

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (76)75

Vol. 1976/0028

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(76) 75 def.

Brussel, 5 maart 1976.

GESPECIALISEERD COMITE

"TARIEVEN VOOR INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER OVER DE WEG"

VIJFDE VERSLAG OVER DE ONTWIKKELING VAN DE
MARKT IN HET INTERNATIONAAL VERKEER VAN
GOEDEREN OVER DE WEG IN DE GEMEENSCHAP

JAAR 1974

COM(76) 75 def.

I. INLEIDING

Onderhavig verslag dat overeenkomstig artikel 11, lid 3, van Verordening (EEG) N° 1174/68 van de Raad van 30 juli 1968 werd uitgebracht is wat het statistisch gedeelte betreft opgesteld aan de hand van de door de deskundigen van de zes oorspronkelijke lid-staten verstrekte gegevens.

Het verschilt evenwel van de vorige doordat het betrekking heeft op het gehele jaar 1974. De deskundigen waren namelijk van mening dat in een jaarlijks verslag de vergelijkbaarheid van de statistieken zou toenemen omdat dan geen rekening meer diende te worden gehouden met de seizoenfactoren.

Wat de actualiteit van de gegevens betreft blijft deze natuurlijk afhankelijk van de lengte van de termijn waarbinnen de noodzakelijke gegevens worden verstrekt. In verband hiermee constateert het secretariaat van het comité aan de hand van de opgedane ervaring dat niet alle lid-staten in staat zijn zich aan een redelijke termijn te houden. Daardoor zal ook de publikatie van dit eerste jaarlijkse verslag een vrij aanzienlijke vertraging oplopen. De indicatieve waarde ervan is bijgevolg relatief klein met betrekking tot de huidige marktsituatie. Als prijsstatistiek daarentegen bezit het verslag wel een zekere relevantie. In elk geval is duidelijk gebleken dat het verslag de actuele situatie van de markt alleen zal kunnen weerspiegelen indien alternatieven worden gevonden voor de weinig vruchtbare procedure die het comité momenteel hanteert. Met deze noodzaak zal eveneens rekening dienen te worden gehouden bij het concipiëren van een toekomstig systeem de observering van de prijsvorming in het goederenvervoer over de weg, indien blijkt dat meer belangstelling kan worden gewekt voor een modern stelsel van toezicht op de markten dan destijds blijkbaar het geval was voor het tariefstelsel van Verordening 1174/68.

De reeds in de vorige rapporten gemaakte opmerkingen betreffende de betrouwbaarheid van het gebruikte cijfermateriaal blijven geldig. De gegevens bestrijken namelijk slechts voor twee lid-staten de totale vervoerverrichtingen.

Voor de andere lid-staten werden zij verkregen op basis van steekproeven en van land tot land verschillende extrapolatiemethoden. Zij dienen dus in het algemeen met enige omzichtigheid te worden geïnterpreteerd.

Ten einde bovendien te voorkomen dat aan dit verslag een verkeerde betekenis wordt gehecht, dient vooral te worden opgemerkt dat op het ogenblik waarop het verslag wordt gepubliceerd, de situatie in de betrokken markten radicaal verschillend is van de "gemiddelde" situatie van het jaar 1974, voor zover van een dergelijke situatie sprake kan zijn. De algemene recessie van de economie van de lid-staten heeft zich namelijk in de vervoermarkt eerst in de loop van het jaar 1975 volledig gemanifesteerd. In het begin van het jaar 1974 en praktisch gezien zelfs in de loop van het tweede halfjaar 1974, konden de markten van het internationale goederenvervoer als normaal worden beschouwd. Bijgevolg vertonen de gegevens van dit verslag waarschijnlijk geen enkele overeenkomst met de huidige situatie van de markt en van de prijzen (eind 1975).

II. ANALYSE VAN DE GEGEVENS OVER DE SITUATIE OP HET GEBIED VAN DE PRIJZEN

2. Onderstaande tabel is samengesteld naar het voor de vorige verslagen gebruikte model. Om vergelijking te vergemakkelijken zijn de gegevens naast elkaar vermeld. De cijfers van kolom a) hebben betrekking op het jaar 1973 en die van kolom b) op het jaar 1974.

Een vraagteken in een kolom betekent dat de deskundigen het desbetreffende cijfer niet hebben kunnen vaststellen. Een streepje wijst op de afwezigheid van vervoer.

