

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)491

Vol. 1975/0188

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 (75) 491 def.

Brussel, 1 oktober 1975.

RAPPORT

over de huidige situatie op de markten
voor goederenvervoer binnen de Gemeenschap.

COM (75) 491 def.

I N H O U D

Blz.

INLEIDING	2
DEEL I - DE HUIDIGE TOESTAND	3
1. De reglementering	4
2. De ontwikkeling van het vervoer	5
3. De ontwikkeling van de afzonderlijke vervoertakken..	7
4. De ontwikkeling van de vervoerprijzen	8
DEEL II - DE RESULTATEN	9
1. De bijdrage van de ordening van de vervoermarkt tot de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt	9
1.1. Wijzigingen in de vraag naar vervoer	11
1.1.1. Kwantitatief	11
1.1.2. Structureel	11
1.1.3. In de richting van de verkeersstromen ..	12
1.1.4. In de kenmerken van de dienstverlening .	12
1.2. De relaties tussen vraag en aanbod	14
1.2.1. De mate waarin de commerciële vervoer- markten kwantitatief in de behoeften voorzien	16
1.2.2. De mate waarin de commerciële vervoer- markten kwalitatief in de behoeften voorzien	19
2. De concurrentie	21
2.1. Algemene beschouwingen	21
2.2. Misbruik van machtsposities	22
2.3. Ruineuse concurrentie	23
2.4. De invloed van de concurrentie op de vervoer- prijzen	24
2.5. Distorsies van de concurrentie	25

3. De integratie van de vervoersector binnen de Gemeenschap	28
3.1. De in artikel 75, 1 a) van het EEG-Verdrag bedoelde gemeenschappelijke regels	28
3.2. De toelating van vervoerders tot nationaal vervoer in een lid-staat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 75, 1 b) van het Verdrag)	30
3.3. De verwezenlijking van het vestigingsrecht (artikel 52 e.v. van het Verdrag)	31
4. De gemeenschappelijke ordening van de vervoermarkten en de verwezenlijking van de algemene beleidslijnen.	32
4.1. Beschouwingen van algemene aard	32
4.2. De exploitatieplicht en de vervoerplicht	34
4.3. De tariefplicht	35
5. Doeltreffendheid en invloed van overheidsmaatregelen m.b.t. de gemeenschappelijke ordening van de markten voor goederenvervoer	36
5.1. Diverse vormen van reglementering van de capaciteit	36
5.1.1. Contingentering van de vergunningen	36
5.1.2. Onderzoek van de individuele behoefte aan vervoer	38
5.2. De verschillende vormen van tarifiering	38
5.3. De gevolgen van de tarifiering op de werkelijke prijzen	39
5.4. De gevolgen van de reglementering van de capaciteit op de rentabiliteit van het transport-materieel	41
5.5. De aanpassing aan de markteisen in de tijd en in de ruimte	43

1. INLEIDING

1. Dit rapport bestaat uit twee delen en twee bijlagen. In een eerste deel analyseert de Commissie de huidige stand van zaken op de diverse markten voor nationaal en internationaal goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenvaart binnen de uitgebreide Gemeenschap, in het licht van de in de afzonderlijke lid-staten geldende wettelijke en bestuursrechtelijke regelingen en de tot dusverre behaalde resultaten op communautair vlak.

Het opstellen van deze analyse werd fel bemoeilijkt namelijk wegens een gebrek aan gegevens en aan middelen om een goed overzicht te krijgen van de markt in de uitgebreide Gemeenschap. Daarbij leverden de eerste consultaties van het beroepsleven en de bij het sociaaleconomisch leven geïnteresseerden, niet de verwachte bijkomende informatie op.

2. In het tweede deel dat handelt over "de resultaten" gaat de Commissie na in hoeverre de werking van de vervoermarkten, zoals in artikel 74 van het Verdrag bepaald, heeft bijgedragen tot de inzonderheid in artikel 2 daarvan genoemde doelstellingen.

3. Dit rapport werd door de Commissie in de loop van het 2de trimester 1975 ter consultatie voorgelegd aan regeringsafgevaardigden, het beroepsleven en de bij het sociaal-economisch leven geïnteresseerden. Het houdt in grote mate rekening met hun opmerkingen.

