ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

von Selasinsky, Axel

Article — Digitized Version

Der gewerbliche Strassenverkehr im Spiegel der Strassenbaupolitik

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: von Selasinsky, Axel (1958) : Der gewerbliche Strassenverkehr im Spiegel der Strassenbaupolitik, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 38, Iss. 4, pp. 204-207

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132620

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Der gewerbliche Straßenverkehr im Spiegel der Straßenbaupolitik

Dr. Axel v. Selasinsky, Frankfurt a. M.

Die öffentliche Erörterung der Verkehrsprobleme der Bundesrepublik in der Vergangenheit und in der Zukunft ist in ein ausgesprochen mißmutiges Fahrwasser gelangt. Soweit es den Mann auf der Straße anlangt, kann man immer wieder die Ansicht hören: Es hat ja doch alles keinen Zweck, die außerordentliche Verkehrsentwicklung und der seit einem Jahrzehnt vernachlässigte Straßenbau haben die Verkehrspolitik des Bundes in eine Sackgasse geführt. Die notwendigen Geldmittel, um diesen von allen erkannten Übelstand zu beseitigen, werden wegen der steigenden Sozial- und Verteidigungslasten niemals beschafft werden können.

Diesen überwiegend resignierenden Stimmen stehen aber auch solche aus der Wirtschaft und der Bürokratie gegenüber, die mit allen Kräften nach Mitteln suchen, den Zustand zu verbessern. Man strebt offenbar danach, sich nach dem Fiasko der beiden vergangenen Legislaturperioden für die vierte Legislaturperiode ein Alibi zu verschaffen. In diesem Bemühen wird einerseits nach Schuldigen gesucht, andererseits nach Möglichkeiten geforscht, die Abgaben desjenigen Wegebenutzers zu erhöhen, der, wie man so schön sagt, die am leichtesten zu erfassende Steuerkraft ist, nämlich des Kraftverkehrs. Bei der Suche nach dem Schuldigen ist man, menschlich verständlich, wiederum die Linie des geringsten Widerstandes gegangen. Man glaubt, im Lastkraftwagen im allgemeinen, im Schwerlastwagen im besonderen, den Prügelknaben gefunden zu haben, auf den man alles abladen kann. Bei der Suche nach neuen Geldquellen steht die Umwandlung der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer in eine Kraftstoffverbrauchsteuer im Vordergrund der Debatte, um auf diese kalte Weise erheblich höhere Beträge in die Bundeskasse fließen zu lassen; denn der Schnitt, bei dem dann in Zukunft die bisherigen Steuern überzahlt werden, liegt bei allen Fahrzeugarten, insbesondere bei Personenkraftwagen, verhältnismäßig niedrig, so etwa um 8000 km herum.

DIE POSITION DES GEWERBLICHEN STRASSENVERKEHRS IN DER VOLKSWIRTSCHAFT

Es ist deshalb an der Zeit festzustellen, wie stark der gewerbliche Straßenverkehr mit all diesen Vorgängen verknüpft ist, wie stark er ebenso durch die törichte Suche nach dem Schuldigen als auch durch die unzulängliche Straßenbaupolitik bedrängt und gefährdet wird und wie sehr diese Bedrohung auch der allgemeinen Volkswirtschaft schadet. Es ist eine kindliche Vorstellung, man könne den gewerblichen Straßenverkehr mit Personen und Gütern heute beseitigen oder wesentlich beschränken. Eigentlich muß man zu diesen Verkehren auch die öffentlichen Verkehrsunternehmen hinzurechnen, die zwar nicht privatwirtschaftlich betrieben werden, die aber im Personenverkehr das gleiche tun wie der gewerbliche Straßenpersonenverkehr. Nur einige wenige Beispiele sollen hier für die feste Verankerung des Straßenverkehrs im westdeutschen Wirtschaftsgefüge angeführt werden. Die wirtschaftliche Bedeutung des gewerblichen Güterfernverkehrs steht außer allem Zweifel.

Die Leistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs
(Einschließlich Güterfernverkehr der Bundesbahn und West-Berlin)

Jahr	Beförderungsvolumen in Mill. t	Beförderungsleistung in Mrd. tkm
1955	47,3	12,7
1956	52,8	13,9
1957[1])	56,0	14,7

[1]) Schätzung.

