst een overzicht van de aanleiding tot de rechtszaak, de feiten alsmede rechtsoverwegingen en dictum van het Hof. Vervolgens zal dan worden ingegaan op de daaruit te trekken conclusies, terwijl een aantal aantekeningen en een afsluiting het artikel zullen completeren.

## Het nalatigheidsproces

In 1968 – de 15-jarige overgangsperiode gesteld in het EG-verdrag liep ten einde – nam het Europese Parlement reeds een resolutie aan over de stand van zaken betreffende de gemeenschappelijke vervoerspolitiek 3), waarin het opriep tot spoed. In de loop van de jaren zeventig en tachtig gebeurde dat nog enkele malen 4), totdat het er genoeg van had en met het besluit van 16 december 1982 zijn voorzitter opdroeg conform artikel 175 te handelen. Aldus geschiedde: de briefwisseling 5), voorgeschreven in lid 2 van bovengenoemd artikel verliep onbevredigend. Het Hof is (rechts-overweging 24 en 25) dezelfde mening toegedaan; de Raad heeft niet „zu den gerichtlichen Aspekten des vom Parlement veranlassten Schriftwechsels Stellung” genomen. Daarmede was dan tevens de door de Raad opgeroepen ontvankelijkheidsvraag van de klacht in positieve zin beslist. Het Parlement heeft dus terecht voor het eerst de nalatigheidsprocedure voor het Hof in werking gesteld.

De klacht van het Parlement, waarbij de Europese Commissie zich voegde, tegen de Raad – aan wiens zijde zich het Koninkrijk Nederland, zij het op andere gronden, aansloot – betrof het schenden van een verdragsverplichting 6) nu nog geen algemene vervoerspolitiek was ingevoerd. Het Hof onderscheidde evenwel twee elementen in deze algemeen gestelde klacht, nl. het gemis van de grondbeginselen van een algemene vervoerspolitiek en het niet besluiten op uiteindelijk 14 voorstellen van verordeningen of richtlijnen. De Raad stelde daar uiteraard tegenover dat de klacht niet ontvankelijk c.q. niet gegrond was, zodat de proceskosten ten laste van het Parlement dienden te komen. Wat dit laatste betreft, is uiteindelijk beslist dat iedere partij zijn kosten dient te dragen.

Het Hof behandelt, wat de inhoud van de klacht betreft, de volgende onderwerpen:

a. *Wat is een „gemeenschappelijk vervoerbeleid”?* Op een mondelinge vraag tijdens het proces komt het Parlement niet verder dan te verklaren dat het

geen Gemeenschapsfunctie wilde aanvaarden die het verdrag elders legt. De minimumeisen voor een dergelijk beleid liggen overigens vast in artikel 75, lid 1 onder a) en b). Het is de Europese Commissie die daaraan nog de artikelen 59 t/m 61 toevoegt. De Nederlandse regering had overigens gewezen op de rechtstreekse werking van de laatstgenoemde artikelen na de overgangsperiode (1969), reden waarom niet van een verdragsschending zou kunnen worden gesproken.

Tijdens het al eerdergenoemd ECMT-Symposium werden door prof. Aberle in zijn preadvies 7) de weldaden

\* Secretaris van de Rotterdamse Kamer van Koophandel en van het Contactorgaan Nederlands Vervoersoverleg. Dit artikel is op persoonlijke titel geschreven.

1) European Conference of Ministers of Transport – 10th International symposium on theory and practice in transport economics; the evaluation of past and future transport policy measures.

2) Het is de eerste maal dat op grond van art. 175 van het EEG-verdrag een verzoek tot het Hof is gericht om schending van het verdrag te doen vaststellen. Het recente arrest is nog niet in de Nederlandse taal verschenen. Citaten moeten voorlopig dan ook in het Duits (of Frans) geschieden.

3) *Publikatieblad Europese Gemeenschappen*, C 10/1968, blz. 8.

4) *Publikatieblad Europese Gemeenschappen*, C 40/70, blz. 27; C 127/74, blz. 24; C 39/79, blz. 16; C 87/82, blz. 42.

5) De volledige teksten zijn gepubliceerd in de Europarubriek van het *Tijdschrift voor Vervoerswetenschap*, 18-4-1982, blz. 574 e.v. en 19/1/1983, blz. 91 e.v.

6) In het bijzonder de artikelen 3, letter e, 61, 74, 75 en 84. De voor het proces belangrijke artikelen 75 lid 1) onder a), b) en c) alsmede lid 2; 59, lid 1; 60 laatste lid en art. 61 lid 1 luiden:

*artikel 75 lid 1:*

a) (...) gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten;

b) de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot nationaal vervoer in een lidstaat waarin zij niet woonachtig zijn;

c) alle overige dienstige bepalingen.