Daar waar de Commissie accoord gaat met de opmerkingen werden zij in het gewijzigd document opgenomen. In de andere gevallen werd melding gemaakt van de belangrijkste opmerkingen in een nota onderaan de betreffende bladzijden.

4. Dit verslag is niet bedoeld als een verdediging van de voorgestelde stelsels voor de ordening van de goederenvervoermarkten, die door de Commissie aan de Raad werden voorgelegd. Het wil echter aan al de belanghebbenden de mogelijkheid bieden de situatie van het vervoer op de diverse nationale en internationale markten objectief te beoordelen. Te dien einde is het gevoegd bij de voorstellen van de Commissie aan de Raad.

DEEL I

DE HUIDIGE TOESTAND

5. De structuren en de kenmerken van de vervoermarkten binnen de EEG zijn in hun ontwikkeling, zij het in uiteenlopende vorm, beïnvloed door voorschriften uitgaande van nationale instanties of van instellingen van de Gemeenschap, alsmede door overeenkomsten die de lidstaten in het kader van andere internationale organisaties hebben gesloten.

Het is dus van belang om een goed inzicht te krijgen in de inhoud van deze voorschriften : men raadplege hiertoe bijlage I bij dit rapport (doc. VII/136/75).

6. Daarnaast moet men op de hoogte zijn van de economische ontwikkelingen die zich in het kader van de stelsels die aan deze voorschriften zijn onderworpen hebben voorgedaan in het vervoer, de vervoermiddelen en -prijzen. Bijlage II bij dit verslag (doc. VII/137/75) bevat tabellen dienaangaande.

7. In het onderstaande wordt getracht deze gegevens te analyseren en de voornaamste tendensen in de ontwikkeling van de stelsels tijdens de afgelopen jaren aan het licht te brengen.

1. De reglementering

8. Tot aan de afgelopen jaren sloten de nationale wetgevingen op vervoergebied aan bij de historische ontwikkeling van de diverse vervoertechnieken, die van het aanvankelijke monopolie van de spoorwegen via de economische crisis van de jaren dertig tenslotte leidde tot de snelle opkomst van het wegvervoer.

Sinds enkele jaren zijn in alle sectoren van het vervoer en in alle lid-staten tendensen waar te nemen om deze regelingen soepeler te maken, ofschoon de recente energiecrisis en de milieuproblematiek hebben geleid tot een grotere nadruk op het openbare nutsaspect van het vervoer.

9. Hoewel alle lid-staten met in wezen gelijke problemen te maken hebben, hebben zij deze op sterk uiteenlopende wijze opgelost, zodat de situaties thans onderling vaag sterk verschillen (*).

Zo bestaat in het Verenigd Koninkrijk en in Ierland volstrekte vrijheid bij de prijsvorming in de spoorwegsector ; in de andere lid-staten daarentegen zijn de spoorwegen aan min of meer strenge regels gebonden.

Voor het goederenvervoer over de weg bestaan in de meeste lid-staten regelingen op het gebied van de toegang tot de markt en vervoerprijzen en - voorwaarden. Het Verenigd Koninkrijk en Ierland hebben alle voorschriften voor de transportcapaciteit en de prijsvorming bij het goederenvervoer afgeschaft.

(*) De groep van de 9 spoorwegen (groep UIC) doet opwerken dat de verschillende oplossingen in de Lid-Staten het gevolg zijn van verschillende situaties op het economisch, geografisch en historisch vlak.

De voorwaarden voor de toegang tot de markt blijven in sommige lid-staten beperkt tot subjectieve eisen zoals de betrouwbaarheid, de financiële draagkracht en de vakbekwaamheid van de vervoeronderneming. Tegenwoordig gaan de lid-staten meestal niet verder dan het stellen van een of twee van deze voorwaarden. Daarentegen wordt in een richtlijn van de Raad van 12.11.1974 (1) bepaald, dat vanaf 1 januari 1978 aan alle drie criteria moet worden voldaan.

Andere lid-staten passen tegelijkertijd contingentierungsregelingen toe die afgestemd zijn op de marktsituatie of de individuele behoeften van de bedrijven.