Besonders deutlich wird die Bedeutung und Unentbehrlichkeit des Lastkraftwagens bei der Versorgung von West-Berlin:

Die Beförderungsleistung von und nach West-Berlin

Verkehrsmittel	1955		1956		1957	
	Menge in Mill. t	Anteil in %	Menge in Mill. t	Anteil in %	Menge in Mill. t	Ant. in %
Eisenbahn	2,680	34,3	2,713	32,7	2,539	29,4
Binnenschiffahrt	1,803	23,1	2,161	26,1	2,665	30,8
Lastkraftwagen	3,289	42,1	3,386	40,8	3,423	39,6

Der Bestand des gewerblichen Güterfernverkehrs an Fahrzeugen ist seit 1950, d. h. dem Jahre der Ausgabe der Konzessionen (Konzession = Fahrzeug), nur unwesentlich durch Ausgabe von Flüchtlings- und Spätheimkehrer-Konzessionen auf rund 20 800 (1950: 20 000) gestiegen. Wie wenig dieser Gesamtbestand bei der allgemeinen Motorisierungsentwicklung ins Gewicht fällt, wird später noch ausgeführt.

Der gewerbliche Güternahverkehr mit seinen rund 60 000 Betrieben und rund 100 000 Fahrzeugen ist aus dem modernen Wirtschaftsleben schon gar nicht mehr wegzudenken. Kein Autobahnbau, kein Flugplatzbau, keine Enttrümmerung und kein Wiederaufbau in den Städten wäre ohne die Fahrzeuge des Güternahverkehrs möglich, ja selbst der Schienenverkehr würde ohne diese Fahrzeuge Not leiden, es sei denn, er würde sich eigene Fahrzeuge dieser Art zulegen. Es ist allgemein bekannt, daß der Möbeltransport seit zwanzig Jahren eine völlige Strukturwandlung erfahren hat und heute fast ganz motorisiert ist.

Im Personenverkehr sind die Omnibusse im Linien- und Ausflugsverkehr ebensowenig aus dem Verkehrsbild fortzudenken wie etwa Taxis und Mietwagen.

Die Öffentlichkeit würde es zweifellos ganz unverständlich finden, wenn diese Verkehrsmittel verschwinden oder in den Besitz der öffentlichen Hand übergehen würden; denn gerade die Freizügigkeit des Reise- und Erholungsverkehrs im Kraftwagen ist durch die private Unternehmerinitiative erheblich gefördert worden.

Dieser Besitzstand des gewerblichen Kraftverkehrs ist unbestreitbar. In jedem Fall müssen Eingriffe in dieses seit zwei Jahrzehnten organisch gewachsene und bis zum Beginn der zweiten Legislaturperiode staatlich geförderte Verkehrsgebilde starke Störungen hervorrufen, die wegen ihrer im Verkehr sehr einschneidenden Wirkung nur schwer und langsam wieder behoben werden können. Seit 1953 bemüht sich nun aber der Staat, die Tätigkeit des gewerblichen Straßenverkehrs immer mehr einzuschränken. Es hat sich seit dieser Zeit gewissermaßen eine Antikraftverkehrs-Psychose entwickelt, die zu vielen einschränkenden Gesetzen und Verordnungen im Kraftverkehr geführt hat. Der Abtarifierung der hoch tarifierten Güter 1953 folgte das Verkehrsfinanzgesetz 1955, das Sonntagsfahrverbot, Wegfall der Anhängersteuerermäßigung, die Rechtsverordnung über die Maße und Gewichte und in den wenigen Wochen dieses Jahres bereits die Verweigerung der 20 t-Klasse für Lastkraftfahrzeuge und die drastische Beschneidung der Werbe- und Abfertigungsvergütung für Spediteure.