*artikel 75 lid 2:* De onder a) en b) van het voorgaande lid bedoelde bepalingen worden in de loop van de overgangsperiode vastgesteld.

*artikel 59 lid 1:* De Raad kan met eenparigheid van stemmen op voorstel van de Commissie de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing verklaren ten gunste van de onderdanen van een derde Staat die diensten verrichten en binnen de Gemeenschap zijn gevestigd.

*artikel 60 laatste lid:* Onverminderd de bepalingen van het hoofdstuk betreffende het recht van vestiging, kan degene die de diensten verricht, daartoe zijn werkzaamheden tijdelijk uitoefenen in het land waar de dienst wordt verricht, onder dezelfde voorwaarden als die welke dat land aan zijn eigen onderdanen oplegt.

*artikel 61 lid 1:* Het vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen voorkomende in de titel betreffende het vervoer.

7) G. Aberle, *An overview of European transport policy (objectives and measures)*, ECMT, Symposium 1985, blz. 12 en 13.

van zo'n gemeenschappelijk beleid al ontkend: „Only two central problem areas remain to be addressed: on the one hand, the problems of market regulation; on the other hand, the crisis which is affecting almost all the railway administrations” . . . „In summing up a wearisome debate going back over more than 20 years on a European transport policy, it only remains to conclude that there are few economically important arguments in favour of such a common policy. On the contrary, attention should be drawn to the danger of an over-bureaucratisation of European transport policy and of the self-interest of bureaucratic organisations once created, which consists in justifying their existence by complicated market regulation systems and corresponding surveillance mechanisms. The more comparative price and quality differences can be achieved through competition, in the transport sector too, the less will European policy-making institutions be needed in this area”.

Het Hof zelf ontwijkt het antwoord. Nadat het de door de Raad opgeworpen politieke moeilijkheden als irrelevant heeft afgedaan, komt het in deze tot de conclusie dat „das Fehlen einer gemeinsamen Politik, deren Verwirklichung der Vertrag vorschreibt, als solches nicht notwendig eine inhaltlich hinreichend bestimmte Untätigkeit darstellt, um nach Artikel 175 justiziabel zu sein”.

b. *Het vrije verkeer op vervoersgebied.* Het Hof oordeelt hier evenwel (Rechtsoverweging 64) dat „der Rat gemäss Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a und b unter anderem zur Einführung der Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des Verkehrs verpflichtet ist und dass der Umfang dieser Verpflichtung durch den Vertrag eindeutig bestimmt wird. Aufgrund der Artikel 59 und 60 umfassen nämlich die zwingenden Erfordernisse der Dienstleistungsfreiheit, wie der Gerichtshof in seinem Urteil vom 17. Dezember 1981 in der Rechtsache 279/80 (Webb, Slg. 1981, 3305) entschieden hat, das Gebot der Beseitigung sämtlicher Diskriminierungen des Leistungserbringers aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder des Umstands, dass er in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen ansässig ist, in dem die Dienstleistung erbracht werden soll”.

Bovengenoemd arrest uit 1981 blijkt de opening naar een – zij het gedeeltelijke – veroordeling. Mijns inziens zal dit arrest ook in de toekomst bij de uitwerking van de Raadsverplichtingen een belangrijke rol gaan spelen.

c. *Moest de Raad over de 16 (= 14 ten tijde van het oordeel) Commissievoorstellen beslissen?* Het Hof gaat slechts globaal in op de onderscheiden Commissievoorstellen, maar geeft wel als een zeer belangrijk oordeel (Rechtsoverweging 78): „Soweit die auf Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a und b be-

ruhenden Vorschläge zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehrsbereich beitragen sollen, ergibt sich die Verpflichtung des Rates, darüber zu entscheiden, bereits aus der getroffenen Feststellung, dass der Rat untätig geblieben ist. Soweit diese Vorschläge nicht in diesen Rahmen fallen, gehören sie zur Kategorie der Begleitmassnahmen, die zusätzlich zu den gebotenen Liberalisierungsmassnahmen ergriffen werden können und deren Erlass im Ermessen des Rates steht”.

Op grond van al deze overwegingen komt het Hof tot het volgende dictum:

„für Recht erkannt und entschieden:

1. Der Rat hat es unter Verletzung des Vertrages unterlassen, die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs sicherzustellen und die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen.
2. Im übrigen wird die Klage abgewiesen” 8).