Verdeling van het vervoer tegen prijzen binnen en buiten
de marges

VERVOERONDERNEMERS	Vervoer tegen prijzen binnen de marges				Vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten			
	procentueel aandeel		gemiddelde prijzen		procentueel aandeel		gemiddelde prijzen	
	1		2		3		4	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
1) <u>BENELUX-VERKEER</u>								
- Belgische	97,4	97,8	85,1	93,8	2,6	2,2	64,1	69,8
- Luxemburgse	97,-	90,8	78,-	86,-	3,-	9,2	67,5	73,6
- Nederlandse	100,-	100,-	85,-	88,-	-	-	-	-
2° <u>VERKEER DUITSLAND-BELGIE</u>								
- Duitse	69,3	72,6	82,9	83,8	30,7	27,4	61,-	59,7
- Belgische	92,3	87,8	76,4	85,3	7,7	12,2	61,6	61,8
3) <u>VERKEER DUITSLAND-FRANKRIJK</u>								
- Duitse	86,3	87,7	84,-	84,8	13,7	12,3	60,5	61,6
- Franse	88,-	90,2	85,5	85,4	12,-	9,8	?	?
4) <u>VERKEER DUITSLAND-ITALIE</u>								
- Duitse	99,-	99,-	84,4	84,9	1,-	1,-	57,7	60,7
- Italiaanse	100,-	100,-	87,7	90,5	-	-	-	-
5) <u>VERKEER DUITSLAND-LUXEMBURG</u>								
- Duitse	58,7	89,4	82,8	84,5	41,3	10,6	62,1	65,5
- Luxemburgse	92,4	94,3	80,-	88,-	7,6	5,7	67,8	68,8
a) jaar 1973								
b) jaar 1974								

VERVOERONDERNEMERS	Vervoer tegen prijzen binnen de marges				Vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten			
	procentueel aandeel		gemiddelde prijzen		procentueel aandeel		gemiddelde prijzen	
	1	2	3	4	1	2	3	4
	a)	b)	a)	b)	a)	b)	a)	b)
6) <u>VERKEER DUITSLAND-NEDERLAND</u>								
- Duitse	64,7	68,7	83,3	84,4	35,3	31,3	57,5	59,
- Nederlandse	70,-	77,-	85,-	89,-	30,-	23,-	57,-	62,
7) <u>VERKEER BELGIE-FRANKRIJK</u>								
- Belgische	89,5	85,2	76,9	86,4	10,5	14,8	61,2	61,
- Franse	79,6	87,1	80,4	86,1	20,4	12,9	?	?
8) <u>VERKEER BELGIE-ITALIE</u>								
- Belgische	99,7	98,9	82,4	90,7	0,3	1,1	76,-	70,
- Italiaanse	100,-	100,-	85,6	94,4	-	-	-	-
9) <u>VERKEER FRANKRIJK-ITALIE</u>								
- Franse	92,2	95,1	86,9	82,5	7,8	4,9	?	?
- Italiaanse	100,-	100,-	85,9	88,5	-	-	-	-
10) <u>VERKEER FRANKRIJK-LUXEMBURG</u>								
- Franse	92,4	98,-	83,5	86,5	7,6	2,-	?	?
- Luxemburgse	99,6	100,-	80,-	88,-	0,4	7,-	75,-	-
11) <u>VERKEER FRANKRIJK-NEDERLAND</u>								
- Franse	88,-	90,9	84,3	84,6	12,-	9,1	?	?
- Nederlandse	72,-	78,-	82,-	87,-	28,-	22,-	57,-	63,
12) <u>VERKEER ITALIE-LUXEMBURG</u>								
- Italiaanse	100,-	100,-	85,1	91,7	-	-	-	-
- Luxemburgse	100,-	100,-	81,-	90,-	-	-	-	-
13) <u>VERKEER ITALIE-NEDERLAND</u>								
- Italiaanse	100,-	100,-	85,-	90,5	-	-	-	-
- Nederlandse	100,-	100,-	86,-	88,-	-	-	-	-
a) jaar 1973								
b) jaar 1974								

3. Hoewel het om voornoemde redenen belangrijk is alle cijfers van de tabel met veel omzichtigheid te interpreteren, en er eveneens rekening mee moet worden gehouden dat de verschillende verkeersstromen niet tegen elkaar kunnen worden afgewogen, kunnen toch de volgende algemene conclusies worden getrokken :

- in de loop van het jaar 1974 zijn, behalve voor de Belgische ondernemers, de percentages van het aantal transporten tegen prijzen binnen de marges ten opzichte van 1973 meestal gestegen (de stijging voor de Duitse ondernemers in het verkeer Duitsland-Luxemburg is buitengewoon groot). Voor de prijzen geldt hetzelfde en is de toename zelfs nog aanzienlijker.
- bij het vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten wordt het tegenovergestelde geconstateerd. Het aantal transporten is namelijk, behalve voor de Belgische ondernemers, aanzienlijk gedaald, terwijl de gemiddelde prijzen slechts weinig zijn gestegen.