Eingeweihte Fachkreise wissen ganz genau, daß alle diese Maßnahmen darauf abzielen, dem konkurrenzierenden Schienenverkehrsträger Güter und Personen zuzuführen. In manchen amtlichen Verlautbarungen wird dies auch offen zugegeben, und im Verkehrsfinanzgesetz ist z. B. gesetzlich festgelegt, daß 140 Mill. DM der zusätzlichen Kraftverkehrsabgaben der Bundesbahn und 10 Mill. DM den nichtbundesbahneigenen Eisenbahnen zufließen sollen. Gerade die letzte Maßnahme bei der Tarifneuregelung, nämlich der Vorbehalt der 20 t-Regelklasse für die Schiene, bringt eine 5%ige Schlechterstellung des Lastkraftwagens gegenüber der Eisenbahn, d. h. also, daß der gewerbliche Güterfernverkehr hier bewußt in seinem Wettbewerb gegenüber der Schiene verschlechtert wird.

DER ANTEIL DES LASTKRAFTWAGENS IM STRASSENVERKEHR

Die vorliegende Untersuchung soll sich darauf beschränken festzustellen, ob der in der Öffentlichkeit so oft erhobene Vorwurf gegen das Lastkraftfahrzeug ganz oder teilweise zutrifft. Dazu ist zunächst festzustellen, daß das optische Bild der ziemlich heillosen Vermischung des Verkehrs auf den bundesdeutschen Straßen weitgehend zutrifft, daß der Verkehr beispielsweise von 1951 (1. Juli) bis 1957 (1. Juli) erheblich zugenommen hat. Das zeigt am deutlichsten ein Blick auf die Bestandszahlen der Kraftfahrzeuge, wobei aber noch nichts über die Verkehrsdichte ausgesagt ist, die sich ebenfalls erhöht hat.

Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes

Kraftverkehrsmittel[1])	1951		1955		Prozentuale Erhöhung gegenüber 1951
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	
Krafträder	1 180 675	47,4	2 388 035	38,9	102,3
Personenkraftwagen und Kombi	684 508	27,5	2 456 288	40,0	256,8
Kraftomnibusse	16 520	0,7	28 166	0,5	70,5
Lastkraftwagen	414 343	16,6	595 393	9,7	43,7
Zugmaschinen	180 754	7,2	630 160	10,3	248,6
Sonder-Kraftfahrzeuge	16 690	0,6	39 148	0,6	134,6
Kraftfahrzeuge insges.	2 493 490	100,0	6 137 190	100,0	146,1

[1]) Anmerkung: In diesen Zahlen sind die Motorfahrräder und Mopeds mit mehr als 2 Mill. nicht mit enthalten. Die starke Steigerung bei Zugmaschinen entfällt ausschließlich auf die Motorisierung in der Landwirtschaft.

Die Statistik zeigt nun mit aller Deutlichkeit, daß die Lastkraftwagen an der Verkehrsentwicklung am allerwenigsten teilgenommen haben, nur mit 43,7% gegenüber 256,8% bei Personenkraftwagen. Auch der absolute Gesamtanteil der Lastkraftwagen mit 595 000 bei 6,1 Mill. Gesamtbestand ist mit knapp 10% außerordentlich niedrig. Interessant ist auch in diesem Zusammenhang, daß für die prozentuale Zunahme der Lastkraftwagen mit 7,5 und mehr t Nutzlast für das Jahr 1957 ein deutlicher Rückgang festzustellen ist. War der Zugang von 1955 auf 1956 effektiv 4100 Lastkraftwagen, so betrug dieser Zuwachs für 1956 auf 1957 nur 2200 Lastkraftwagen. Wie stark hier die Bundesrepublik gegenüber der Entwicklung im übrigen Westeuropa zurückgeblieben ist, zeigt ein Blick auf die Lastkraftwagenbestände unserer Nachbarn: Frankreich, Italien und die Niederlande, derjenigen Nachbarländer also, die den Straßengüterverkehr besonders entwickelt haben und deren Fahrzeuge im internationalen Straßenverkehr in immer steigendem Umfang das Gebiet der Bundesrepublik berühren. In Frankreich gab es z. B. am 1. Juli 1 266 308 Lastkraftwagen gegenüber einem Gesamtkraftfahrzeugbestand von 5 581 000, in Italien 415 671 (Gesamtbestand 3 149 788) und in den Niederlanden 107 215 (Gesamtbestand 539 273); d. h. also, daß der Anteil der Lastkraftwagen an den Gesamtkraftfahrzeugbeständen dieser Länder in Frankreich 19,2%, in Italien 13,2% und in den Niederlanden 19,9% betrug gegenüber 10,1% in Westdeutschland. Schon diese Zahlen allein widerlegen das Märchen, daß man, wenn man über die Grenzen fährt, keine Lastkraftwagen mehr anträfe, weil es weniger Lastkraftwagen gäbe. Im Gegenteil, die Zahlen für Frankreich und die Niederlande machen überdeutlich, daß dort fast doppelt soviel Lastwagen wie in der Bundesrepublik verkehren. Warum das optische Bild so ungünstig für Westdeutschland erscheint, wird man sofort erkennen, wenn man einen Blick auf die Straßenlänge in den bedeutendsten europäischen Ländern wirft.