#### Conclusies

Na dit overzicht van aanleiding, feiten, rechtsoverwegingen en dictum terug naar de vraag „wat nu?”. Er is een constatering gedaan. Het EEG-verdrag zelf verbindt hieraan een consequentie: „de instelling is gehouden de maatregelen te nemen, welke nodig zijn ter uitvoering van het arrest” (art. 176). Daarbij wordt geen tijdstip genoemd. Het Hof is ervan overtuigd (Rechtsoverweging 69) dat het arrest wordt uitgevoerd, waarbij de Raad „über einen angemessenen Zeitraum verfügt” om het vrije verkeer van diensten op het gebied van het vervoer te regelen, voor zover het grensoverschrijdend, inclusief het transitovervoer, is, alsmede om de voorwaarden waaronder cabotage kan worden bedreven, vast te stellen.

Dat het Hof daaraan ten overvloede nog heeft toegevoegd (Rechtsoverweging 71) dat het de Raad vrijstaat „zusätzlich zu den gebotenen Liberalisierungsmassnahmen Begleitmassnahmen zu ergreifen, die er für erforderlich hält, und zwar in der Reihenfolge, die ihm richtig erscheint”, doet mijns inziens niets af aan de plicht de liberalisatie zo snel mogelijk door te voeren. Dan behoeven ondernemers zich, gezien de nalatigheid van de Raad, ook niets meer gelegen te laten liggen aan capaciteitsbeperkende 9) of dwingende prijsmaatregelen indien de Raad niet de snelste weg naar het doel kiest.

Deze weg is als volgt. De desbetreffende regels moeten allereerst de toegang tot de markt, d.w.z. de vervoercapaciteits- en prijsregelingen, tot voorwerp hebben. De Europese Commissie heeft in één van haar interventies tijdens het proces verklaard dat slechts 40% van het intracommunautaire goederenvervoer over de weg is geliberaliseerd. Dit nu geeft het handvat voor een

snelle oplossing: de resterende 60% ware op dezelfde wijze vrij te maken, namelijk door uitbreiding te geven aan de desbetreffende regeling, de z.g. eerste richtlijn van 1962 10). In feite is deze exercitie al door de Europese Commissie uitgevoerd door een van de recente z.g. „Korridor”-voorstellen 11), die het verkeer van de zeehavens naar het achterland zouden liberaliseren. Het behoeft nog slechts op maat te worden gesneden, d.w.z. te worden beperkt tot het internationale vervoer, maar dan wel in zijn totaliteit met inbegrip van transitovervoer.

Dat het kort en krachtig kan zijn, laat het hieronder door schrijver uitgewerkte tekstvoorstel zien.

*Artikel 1.* Het grensoverschrijdend vervoer tussen de lidstaten per spoor, over de weg en over de binnenwateren, wordt vrijgesteld van elk stelsel van contingentering of andere kwantitatieve beperking van de toegang tot de vervoermarkt, waarin in de nationale wetgeving wordt voorzien.

*Artikel 2.* De vorming van de vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden voor het in artikel 1 omschreven vervoer wordt vrijgesteld van welke tariefregeling dan ook.

*Artikel 3.* De lidstaten treffen na raadpleging van de Commissie de maatregelen die nodig zijn om uiterlijk op 1 juli 1986 aan deze richtlijn te voldoen.

*Artikel 4.* Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Hiermede is in een klap aan de verplichting ex art. 75, lid 1 onder a) van het EG-verdrag voldaan. Op deze manier worden tegelijk ook alle bepalingen uit de 14 – door de Raad nog niet aangenomen voorstellen – meegenomen, waarvan het Hof aanvaarding heeft bevolen. Immers, Rechtsoverweging 78 (zie hierboven) spreekt van „Soweit (. . .) Vorschläge zur Verwirklichung der Dienstleistungsfreiheit (. . .) beitragen (ist) darüber zu entscheiden, Soweit (. . .) nicht (. . .) gehören sie zur Kategorie der Begleitmassnahmen (. . .), deren Erlass im Ermessen des Rates steht.” Begeleidende maatregelen zijn echter voor het vrije verkeer als zodanig geenszins noodzakelijk en behoeven de besluitvorming dan ook niet op te houden. Het is gevaarlijk en voor Nederland altijd negatief, indien nu nog eerst tijdschema's en programma's in Raadsverband af te spreken, zoals diverse uitingen in perspublicaties 12) aangeven. Indien de Europese Commissie haar „Korridorvoorstel” als boven wijzigt, zijn alle lidstaten wel ver-

8) Voor het derde dictum over de kostenverdeling zie hierboven.

9) Hieronder vallen mijns inziens niet alleen de bilaterale contingenten, maar ook de communautaire contingenten in het wegvervoer, voor zover zij meer zijn dan louter „administratieve vergunningen”.