De vervoerprijzen en -voorwaarden zijn in het ene land streng geregeld en in het andere volkomen vrij.

Bij de binnenscheepvaart is de toegang tot de markt vrij, behalve in één land voor wat betreft het binnenlandse vervoer. Daarentegen bestaan in de vier lid-staten van het Europese vasteland waar de binnenscheepvaart een belangrijke rol speelt, diverse voorschriften voor de vervoerprijzen in het binnenlandse verkeer en in sommige gevallen wordt een "beurtrolsysteem" toegepast.

2. De ontwikkeling van het vervoer

10. Alvorens op de problemen van de ordening van de markt voor goederenvervoer in te gaan, zou het interessant zijn om de rol van de afzonderlijke vervoertakken binnen de uitgebreide Gemeenschap te analyseren.

./...

(1). PB N° L 308 van 19.11.1974

De beschikbare statistieken voor de drie vervoertakken, spoor, weg en binnenvaart, in de negen lid-staten zijn echter onvolledig of berusten op uiteenlopende grondslagen ; zij kunnen daarom niet dienen voor wetenschappelijk verantwoorde vergelijkingen. Bovendien zijn deze statistieken zeer globaal opgevat.

Alleen uit de vervoerstatistiek van de VN (1) kunnen enige conclusies worden getrokken over de ontwikkeling van het goederenvervoer als geheel en over het relatieve belang van de afzonderlijke vervoertakken in de uitgebreide Gemeenschap. In de door het Bureau voor de statistiek van de EG gepubliceerde statistieken worden daarentegen tot dusverre alleen de zes oorspronkelijke lid-staten behandeld.

11. Uit tabel 1 en 2 in bijlage II (doc. VII/137/75) blijkt het volgende :

- de groei van het totale transportvolume heeft de economische expansie in de Gemeenschap op de voet gevolgd. In 1972 bedroeg ten opzichte van 1963 het indexcijfer voor het gehele vervoer, uitgedrukt in ton/km 144 ;
- de verdeling van het vervoer tussen railvervoer, wegvervoer, binnenvaart en vervoer per pijpleiding is in deze 10 jaren beïnvloed door radicale structuurwijzigingen op de vervoermarkten.

Allereerst vallen de volgende zaken op :

- Het aandeel van de spoorwegen in het totale goederenvervoer is tijdens de periode van 1963 tot 1972 gedaald van 38 % tot 27 %. In Nederland en in het Verenigd Koninkrijk, waar de concurrentie het vrijst kan spelen, gaat het door de spoorwegen getransporteerde volume eveneens achteruit (- 26 % in Nederland; - 16 % in het Verenigd Koninkrijk). Het totale transportvolume bevindt zich in 1972 op index 101 ten opzichte van 1963.

(1) Jaarboek voor vervoerstatistieken voor EUROPA 1972 (Verenigde Naties 1973).

- De binnenscheepvaart stagneert (een aandeel van 16 % in 1963 tegenover 13 % in 1972) ; zij overheerst echter nog steeds in Nederland, waar zij 56 % van het totale vervoer voor haar rekening neemt en speelt in Duitsland (met 20 %) en in België (met 23 %) ook een belangrijke rol. In Frankrijk is zij van minder groot belang (8 %) en in de andere landen heeft ze nauwelijks iets te betekenen. Het totale volume bereikt in 1972 de index 124 ten opzichte van 1963.
- Het vervoer over de weg is sterk gestegen (beroepsvervoer en eigen vervoer) ; zijn aandeel in het vervoer nam toe van 44 % in 1963 tot 50 % in 1972 en het totale volume komt overeen met een indexcijfer van 163 ten opzichte van 1963.
- De toename van het olietransport in pijpleidingen is frappant : zijn aandeel nam in de referentieperiode toe van 2 tot 10 % en de index van het totale volume stond in 1972 op 609.

3. De ontwikkeling van de afzonderlijke vervoer-takken

12. Uit de tabellen 3, 4 en 5 kan men de ontwikkeling van de afzonderlijke vervoermiddelen (bedrijfswagens en binnenschepen aflezen). Hierbij stelt men het volgende vast :

- in het goederenvervoer over de weg is het totale wagenpark binnen de Gemeenschap sterk uitgebreid (+ 43 % tussen 1962 en 1971), en wel in alle lid-staten, maar in het bijzonder in Nederland (+ 92 %), in Italië (+ 68 %), in Frankrijk (+ 60 %) en in Duitsland (+ 55 %).