So besitzt z. B. die Bundesrepublik Deutschland ein Gesamtstraßennetz von 129 238 km Länge, d. h. die Straßendichte in km beträgt pro 1000 qkm 527 km und je 100 000 Einwohner 260 km. Frankreich dagegen besitzt

ein Gesamtstraßennetz von 633 070 km, d. h. 1147 km auf 1000 qkm und 1480 km auf 100 000 Einwohner. Die entsprechenden Zahlen für Italien lauten: 198 063 km, 657 km und 403 km und für die Niederlande 71 530 km, 2205 km und 670 km. Frankreich hat also gebietlich gesehen mehr als doppelt und einwohnermäßig gesehen fast sechsmal soviel Straßen wie die Bundesrepublik, es ist daher also kein Wunder, wenn sich der Lastkraftwagenverkehr erheblich besser verteilt und daher optisch günstiger wirkt. Hinzu kommt noch, daß Frankreich z. B. rd. 1 Mill. weniger Krafträder besitzt als die Bundesrepubik und daß in den Niederlanden die Entmischung des Verkehrs geradezu vorbildlich durchgeführt wurde. Es gibt kaum eine große Straße in den Niederlanden, die vom Lastkraftwagenverkehr benutzt wird, die nicht für Radfahrer und Mopeds eine eigene Fahrspur besitzt.

DIE UNZULÄNGLICHKEIT DES STRASSENNETZES

Wie liegen aber nun die Verhältnisse bei uns in der Bundesrepublik? Darüber, daß das westdeutsche Straßennetz völlig ungenügend ist, braucht nicht mehr diskutiert zu werden. Nicht nur, daß zu wenig Straßen vorhanden sind, sondern auch, daß bei großen und wichtigsten Durchgangsstraßen noch 1958 allenthalben Engpässe, sogenannte Flaschenhälse, vorhanden sind, macht den Verkehrsfluß träge und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit. Das deutsche Autobahnnetz, das einzige Aktivum, das nach dem Stand von Mitte Juli 1957 2250 km betrug, wird nur schleppend aus- und weitergebaut. Seit Gründung der Bundesrepublik wurden an zweibahnigen Strecken 170 km gebaut, dazu an 65 km einbahnigen Strecken die zweite Bahn fertiggestellt. Nach dem Stand von Juli 1957 waren 251 km Bundesautobahnen im Bau, von denen noch 1957 33,3 km, 1958 138,0 km und 1959 60,7 km und der Rest von 19 km später fertig werden sollten. Das sind im Rahmen des gesamten Straßennetzes recht bescheidene Zahlen, dennoch aber Zahlen, die in Anbetracht des völligen Zusammenbruchs, den Deutschland 1945 erlebte, erfreulich sind.

Der Ausbau des Straßennetzes kann aber nur verbessert und beschleunigt werden, wenn mehr Geldmittel zur Verfügung gestellt werden. Wie könnte das aber geschehen? Ebenso alt wie die Klage über den unzulänglichen Straßenbau ist die Forderung der am stärksten betroffenen Straßenbenutzer, nämlich des Kraftverkehrs, seine hohen Abgaben auch wirklich für den Straßenbau zu verwenden. Wie sich aber die Verhältnisse tatsächlich entwickelt haben, zeigen die beiden nachstehenden Aufstellungen.