10) *Publikatieblad Europese Gemeenschappen*, nr. 70, 6 augustus 1962, blz. 2005/62.

11) *Publikatieblad Europese Gemeenschappen*, nr. C 14/9, 16 januari 1985.

12) Zie b.v. *de Volkskrant*, 23 mei 1985; *Dagblad Scheepvaart*, 30 mei 1985.

plicht na deze uitspraak van het Hof de richtlijn te aanvaarden. Oppositie en oponthoud door de onderhandelingen te concentreren en te rekken door middel van eventueel gewenste begeleidende maatregelen, moeten in de kiem worden gesmoord. Ze zijn immers niet verplicht volgens het Hof. Desnoods kan een hernieuwd proces, en dan aan te spannen door de Europese Commissie of Nederland, de onwillige lidstaten dwingen. Met deze uitspraak van het Hof zijn de harmonisatieverlangens op de juiste plaats gezet: „Het kan wel, maar hoeft niet”. De koehandel in het vervoer (bedreven onder de mooie term „package deal”) kan worden uitgeroed. En mocht een lidstaat de sociale, technische en concurrentievoorwaarden in andere lidstaten mededingingvervalsens vinden dan staat hem niets in de weg om een zelfde gedragslijn in zijn land te volgen.

### Nog een aantal aantekeningen

Mijns inziens dient wat zo voor de drie inlandvervoerstechnieken (spoor-, weg- en binnenvaart) kan worden geregeld ook te gelden voor de zee- en luchtvaart. Allereerst dwingt het economische gegeven dat de vijf transporttechnieken in het intracommunautaire verkeer met elkaar in concurrentie staan, hiertoe. Ten einde discriminatie ten voor- of nadele van één van de vervoerstakken te voorkomen, dient een zelfde gedragslijn bij de toegang van de intracommunautaire zee- en luchtvaartmarkt te worden gevolgd.

Er is ook een juridisch argument. De algemene verdragsbepalingen zijn ook op het vervoer, inclusief zee- en luchtvaart van toepassing, derhalve ook artikel 59 waarin tot het vrij verichten van diensten wordt verplicht. Weliswaar verwijst artikel 61 voor de uitwerking naar de titel van het vervoer (art. 74 t/m 84), maar deze titel is volgens artikel 84 alleen van toepassing op het spoor-, weg- en binnenscheepvaartverkeer. Voor de zee- en luchtvaart moet de Raad een besluit nemen als zij voor het vrije dienstenverkeer bepaalde regelingen wil scheppen. Deze kunnen dan overigens nooit zover gaan dat ze de vrije dienstverlening zelf beperken. (Consequentie is dan ook dat bij voorbeeld de richtlijn over het interregionale luchtvervoer niet verdragsconform is, daar zij nog veel verkeer uitzondert.) Zolang de Raad geen regelingen treft, geldt art. 59 in zijn volle omvang 13). De ontkenning van het Hof van de directe werking betrof immers alleen de drie inlandvervoerstechnieken, waarvoor het voor de zee- en luchtvaart niet toepasselijke art. 75 lid 1 onder a) en b) de inhoud vastlegt.

De tweede aantekening betreft het transitovervoer. Uit de bewoordingen van art. 75, lid 1 a) kan niet anders volgen dat elke transitovervoer, of het nu een deel van het vervoer tussen lidstaten of een deel van het vervoer tussen een lidstaat en een derde land betreft, hieronder moet worden begrepen. Dit lid van het artikel gaat immers uit van het vertrekpunt of eindpunt van het ver-

voer. Indien uitsluitend het intracommunautaire verkeer tussen lidstaten zou zijn bedoeld dan had hier het vertrekpunt door het verbindingswoord „en” in relatie met het eindpunt moeten zijn gebracht, quod non.

Derhalve zal ook de daarop volgende zinsnede over het transitovervoer in bovenstaande zin moeten worden opgevat. Dat is ook logisch, omdat het geen verschil maakt voor de verhouding van de transit-lidstaat met de transiterende lidstaat, of het nu doorvoer of bestemming c.q. herkomst uit een andere lidstaat of een derde land betreft.

Een derde aantekening is te plaatsen bij de economische betekenis voor Nederland van een liberalisatie. In concreto kunnen met een klap alle bilaterale, maar ook intracommunautaire contingentenregelingen in het wegvervoer komen te vervallen, de transitovervoer door Frankrijk, België en Duitsland kan vrij worden. In de binnenvaart kunnen alle cabotagevoorbeholden, bij voorbeeld in het Franse en Belgische verkeer en op de Duitse kanalen, komen te vervallen. De invloed van de liberalisatie is nog vele malen groter, indien de deregulering in de zee- en luchtvaart zoals boven beschreven, eveneens zijn beslag zou krijgen. Reden genoeg om van Nederlandse zijde zonder concessie aan te dringen op zijn „Europees” recht.