Volgens sommige deskundigen moeten de waargenomen bewegingen als volgt worden verklaard :

Enerzijds kenmerkte de onderhavige periode zich door de energiecrisis en de inflatie en anderzijds werden tegen het einde ervan de eerste gevolgen van de steeds toenemende vertraging van de economische activiteit in de vervoermarkt merkbaar. Waarschijnlijk werden, ingevolge de kostenstijging die hieruit is voortgevloeid bepaalde vervoeren die vroeger op grond van bijzondere overeenkomsten werden uitgevoerd en gerealiseerd tegen prijzen die zich binnen de tariefmarge bevinden.

Het aantal transporten uitgevoerd op grond van bijzondere overeenkomsten is vrij aanzienlijk teruggelopen, terwijl de toename van de gemiddelde prijzen eerder bescheiden blijft. Deze toestand kan worden verklaard door het voortbestaan in deze sector van overeenkomsten op lange termijn waarbij grote kortingen worden toegekend.

Het is opmerkelijk dat ook in 1974 het gemiddelde niveau van de vervoerprijzen binnen de marges op één uitzondering na 10 % en meer beneden de bovengrens is gebleven. Ondanks de zeer grote vraag in de sector beroepsgoederenvervoer, die kenmerkend was voor de marktsituatie in het begin van de verslagperiode, hebben de gepubliceerde maximale tarieven er ogenschijnlijk niet toe geleid dat de vervoerprijzen ten gevolge van de stijging van de kostprijzen tot het toegestane maximum werden opgedreven. Het is evenwel mogelijk dat in de loop van het tweede halfjaar van 1974 de zich in alle sectoren manifesterende recessie heeft geleid tot een zekere daling van het algemeen gemiddelde. In de loop van het jaar 1974 werd eveneens nog geen antwoord gegeven op de reeds van bij de invoering van de tarieven gerezen vraag of en in welke mate de tarieven in overeenstemming met het stijgen van de kostprijzen en niettegenstaande de marktsituatie kunnen worden verhoogd, omdat de regeringen in dit opzicht geen beslissing hebben genomen ondanks bepaalde dringende en herhaalde verzoeken van de vervoerondernemers.

4. De door sommige deskundigen verstrekte gegevens betreffende de algemene ontwikkeling van de prijzen hetzij binnen de marges hetzij voor het gehele vervoer bevestigen de algemene vaststelling waartoe het onderzoek van de tabel heeft geleid.

De Duitse deskundigen stellen vast dat het algemeen gemiddelde van de door de Duitse vervoerondernemers gemaakte prijzen in 1974 84,5 % tegenover 83,7 % in 1973 bedraagt t.a.v. een bovengrens van 100 %.

De Italiaanse deskundigen melden voor de ondernemingen van hun land een gemiddeld niveau van 90,47 % tegenover 85,87 % in 1973, d.i. een verhoging van 5,4 %. Volgens hen zou deze verhoging, die gezien de stijging van de kosten noodzakelijk was, nog aanzienlijker zijn geweest indien zij door de buitenlandse mededinging niet was afgeremd.

Deze vaststelling is op het eerste gezicht opmerkelijk omdat men geneigd zou zijn te denken dat de Italiaanse ondernemingen wegens de betrekkelijke "zwakheid" van de Italiaanse lire geen sterke druk kunnen ondervinden vanwege hun concurrenten in de andere lid-staten. Zij toont evenwel de positieve invloed van de geleidelijke verstrengeling van de structuren op de internationale vervoermarkt van de Gemeenschap.

De Nederlandse deskundigen komen tot dezelfde vaststelling op grond van de gemiddelde prijzen die door de Nederlandse vervoerondernemers in de verschillende verkeersbetrekkingen worden toegepast. Zij geven voor de twee betrokken jaren de volgende prijsniveaus aan :

	<u>1973</u>	<u>1974</u>
Benelux	85	88
Nederland-Duitsland	85	89
Nederland-Frankrijk	82	87
Nederland-Italië	86	88

De deskundigen zijn van mening dat de betrekkelijk kleine stijging van de prijzen kan worden uitgelegd door het feit dat in 1970 te hoge bilaterale tarieven zijn vastgesteld en tevens dat de druk van de concurrentie de wegvervoerondernemers heeft verhinderd de ontwikkeling van de kostprijzen volledig in rekening te brengen.