Öffentliche Abgaben des Kraftverkehrs
(in Mill. DM)

Abgabe	1954	1955	1956	1957
Kraftfahrzeugsteuer	615	766	871	960
Mineralölsteuer	690	1120	1350	1640
Mineralölzoll	333	385	454	500
Insgesamt	1638	2271	2675	3100
Beförderungsteuer	178	232	263	290

Was aber tatsächlich z. B. in den Jahren 1954 und 1955 für den Straßenbau verwendet wurde — exakte Zahlen für 1956/57 liegen noch nicht vor —, zeigt die nächste Übersicht.

Ausgaben der Gebietskörperschaften für das Straßenwesen
(ohne Schuldendienst, in Mill. DM)

Gebietskörperschaften	1954	1955
Bund	286,7	468,6
Länder	506,4	667,5
Hansestädte und West-Berlin	70,9	106,5
Zusammen	864,0	1242,6
Kommunen	1034,5	1315,8
Insgesamt	1898,5	2558,4
Vom Kraftverkehr zu tragender Anteil (max. 70%)	1330,0	1790,0

Für das gesamte Bundesgebiet ergibt sich in Einnahmen und Ausgaben, gegenübergestellt nach den neuesten Berechnungen [1]) für die Jahre 1950 bis 1957 (in Mill. DM):

Einnahmen des Bundes:	
Mineralölsteuer	6 177
Mineralölzoll	2 583
Beförderungsteuer	1 338
Insgesamt	10 098
Straßenbauausgaben des Bundes aus Haushaltsmitteln	3 144
Somit für andere Haushaltszwecke als Straßenbau vom Bund verausgabt	6 954

DER ZEHNJAHRESPLAN FÜR DEN STRASSENBAU

Schon diese kurzen Angaben genügen, um festzustellen, daß der Staat einfach nicht genügend für die Straßen und damit für den modernen Güteraustausch in der Volkswirtschaft getan hat. Diese Erkenntnis hat zwar dazu geführt, daß im Bundesverkehrsministerium ein Zehnjahresplan für den Straßenbau aufgestellt wurde, der jedoch ein lebloser Körper bleiben muß, wenn ihm nicht das zum Leben notwendige Blut, das Geld, zugeführt wird. Für den Bundeshaushalt 1958 (in Klammern die Zahlen für 1957) sind für den Straßenbau Haushaltsmittel in Höhe von 1075 Mill. DM (1020) veranschlagt, davon 850 Mill. DM (735) im ordentlichen und 225 Mill. DM (285) im außerordentlichen Haushalt. Dieser Ansatz erhöht sich um weitere 25 Mill. DM (30) entsprechend dem nach Abschluß des Rechnungsjahres 1957 endgültig festgestellten, nicht verplanten Mehraufkommen an Beförderung- und Mineralölsteuer aus dem Verkehrsfinanzgesetz 1955. Ferner wird die Öffa im Rechnungsjahr 1958 150 Mill. DM (150) an Krediten zur Verfügung stellen. Außerdem sind bei den verschiedensten Titeln Bindungsermächtigungen von zusammen 250 Mill. DM (—) ausgebracht, zusammen 1500 Mill. DM (1200). Von den 1500 Mill. DM entfallen

auf Bundesstraßen und Betriebsstrecken der Bundesautobahnen	971 Mill. DM
auf den Weiterbau der Bundesautobahnen	529 Mill. DM

[1]) Zahlen aus „Straße und Wirtschaft", Bonn.

Wenn auch Bindungsermächtigungen keine Haushaltsmittel sind, so sind sie aber in bezug auf die Durchführung der Bauvorhaben, nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums, in ihrer Wirkung der Bewilligung von Haushaltsmitteln gleichzustellen.

Diese augenscheinliche Besserung der Lage ist aber immer noch, so erfreulich sie ist, ungenügend: Erstens können mit diesen Mitteln die anstehenden Lücken im Straßennetz nicht beseitigt werden und sie ermöglichen auch nicht einen intensiven Ausbau des Autobahnnetzes. Und zweitens werden die Abgaben des Kraftverkehrs auch 1958 die 3 Mrd.-Grenze überschreiten. Daraus ergeben sich schlüssig die Forderungen für die Zukunft.