De betekenis van de openstelling van het cabotagevervoer in de andere lidstaten, waarvoor de voorwaarden op grond van art. 75, lid 1 onder b) nu moeten worden vastgesteld, moet niet worden onderschat.

De oplossing voor het grote dagelijkse vraagstuk van retourolading wordt met grote achterlanden als West-Duitsland, Frankrijk en Spanje nu een stuk gemakkelijker. Hier zal waarschijnlijk wel de hele jurisprudentie die rond de artikelen 59 en 60 van het verdrag is ontstaan, gaan spelen. Zo is het lidstaten toegestaan, zolang geen gemeenschappelijke regeling is gemaakt, eigen regels te stellen, mits deze maar niet de intracommunautaire dienstverlening direct of indirect, daadwerkelijk of potentieel belemmeren. En dan moet nog worden gekeken naar de toepasbaarheid van vrijwaringsclausules van openbare orde of dwingende eisen van algemeen belang („rule of reason” 14)). Daarbij kent de nu ook op de vervoersdienstverlening toepasselijke jurisprudentie voor de dienstverlening 15) een eigen soort „rule of reason”, welke specifieke eisen toelaatbaar acht. Hier wordt het gelijkbehandelingsbeginsel gehanteerd, ook al om de nationale dienstverlener niet in een nadelige positie te brengen. Wel zullen, zo leert de jurisprudentie, de desbetreffende nationale maatregelen objectief noodzakelijk moeten zijn voor het bereiken van een doelstelling van algemeen belang!

Een vierde aantekening betreft de discussie in Nederland over proefprocessen van het bedrijfsleven tegen de kwantitatieve regelingen. Gezien de rechtsoverwegingen van het Hof is een proefproces tegen capaciteitsbeperkende maatregelen in het algemeen op dit moment gedoemd te worden verloren. Het Hof heeft immers ook

het Koninkrijk Nederland geen gelijk gegeven met zijn visie dat de artikelen 59 en 60 van het EEG-verdrag nu al automatisch voor het wegvervoer gelden (Rechtsoverweging 63).

Artikel 61, juncto de vervoerstitel, schrijft maatregelen voor en die moeten eerst worden gemaakt. De Raad heeft daarvoor een „angemessenen Zeitraum” gekregen. Dit gaat echter niet op voor een door mij onlangs gelanceerd idee voor een proefproces inzake het grensverkeer, zoals omschreven in Bijlage II van de eerste richtlijn uit 1962 16). Hier bestaat de maatregel al, zodat het onderhavige arrest alleen maar mijn opvatting versterkt dat alle vervoer met herkomst en bestemming van de grenszones naar de aangrenzende lidstaat en omgekeerd vrij moet zijn van contingentering.

### Ter afsluiting

De timing van het Hof is, wat Nederland betreft, uitstekend. Mijns inziens kan Nederland, dat in de eerste helft van 1986 het voorzitterschap van de Raad bekleedt, dan het heft in handen nemen en besluiten forceren. De politieke haalbaarheid wordt immers mede bepaald door de kracht van argumentatie, in casu de uitspraak van het hoogste rechterlijke college in Europese zaken. De tegenstribbelende lidstaten hebben het komende halfjaar de tijd om van de schrik te bekomen en zullen, indien bovenbeschreven aanpak wordt gevolgd, moeten inzien dat hun geen uitweg meer is geboden.

De allereerste taak die een instelling van de Gemeenschap – en zeker de voorzitter van de Raad van Ministers – heeft, is het Europese recht handhaven en tot toepassing laten komen.

J.G.W. Simons

13) Zie ook: J.G.W. Simons (red.), *Recente ontwikkelingen in het luchtvervoerrecht 1983-1984*, Teksten Vervoerrecht, Tjeenk Wilink, Zwolle, blz. 18 en 21.

14) Zie b.v. het Dassonville-arrest: zaak 8/74, Jur. 1974, blz. 837; Webb-arrest: zaak 279/80, Jur. 1981, blz. 3305.

15) Zie b.v. het Van Binsbergen-arrest, zaak 33/74, Jur. 1974, blz. 1299; Debauwe-arrest, zaak 52/79, Jur. 1980, blz. 872.

16) *Achterlandoverpeinzingen*, uitgave ter gelegenheid van de persconferentie van de Freight Show Rotterdam, Ahoy, 2 april 1985.