Een verdeling van de voertuigen tussen die welke dienen voor vervoer voor rekening van derden en vervoer voor eigen rekening kon niet worden gemaakt. Uit een statistiek over vier landen opgesteld door het "Bureau voor de Statistiek van de EG" (tabel 4) blijkt, dat de voor eigen vervoer gebruikte wagens verre in de meerderheid zijn (ongeveer 4 maal meer in Duitsland, 12 maal meer in Frankrijk, 4 maal meer in Italië en 8 maal meer in België).

./...

Met betrekking tot het laadvermogen lopen de verhoudingen minder uiteen (ongeveer 1,5 maal meer in Duitsland, 3 maal meer in Frankrijk, 1,1 maal meer in Italië, 2,3 maal meer in België).

Het blijkt overigens dat het vervoer voor eigen rekening in de referentieperiode 1962/1971 veel meer is toegenomen dan het beroepsvervoer (in Duitsland met 45,8% tegenover 25,2% wat het aantal voertuigen betreft en met 75,5% tegenover 66,2% wat het laadvermogen betreft; in Italië met 133,7% tegenover 20,9% wat betreft het aantal voertuigen en met 91,4% tegenover 22,8% wat betreft de capaciteit); in Frankrijk en in België zijn de verhoudingen - zij het in geringere mate - precies omgekeerd.

- in de binnenscheepvaart is het totale aantal schepen verminderd : van 69.800 in 1962 tot 61.500 in 1971. Vooral het aantal sleepscheepen is geslonken; van 22.2000 tot 13.200.

Het aantal duwbakken werd ruim dubbel zo groot (stijging van 1.400 tot 3.100).

4. De ontwikkeling van de vervoerprijzen

13. De enige min of meer volledige gegevens waarover de Commissie beschikt hebben betrekking op het vervoer per spoor. Op Tabellen 6 en 7 kan men de ontwikkeling volgen van de gemiddelde opbrengst - per ton/km - van wagenladingvervoer tijdens de periode 1963 - 1973. Het valt op dat in alle landen waarover volledige inlichtingen konden worden verzameld de index van deze doorsnee-opbrengsten - per ton/km - lager ligt dan de index van de consumentenprijzen.

Met betrekking tot het internationaal vervoer van de binnenvaart konden alleen enkele zeer onvolledige gegevens over de Rijntransporten (tabellen 7 en 8) worden vergaard. De stijging van de desbetreffende vervoerprijzen schijnt ongeveer evenredig met die van de consumentenprijzen te zijn verlopen.

Voor het wegvervoer konden geen inlichtingen worden verzameld aangaande de internationale transporten. Alhoewel in Duitsland statistieken over de toegepaste prijzen in binnenlands verkeer voorhanden zijn, is een vergelijking met andere landen niet mogelijk. *

* Aan de suggestie van de U.I.C. kon zodoende geen gevolg worden gegeven.

DEEL II
DE RESULTATEN

Thans komt de vraag op in hoeverre de werking van de vervoermarkten in de Gemeenschap, waarvan de voornaamste kenmerken in deel I van dit rapport beschreven zijn, heeft bijgedragen tot de verwezenlijking van de met name in artikel 2 van het EEG-Verdrag genoemde doelstellingen, zoals in artikel 74 wordt bepaald

Om hierop een antwoord te kunnen geven, moet men deze resultaten aan de volgende criteria toetsen :

1. de bijdrage van de ordening van de vervoermarkten tot de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt;
2. de omstandigheden waaronder de concurrentie zich afspeelt;
3. de communautaire integratie van de vervoersector;
4. de rol van de gemeenschappelijke ordening van de markt voor goederenvervoer bij de verwezenlijking van algemene beleidsdoelen;
5. doelmatigheid en waarde van de overheidsmaatregelen met betrekking tot de gemeenschappelijke ordening van de markten voor goederenvervoer.