De Belgische deskundigen melden voor 1974 een aanzienlijke prijsverhoging van 9,4 %. De grootste verhoging betreft het Benelux-tarief en bedraagt 9,7 %, waarmee het hoogste prijsniveau (93,8 %) van alle onderzochte verkeersstromen wordt bereikt. Daar het hier gaat om gemiddelden, is het niet onwaarschijnlijk dat, in bepaalde gevallen de bovengrens van het tarief overschreden werd. In dit verband moet worden opgemerkt dat het Benelux-tarief het laagste is van al de krachtens de bepalingen van Verordening (EEG) N° 1174/79 vastgestelde tarieven.

De deskundigen zijn tevens van oordeel dat de relatieve daling van het aantal transporten dat binnen de marge werd uitgevoerd er schijnt op te wijzen dat, onder de druk van de economische recessie, bepaalde vervoerders hun transporten hun vervoeraanbiedingen genationaliseerd hebben en ze meer op bijzondere overeenkomsten hebben gericht.

De Franse deskundigen hebben een lichte stijging van het algemeen prijsbeleid vastgesteld voor de transporten die door Franse vervoerondernemers werden uitgevoerd. Dit feit bereikt inderdaad 86,5 % van de tariefbovengrens tegen 85,5 % in 1973.

Indien enerzijds een groter aantal transporten tegen de voorwaarden van het tarief werden uitgevoerd, waren anderzijds de daling van de vraag tegen het einde van 1974, de verscherpte mededinging die er uit voortgevloeid is alsmede het niet aanpassen van de tariefniveau's factoren die een baisse in de hand hebben gewerkt. Per slot van rekening zijn de in 1974 toegepaste prijzen, uitgedrukt in constante geldwaarde, in aanzienlijke mate teruggelopen.

5. Sommige deskundigen wijden aanvullende beschouwingen aan de prijzen in het kader van bijzondere overeenkomsten en het aandeel van deze overeenkomsten in het totale aantal transporten. Met het oog op de juiste interpretatie van deze opmerkingen en het bijgaande cijfermateriaal dient te worden opgemerkt dat de gegevens telkens betrekking hebben op prijzen uitgedrukt in nationale munt. Bij de verwijzing naar prijzen binnen en buiten de "nationale" marges wordt geen rekening gehouden met de verwijding van de marges ten gevolge van de ontwikkeling van de muntpariteiten sedert de invoering van het stelsel, waardoor zoals bekend is de breedte van de oorspronkelijke door de verordening vastgestelde marges in bepaalde gevallen van 23 % tot bijna 50 % toenam.

De Duitse deskundigen stellen vast dat het gemiddelde prijsniveau voor vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten in 1974 licht is gestegen en 60 % van de hoogste margeprijs bedraagt. Verder is het aantal transporten op grond van bijzondere overeenkomsten in de loop van dat jaar met 13,4 % gedaald en is het aandeel ervan in het totale aantal transporten teruggelopen van 21,7 % tot het niveau van 18 %, waarop het zich blijkbaar heeft gestabiliseerd.

De Belgische deskundigen merken van hun kant op dat de Belgische vervoerondernemers in de loop van het tweede halfjaar 1974 steeds meer gebruik hebben gemaakt van bijzondere overeenkomsten en tussenpersonen om zich tegen de groeiende recessie te beveiligen.

De Italiaanse deskundigen merken op dat dank zij een stelsel van kwantiteitenkortingen op de tarieven voor het verkeer met de andere lid-staten, de Italiaanse vervoerondernemers in 1973 en 1974 geen enkele bijzondere overeenkomst hebben gesloten.

III. SPECIALE INLICHTINGEN BETREFFENDE BEPAALDE ASPECTEN VAN DE TARIEFREGELING

6. Verdeling van het vervoer naar goederen- en gewichtsklassen

Het door de Duitse vervoerondernemers verrichte vervoer kan voor de twee betrokken jaren als volgt worden onderverdeeld : (in %)

		Goederenklasse					Gewichtsklasse			
		I	II	III	IV	5t	7t	10t	15t	20t
België	1973	35,1	49,9	9,1	5,9	7,7	21,9	13,3	12,6	44,5
	1974	28,2	53,9	10,4	7,5	7,7	15,4	13,7	13,2	50,0
Frankr.	1973	21,9	52,0	17,0	9,1	4,6	8,7	11,6	11,0	64,1
	1974	22,8	52,8	16,0	8,4	4,7	8,5	12,5	11,5	62,8
Italië	1973	25,2	64,5	7,8	2,5	3,4	7,0	9,7	11,4	68,5
	1974	25,8	59,3	9,9	5,0	3,3	7,0	10,0	10,6	69,1
Luxem- burg	1973	16,9	29,9	36,6	16,6	4,5	6,7	9,0	11,6	68,2
	1974	14,0	22,9	42,5	20,6	4,3	5,7	8,0	9,2	72,8
Neder- land	1973	18,3	49,1	13,9	18,7	5,3	8,5	9,7	14,3	62,2
	1974	20,6	47,5	14,6	17,3	5,1	8,8	10,6	13,8	61,7
Gemidel- de	1973	24,7	53,-	13,3	9,0	5,2	11,3	11,2	12,0	60,3
	1974	23,9	52,7	13,9	9,5	5,1	9,5	11,7	12,0	61,7

Opmerkenswaard is de toename in de loop van het jaar 1974 van de transportverrichtingen in de klassen III en IV en in de gewichtsklassen 10 en 20 t die uit deze statistiek blijkt.