Summary: The Traffic Trade in the View of Road Construction. The fact that the German road-net is completely inadequate need not be discussed. There are not only not enough roads but roads for long-distance traffic have bottlenecks everywhere which obstruct traffic and impair safety. The unexpectedly quick and high increase of motorized traffic after the war made roads obsolete and caused a mood of resignation in wide circles. They don't see any possibility how to finance road construction on a large scale beside raising funds for the increasing social- and defence burdens. In this article the author examines the development of motorization, the amount of vehicles, the performance of the long-distance haulage trade and taxation. In the search for new sources of money the conversion of the present tax on motor vehicles into a tax on fuel consumption is being discussed predominantly, in order to provide the Federal Exchequer with considerably increased financial means. A way out of the dilemma simply has to be found as it is impossible to restrict the haulage trade considerably or to remove it altogether. The realization of these facts stimulated the Federal Ministry of Traffic to work out a ten year plan for road construction. But this plan will only serve its purpose if adequate financial funds are provided.

Résumé: Le trafic routier professionnel par rapport à la construction de routes. L'insuffisance du réseau routier allemand est un fait indiscutable. Traits caractéristiques: le nombre trop restreints des routes et les goulots du réseau du traffic à longue distance entravant la sécurité de la circulation et causant des embouteillages. L'augmentation rapide du trafic motorisé après la guerre, dépassant toute attente et la capacité de transport des routes, a fait naître un peu partout le sentiment d'une résignation prononcée. On ne voit pas bien comment réunir les fonds nécessaires pour le développement du réseau routier, eu égard aux dépenses de plus en plus onéreuses pour les charges sociales et militaires. L'auteur de l'article présent analyse l'augmentation de l'effectif des voitures automobiles depuis la guerre, la capacité de rendement et les prestations du transport de marchandises par camions à longue distance ainsi que les impôts sur les voitures automobiles. Quant à la recherche de ressources financières nouvelles, susceptibles d'augmenter les revenus de la caisse d'Etat, on met au premier plan de la discussion l'idée d'une transformation de l'impôt actuel dans une taxe sur la consommation de carburants. Vu qu'il est impossible de réduire de beaucoup le volume du trafic professionnel, le Ministère des Transports se propose de sortir de l'impasse à l'aide d'un plan de dix ans pour la construction de routes. Il va sans dire pourtant que ce plan sera efficace seulement à condition d'une dotation financière adéquate.

Resumen: La Industria del Transporte por Carretera en Relación con el Planeamiento de la Construcción de Caminos. Es indiscutible que la red de caminos alemana es completamente insuficiente. No solamente no hay bastantes caminos, sino que en todas las carreteras se encuentran espacios estrechos que impiden la fluidez del tráfico y amenguan su seguridad. El inesperado y rápido aumento del tráfico de vehículos motorizados durante la post-guerra — para el cual no está preparada en forma alguna la red de caminos — causó un estado de depresión entre muchos círculos, porque no se encontraba ninguna solución que permitiese procurar los recursos monetarios suficientes para la construcción en gran escala de la red de caminos alemana, debido a los crecientes gastos sociales y de defensa. El autor examina en éste artículo el desarrollo de la situación actual en que se encuentran los vehículos motorizados; el rendimiento de la industria del transporte por carretera y los impuestos para el tráfico automovilístico. Como tema principal en las discusiones, en búsqueda de nuevos fondos monetarios, se encuentra la transformación del impuesto actual para vehículos motorizados en un impuesto de combustible, esperando en ésta forma procurar a la Tesorería del Estado medios bastante más elevados. Como es imposible reducir o eliminar el transporte industrial, es indispensable encontrar una salida a éste dilema. Éste reconocimento trajo consigo que en el Ministerio de Transportes se elaborara un plan decenal para la construcción de caminos. Este proyecto podrá cumplir su objetivo únicamente cuando hayan sido puestos a su disposición los suficientes recursos monetarios.