1. De bijdrage van de ordening van de vervoermarkten tot de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt

14. In haar mededeling aan de Raad van 24 oktober 1973 verklaarde de Commissie :

"Voor de verwezenlijking van de algemene doelstellingen van het Verdrag van Rome in het kader van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals voorgeschreven in dat Verdrag, dient geleidelijk en volgens coherente beginselen een communautair verkeersstelsel te worden ingevoerd dat met zo min mogelijke kosten voor de samenleving aan de behoeften van de economische unie en van de maatschappij voldoet. De doelmatigheid van dit stelsel zal in grote mate bepalend zijn voor de optimale benutting van de produktiefactoren en de ontwikkeling van de maatschappij, met het oog op een verbetering van de omstandigheden waaronder de volkeren van de Gemeenschap leven en werken."

15. Om na te gaan of en in hoeverre de nationale of communautaire voorschriften ter ordening van de markten voor goederenvervoer de doelstellingen van het gemeenschappelijke vervoerbeleid hebben gediend, moeten wij aandacht besteden aan :

a) de kwantitatieve en kwalitatieve wijzigingen in de vraag naar vervoer op het gehele continent omvattende markt, in het licht van de structurele wijzigingen in de economieën van de lid-staten,

b) de geschiktheid van de huidige op controle van de vervoercapaciteit- en -prijzen gebaseerde stelsels, om op optimale wijze in de vervoerbehoefden te voorzien, met inachtneming van de eisen die aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid worden gesteld, namelijk :

- verlaging van de kosten en verbetering van de kwaliteit van het vervoer,
- voortdurende aanpassing aan de technische vooruitgang, verhoging van de rentabiliteit van de bedrijven en van de levensstandaard en verbetering van de arbeidsomstandigheden.

In dit deel van het rapport wordt gezocht naar een antwoord op deze vragen.

1.1. Wijzigingen in de vraag naar vervoer

1.1.1. Kwantitatief

16. De verwezenlijking van de douane-unie, het voortschrijden van de economische unie en de expansie van de economieën van de lid-staten hebben geleid tot een aanmerkelijke groei van produktie en handelsverkeer; de vraag naar vervoer volgde deze groei, die tot aan de economische crisis van het jaar 1974 gestadig aanhield.

Op tabel 1 in bijlage II wordt deze ontwikkeling in cijfers uitgedrukt.

1.1.2. Structureel

17. De groei van de vraag werd begeleid door diepgaande structuurwijzigingen.

De twee afgelopen decennia werden meer in het bijzonder gekenmerkt door :

- de vervanging van sommige traditionele energiebronnen zoals steenkool door aardolie,
- de toenemende industrialisatie van de economieën van de lid-staten met als gevolg een grotere uitbreiding van het vervoer van grondstoffen en industrie-produkten, t.o.v. het vervoer van landbouwprodukten,
- een steeds verdergaande taakverdeling in het produktieproces, zodat in elke fase een beroep moet worden gedaan op de diensten van het vervoer,
- de verhoging van de levensstandaard, die de markt verruimde voor bepaalde consumptiegoederen die in het verleden als luxe werden beschouwd en een beperkte afzet hadden.

Door toedoen van al deze factoren is de traditionele samenstelling van de vraag naar vervoer radicaal veranderd. Tegelijk ontstond een behoefte aan nieuwe, sterk gespecialiseerde, snelle en betrouwbare vervoermiddelen, waarbij de consequente uitbreiding van gecombineerd vervoer en de rationele inschakeling van de transportfactor in de produktie een bijzonder belangrijke rol speelde.

1.1.3. In de richting van de verkeersstromen

18. De verplaatsing van de staalindustrie naar de kustgebieden en omgekeerd de vestiging van olieraffinaderijen in het binnenland, in de nabijheid van de distributiemarkten voor industrieproducten, de totstandkoming van industriële ontwikkelingspolen in voorheen voornamelijk agrarische gebieden, zijn de meest in het oog springende elementen van een kentering in de verkeersstromen in West-Europa (bij wijze van spreken het topje van de ijsberg).

De daaruit voortvloeiende herverdeling van het verkeer tussen de diverse vervoertakken berust op hun mogelijkheden om zich aan de nieuwe marktsituatie aan te passen.