De door de Belgische ondernemers verstrekte gegevens leveren het volgende resultaat op :

	Goederenklasse				Gewichtsklasse				
	I	II	III	IV	5t	7t	10t	15t	20t
BENELUX									
1973	14,4	29,7	36,7	19,2	1,9	5,4	13,7	12,8	66,2
1974	10,8	30,0	40,5	18,7	1,9	4,7	7,1	10,3	76,0
DUITSLAND									
1973	17,4	44,7	27,7	10,2	2,5	5,4	10,9	15,1	66,1
1974	16,5	46,0	23,8	13,7	2,7	5,2	11,4	12,9	67,8
FRANKRIJK									
1973	14,3	34,7	37,5	13,5	1,9	4,5	8,5	14,5	70,6
1974	16,2	32,4	36,3	15,1	1,7	3,9	9,9	14,2	70,3
ITALIE									
1973	25,5	52,4	18,4	3,7	0,1	0,9	6,3	9,7	83,0
1974	23,8	52,3	19,0	4,9	0,6	1,4	7,0	12,4	78,6

Wegens moeilijkheden van technische aard is het niet mogelijk geweest de resultaten voor de Franse vervoerondernemers met betrekking tot het jaar 1973 te reconstrueren. De gegevens betreffen bijgevolg alleen het jaar 1974.

VERKEER	Goederenklasse				Gewichtsklasse				
	I	II	III	IV	5t	7t	10t	15t	20t
Duitsland	29,4	48,5	14,4	7,7	6,7	6,5	17,0	10,3	59,6
België	29,5	36,3	24,4	9,9	5,2	9,0	15,3	9,4	61,2
Italië	36,4	41,5	14,8	7,3	5,7	7,4	14,2	10,9	61,8
Nederland	29,1	50,0	13,5	7,4	5,0	9,5	11,5	7,8	66,1
Luxemburg	16,6	26,4	35,8	21,2	6,8	4,7	7,8	7,8	73,0
Gemiddelde	31,9	43,6	17,1	8,2	5,9	7,6	15,4	10,0	61,2

De Italiaanse deskundigen hebben de volgende gegevens verstrekt :

VERKEER	Goederenklasse				Gewichtsklasse				
	I	II	III	IV	5t	7t	10t	15t	20t
Duitsland									
1973	19,02	57,69	14,25	9,04	1,49	4,38	10,08	38,58	45,47
1974	19,35	55,18	14,28	11,19	1,61	4,51	9,84	36,49	47,55
België									
1973	20,22	56,73	13,76	9,29	1,60	4,96	10,62	36,13	49,69
1974	20,01	56,20	13,82	9,97	1,58	4,32	10,21	35,28	48,61
Frankrijk									
1973	22,04	55,74	15,40	6,82	3,90	11,43	14,44	33,12	37,11
1974	21,83	56,28	14,95	6,94	4,21	11,20	15,21	32,10	37,28
Nederland									
1973	22,71	58,58	11,61	7,10	1,98	7,42	12,03	36,61	41,96
1974	22,31	58,79	11,88	7,02	2,12	6,98	12,88	37,21	40,81
Luxemburg									
1973	21,65	57,95	12,67	7,73	2,27	6,51	12,97	35,75	42,50
1974	22,10	57,15	13,71	7,04	2,03	6,73	12,50	33,68	45,06
Gemiddelde									
1973	21,01	57,34	13,54	8,11	2,25	6,94	12,03	36,03	42,75
1974	21,12	56,72	13,73	8,43	2,31	6,74	12,13	34,95	43,87

Voor de Nederlandse vervoerders zijn de algemene cijfers (in % van het totaal) de volgende :

	Goederenklasse				Gewichtsklasse				
	I	II	III	IV	5t	7t	10t	15t	20t
1973	11	43	31	15	2	4	8	15	71
1974	11	44	30	15	2	4	9	14	71

7. De voorgaande tabellen bevestigen de reeds voor de vorige jaren gemaakte opmerking dat de meeste transporten in klassen II en III kunnen worden ingedeeld. Bovendien heeft de terugloop van de conjunctuur in het algemeen geleid tot een zekere afbrokkeling van het aantal transporten in klasse I en een vermeerdering van die in klasse IV.