De achteruitgang van het steenkoolverbruik, de nieuwe vestigingen van de zware industrie in de nabijheid van zeehavens (staal- en chemische bedrijven), die het binnenlands vervoer van steenkool en ijzererts grotendeels overbodig maakten, alsmede de aanleg van pijpleidingen voor petrochemische produkten (ruwe en geraffineerde olie) zijn belangrijke factoren, die samen in het nadeel van het vervoer over land en in het bijzonder per spoor hebben gewerkt.

1.1.4. In de kenmerken van de dienstverlening

19. De verlenging van het produktieproces van een steeds groter aantal produkten als resultaat van talrijke, complexe en dure bewerkingen die veel meer kosten dan de gebruikte grondstoffen zelf, het strategische belang van de voorraden en de hoge financieringskosten hebben tot een fundamentele wijziging geleid in de verhouding tussen de factoren tijd en geld in de vervoerfunctie.

Anders gezegd: op sterk concurrerende markten zoals die voor de industrieproducten is het noodzakelijk de produktiekosten en onrendabele immobilisaties tot het uiterste te beperken en het kapitaal zo snel mogelijk te laten circuleren. Met het oog hierop blijven snelle en regelmatige vervoerdiensten ook in de toekomst belangrijke factoren in het produktieproces.

Hetzelfde geldt voor het vervoer van landbouwprodukten. Ook hier heeft de gestegen koopkracht van grote lagen van de bevolking in de lid-staten het afzetgebied voor bepaalde landbouwprodukten aanmerkelijk verruimd.

Hieruit volgt dat voor het vervoer van een groot aantal produkten van de industrie grotere waarde wordt gehecht aan de kwaliteit van de dienstverlening (snelheid en accuratesse) dan aan de prijsfactor. Bovendien is het gevolg van de waardeverhoging van de afgewerkte produkten een geleidelijke daling van de invloed van de vervoerprijs op de eindprijzen van deze produkten. De samenvoeging van deze factoren verklaart in zekere zin de wijzigingen in de vraag naar vervoer en in de positie van iedere vervoertak afzonderlijk.

Een laatste, zij het minder belangrijk punt verdient hier nog de aandacht.

De splitsing van de produktie in talrijke fasen, de specialisatie van de industriecentra, de diversificatie van de opslagplaatsen en de noodzaak de voorraden snel te kunnen wisselen, al deze factoren hebben ertoe geleid dat steeds vaker kleine ladingen snel van het ene adres naar het andere moeten worden vervoerd, een taak waarop vrachtwagens beter berekend zijn dan de trein.

1.2. De relaties tussen vraag en aanbod

20. In het vorige hoofdstuk werd ingegaan op de fundamentele wijzigingen in het volume, de structuur en de bijzondere kenmerken van de vraag naar vervoer. Nu zullen wij nagaan in hoeverre de transportsystemen binnen de Gemeenschap in staat zijn om zowel kwantitatief als kwalitatief in de behoeften te voorzien.

21. Men kan de eisen van de gebruiker van het vervoer definiëren als een vraag en een behoefte die zowel uitgaan van de enkeling als van de maatschappij: de enkeling vraagt een bepaalde dienst aan het vervoer en wanneer de normale marktmechanismen deze niet kunnen verlenen, ontstaat een behoefte. Wanneer de vervoerders - in hun eigen belang - onder de normale marktcondities aan deze vraag kunnen voldoen, blijft men in de commerciële sfeer. Bij onvoldoende aanbod aan commerciële dienstverlening ontstaat een behoefte aan meer dienstverlening die men "sociale vraag" zou kunnen noemen.

Men spreekt van een commerciële dienst, wanneer alle kosten daarvan door de door de verbruiker betaalde prijzen worden gedekt. Bij een dienstverlening, die aan de "sociale vraag" beantwoordt, worden daarentegen de kosten van het vervoer tussen de verbruikers en de overheid verdeeld.

In de sector "behoefte" (of "sociale sector") bestaan twee soorten van dienstverlening: die welke op zichzelf niet rendabel zijn en die, waarbij om politieke of sociale redenen lage tarieven worden gebezigd, zodat ze evenmin rendabel zijn.