De afname van het vervoer van goederen van grote waarde weerspiegelt de algemene verzwakking van de conjunctuur en van het internationale goederenverkeer. De toename van het aantal transporten van klasse IV zou er kunnen op wijzen dat de ondernemers van internationaal wegvervoer erin zijn geslaagd bij het dalen van de vraag bepaalde transportverrichtingen terug te winnen van de concurrerende vervoertakken.

Bij de gewichtsklassen behield de 20 t (met een cijfer van 60 à 70 % uitgenomen voor de Italiaanse ondernemers, wier voertuigen over het algemeen een kleiner laadvermogen hebben) een zeer duidelijk overwicht. De ladingen van 5 en 7 ton hebben daarentegen slechts een betrekkelijk klein aandeel in het geheel van de transportverrichtingen.

Bovenstaande beschouwingen bevestigen de in talrijke kringen overheersende opinie dat het tariefsysteem op praktische wijze zou kunnen worden vereenvoudigd door het aantal goederenklassen op twee terug te brengen (produkten waaraan normale transportmoeilijkheden verbonden zijn, en goederen waarvoor het transport met weinig moeilijkheden gepaard gaat) en de indeling in gewichtsklassen zodanig te wijzigen dat er, rekening houdend met de ontwikkeling van het wagenpark, een klasse van 25 ton wordt aan toegevoegd. De nodige nuancering van deze algemene classificatie zou via speciale tarieven en bijzondere overeenkomsten kunnen verwezenlijkt worden.

8. Inschakeling van tussenpersonen

Sommige deskundigen zijn niet in staat geweest voor de jaren 1973 en 1974 volledige in vergelijkbare gegevens te verstrekken ingedeeld naar verkeersstromen, enerzijds, en naar prijzen binnen de marges en in het kader van bijzondere overeenkomsten, anderzijds.

Onderstaande tabel geeft een beeld van het procentuele aandeel van de tussenpersonen in het vervoer verricht door Duitse vervoerondernemers : (in % van het aantal transporten)

VERKEER	% van het vervoer tegen prijzen binnen de marges	% van het vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten
BELGIE		
1973	53,2	18,7
1974	53,6	17,7
FRANKRIJK		
1973	40,7	9,5
1974	40,6	10,2
ITALIE		
1973	37,0	75,0 (x)
1974	33,8	75,0 (x)
LUXEMBURG		
1973	43,8	0,2
1974	58,3	2,1
NEDERLAND		
1973	34,5	11,3
1974	37,5	27,1
TOTAAL		
1973	41,7	13,4
1974	41,6	20,2

(x) Er dient opgemerkt dat de transporten tegen de voorwaarden van bijzondere overeenkomsten slechts 1 % van het totaal uitgevoerde transporten vertegenwoordigt.

Voor de Belgische ondernemers ziet de vergelijking tussen 1973 en 1974 er als volgt uit :

VERKEER	% van het vervoer tegen prijzen binnen de marge	% van het vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten
BENELUX		
1973	21,3	46,0
1974	33,2	40,8
DUITSLAND		
1973	52,8	53,3
1974	45,6	63,7
FRANKRIJK		
1973	39,4	67,5
1974	36,8	58,3
ITALIE		
1973	49,6	-
1974	43,9	33,3

De Belgische deskundigen hebben bovendien gegevens verstrekt die het mogelijk maken de resultaten van het tweede halfjaar 1972, waarin nog weinig van de energiecrisis en de recessie merkbaar was, met die van het tweede halfjaar 1974 te vergelijken.

VERKEER	% van het vervoer tegen prijzen binnen de marges	% van het vervoer op grond van bijzondere overeenkomsten
BENELUX		
2e halfjaar 1972	12,1	30,-
2e halfjaar 1974	41,4	36,4
DUITSLAND		
	52,5	30,8
	49,6	66,8
FRANKRIJK		
	37,6	62,-
	37,7	59,6
ITALIE		
	65,2	-
	51,5	33,3

Wegens de reeds eerder genoemde moeilijkheden van technische aard hebben de Franse deskundigen enkel gegevens kunnen verstrekken over het vervoer tegen de voorwaarden van het tarief en uitsluitend voor het jaar 1974.

VERKEER	procentueel aandeel van de tussenpersonen
Duitsland	40,4
België	30,1
Italië	43,0
Nederland	33,1
Luxemburg	26,4
Totaal	37,8

Met betrekking tot het procentuele aandeel van de tussenpersonen in het vervoer verricht door Italiaanse vervoerondernemers in 1973 en 1974 zijn de volgende cijfers verstrekt :

VERKEER	Vervoer tegen de voorwaarden van de tarifiering
België	
1973	44,10
1974	45,06
Duitsland	
1973	51,56
1974	52,19
Frankrijk	
1973	52,89
1974	52,28
Luxemburg	
1973	47,10
1974	48,55
Nederland	
1973	51,17
1974	50,78
Totaal	
1973	49,36
1974	49,69

Zoals reeds werd vermeld hebben de Italiaanse vervoerondernemers in de loop van deze verslagperiode geen enkele bijzondere overeenkomst gesloten.

Bovendien werden in de loop van de twee betrokken jaren op slechts 20 % van de door bemiddeling van tussenpersonen uitgevoerde transporten de voor deze categorie vervoer bepaalde speciale tariefmarges toegepast.

De Nederlandse deskundigen hebben om redenen die verband houden met de steekproefmethode slechts gegevens per verkeersstroom, en met betrekking tot het jaar 1973 alleen gegevens voor het tweede halfjaar kunnen verstrekken. De gegevens hebben bovendien alleen betrekking op het vervoer tegen prijzen binnen de marges.

Verkeer	1973	1974
Benelux	17 %	16 %
Duitsland	29 %	31 %
Frankrijk	45 %	45 %
Italië	29 %	29 %

9. Toepassing van de kwantiteitenkortingen

De Benelux-tarieven voor het verkeer tussen België, Nederland en Luxemburg, alsook de bilaterale tarieven voor het verkeer tussen Italië en de oorspronkelijke lid-staten voorzien in prijsverminderingen voor de opdrachtgevers die een vervoerondernemer gedurende een periode van 90 opeenvolgende dagen een bepaald vervoervolume garanderen.

In de loop van het jaar 1974 hebben de Duitse ondernemers in het vervoer met Italië 10.972 (9,07 %) transporten verricht waarop dit kortingsstelsel van toepassing was, tegenover 5.570 transporten (5,81 %) in 1973.

De volgende cijfers hebben betrekking op het aantal transporten verricht door Italiaanse vervoerondernemers (in % van het totale aantal transporten).

	<u>1974</u>	<u>1973</u>
Italië - België	5,55	5,80
- Duitsland	6,58	7,66
- Frankrijk	4,30	4,75
- Nederland	5,88	6,29
- Luxemburg	-	-

De Italiaanse deskundigen schrijven de algemene daling toe aan het stijgen van de kostprijzen waardoor het de vervoerondernemers zelfs niet meer mogelijk de binnen de tariefmarges mogelijke kortingen volledig toe te kennen.

De Nederlandse deskundigen hebben een ontwikkeling in tegenovergestelde zin waargenomen. Terwijl namelijk in 1973 deze vermindering werden toegepast op 7 % van het Beneluxverkeer en 11 % van het verkeer tussen Nederland en Italië bedroegen deze cijfers 8 % resp. 14 % in 1974.

IV. ALGEMEENE BESCHOUWINGEN

1. De ontwikkeling van de markt in de loop van deze verslagperiode is voor de deskundigen geen aanleiding geweest tot bijzondere opmerkingen in verband met de werking van het tariefstelsel. Dit is waarschijnlijk te verklaren door het feit dat de vraag naar vervoer, die voortvloeit uit het volume van de productie en de goederenomszet, de reeds in 1974 duidelijk merkbare teruggang van de economie nog niet op de vervoermarkten heeft weerspiegeld. Hier werd de recessie, ingevolge de gewone faseverschuiving eerst einde 1974, begin 1975 duidelijk merkbaar.

De gevolgen, of het ontbreken van gevolgen, of het tariefsysteem, van een in zo belangrijke ommezwaai in de conjunctuur zullen dan ook waarschijnlijk slechts in het volgende jaarlijks verslag kunnen onderzocht worden. In dit verband zal ondermeer de interessante vraag moeten gesteld worden of en in welke mate een verplichte tariefregeling juist tijdens een recessie, een stimulans tot ordening inzake prijzen binnen een vervoerstaking en een steun voor besprekingen tussen de vervoeronderneming en de verladers vormt. Een geldig antwoord op deze vraag zal enkel kunnen gegeven worden wanneer het gelukt de hoeveelheid en kwaliteit van het statistisch materiaal te verbeteren, aan de nog bestaande onvolmaaktheden in de observering van de markt te verhelpen en de interpretatiemethoden van de gegevens te verfijnen.

Voor wat de verslag periode betreft blijven de Duitse deskundigen van mening dat de door Verordening 1174/68 ingevoerde stringente tariefregeling, en de publikatie van de bijzondere overeenkomsten, hebben bijgedragen tot het stabiliseren van de prijsvorming en het verkrijgen van inzicht in de marktsituatie. Volgens deze deskundigen is de door de Verordening ingevoerde tariefregeling doeltreffend. Haar positieve invloed zou bovendien nog kunnen worden verbeterd met name door de vereenvoudiging van de tariefstructuren en de opstelling van prijstabellen die in de mate van het mogelijke immuun zijn voor de gevolgen van de wisselkoersschommelingen.

Het standpunt van de Franse deskundigen staat daar bijna diametraal tegenover. Volgens hen beantwoorden de tarieven niet aan de verwachtingen. Oorzaak van die mislukking zijn naar de mening van deze deskundigen het gebrek aan controle en de aan de economische situatie en het algemeen economisch beleid te wijten onmogelijkheid om de tarieven aan de ontwikkeling van de kosten aan te passen. In plaats van de vervoerondernemingen bij de prijsvorming tot steun te zijn hebben de tarieven de ontwikkeling van de vervoerprijzen eerder geremd en vervalst. Tengevolge daarvan is de rentabiliteit van de ondernemingen niet alleen niet verbeterd maar ondervindt zij bovendien meer en meer de nadelige invloed van het steeds minder op elkaar afgestemd zijn van kostprijzen en tarieven.

2. Zonder specifiek aan te dringen op een aanpassing van het tarief-niveau, hebben de Italiaanse deskundigen aangedrongen op een herziening ervan, vooral met het oog op de opheffing van de negatieve gevolgen van de gewijzigde muntpariteiten en het herstellen van een in alle munteenheden gelijkwaardige margebreedte van 23 %.

De voorzitter van het comité is van mening dat alleen het gebruik van een rekeneenheid momenteel de mogelijkheid kan scheppen om dit probleem op te lossen of dan toch minstens minder acuut te maken. De nieuwe rekeneenheid van de Europese Gemeenschappen zou daartoe een geschikt instrument zijn.

3. Aangezien in december 1974 tenminste in politiek opzicht werd vastgesteld dat de tariefregeling van Verordening 1174/68 niet zou worden toegepast op het verkeer tussen en met de nieuwe lid-staten, had de voorzitter van het comité aan de deskundigen de vraag gesteld of het samengaan van verplichte margetarieven en prijsvorming zonder tussenkomst van de overheid een merkbare invloed had uitgeoefend op de internationale vervoermarkt binnen de Gemeenschap.

Op grond van de eerder summiere antwoorden van enkele deskundigen kan worden geconcludeerd dat geen nadelige gevolgen zijn waargenomen. Afgezien van deze algemene vaststelling verdienen sommige gezichtspunten enige toelichting.

De Britse deskundigen zien geen enkele aanleiding tot wijziging van hun overtuiging, die door de economische kringen verladers en vervoerondernemingen in Groot-Brittannië wordt gedeeld, dat de vrije prijsvorming in alle opzichten efficiënter functioneert dan de ingewikkelde en weinig soepele tariefregeling van de verordening.

De Ierse deskundigen nemen genoegen met de opmerking dat naar hun weten de uiteenlopende standpunten van de Ierse vervoerondernemers en verladers met betrekking tot de verplichte tariefregeling niet is veranderd.

De Dèense deskundigen hebben geen nadelige gevolgen van het samen bestaan van de twee prijsvormingsstelsels en met name van de door hun eigen ondernemingen genoten vrijheid geconstateerd.

Een meer genuanceerd standpunt wordt ingenomen door de Franse deskundigen, die zoals hun Belgische collega's opmerken dat wegens de bestaande mogelijkheid om bijzondere overeenkomsten te sluiten de graad van vrijheid bij de prijsvorming in de verschillende markten in de praktijk niet zoveel verschilt.

Het antwoord van de Duitse deskundigen houdt de interessante vaststelling in dat de vrije prijsvorming in het vervoer tussen de Duitse Bondsrepubliek en de nieuwe lid-staten onmogelijk is omdat de ondernemingen (vervoerders en verladers) verplicht zijn voor het deeltraject in Duitsland het binnenlandse Duitse wegtarief (Reichskraftswagentarif) toe te passen en voor het deeltraject in het buitenland een aangepaste vervoerprijs te vragen of te betalen.

4. Eindconclusie

De Commissie is van mening dat de door het gespecialiseerd comité vastgestelde feiten en de daaruit getrokken conclusies zeer waardevol zijn voor de ontwikkeling van het beleid inzake vervoerprijzen in deze sector alsook voor het gehele goederenvervoer. Aangezien de organisatie van de communautaire vervoermarkt binnenkort (eind 1975) zal worden besproken, is het nuttig dat alle geïnteresseerde kringen van dit verslag kennis nemen.