Men kan dit vraagstuk verder uitwerken door tussen individuele en collectieve kosten te onderscheiden, wat vooral van belang is wanneer men over investeringen moet beslissen. De overheid moet niet alleen de interne, maar ook de externe kosten in aanmerking nemen. In dit verband merken wij op, dat de methode van de kostenbatenanalyse tot een beter inzicht in de hier aangestipte problemen heeft bijgedragen.

Bij het begrip "openbare dienst" denkt men meestal aan collectieve behoeften waarvoor geen markt bestaat (bv. landsverdediging, ordebewaring). Hieronder vallen echter ook andere behoeften, die door verkooptransacties bevredigd worden, maar waarbij concurrentie geen rol kan spelen (bv. de elektriciteitsvoorziening). Van hieruit kan ook het verkeer mede als een dienst van "openbaar nut" worden omschreven. Het verkeer als geheel is uiteraard geen dienst van openbaar nut, maar dit neemt niet weg dat aan de dienstverlening op dit gebied bepaalde eisen worden gesteld waarbij de samenleving als geheel betrokken is. Daar waar de dienstverlening met verlies gepaard gaat, is er altijd sprake van een sociale behoefte.

Het is moeilijk de sector "dienst van openbaar nut" in cijfers uit te drukken; uiteindelijk geven kwalitatieve criteria in zekere zin de doorslag bij de overheidsbesluiten ten aanzien van de invoering en de omvang van openbare diensten.

In het algemeen kan de vraag naar goederenvervoer in de commerciële sector worden ingedeeld. Er kunnen zich echter gevallen voordoen, waarbij het functioneren van dit vervoer volgens de marktbeginselen niet aan het algemene belang beantwoordt. Daarom voorzien bv. artikel 80 van het EEG-Verdrag en 70 van het EGKS-Verdrag in de mogelijkheid, om goederenvervoer overeenkomstig het algemeen belang te regelen.

1.2.1. De mate waarin de commerciële vervoermarkten kwantitatief in de behoeften voorzien

22. Wij mogen aannemen dat kwantitatief de vervoercapaciteit in het wegvervoer over het algemeen aan de vraag heeft kunnen voldoen, afgezien van sommige verbindingen. Uit het overzicht van het totale goederenvervoer in bijlage II - document VII/137/75 - blijkt dat de stijging bij het wegvervoer verreweg het grootst is geweest (+ 63% tussen 1962 en 1973 ten opzichte van een totale stijging van railvervoer, wegvervoer, binnenvaart en vervoer per pijpleiding met 44% (*).

23. Men kan zich echter afvragen of zonder de door sommige lid-staten genomen maatregelen tot kwantitatieve beperking in het nationale en internationale verkeer deze toename niet nog groter geweest zou zijn. Deze beperkingen, die gelden voor het beroepsgoederenvervoer, kunnen de overgang op eigen vervoer sterk in de hand werken en daardoor de ontwikkeling van een vorm van vervoer stimuleren die vaak boven andere wordt geprefereerd. Zelfs wanneer de economische realiteit sterker is dan de door de overheid opgelegde beperkingen ondervindt de markt reeds schade omdat door het trage functioneren van het overheidsapparaat de invoering van aanpassingsmaatregelen veel tijd vergt. Aangezien de ontwikkeling van de markt ondertussen niet heeft stilgestaan, zijn de nieuwe maatregelen, waarbij nog van de

(*) De UIC-groep is van mening dat de beschikbare statistieken zonder meer niet toelaten onbetwistbare besluiten te trekken, vooral omdat die statistieken zeer globaal zijn opgevat en er in feite een hele reeks deelmarkten bestaan met grote verschillen in de relaties tussen vraag en aanbod.

vroegere toestand wordt uitgegaan, steeds weer achterhaald. Bovendien kan een bedrijf, dat in zijn natuurlijk aanpassingstempo wordt geremd, geen rationeel bedrijfsbeleid op middellange termijn voeren, want het moet zich daarbij vaak meer op de overheidsmaatregelen richten dan op de hedendaagse economische realiteit.

24. Uit het bovenstaande blijkt dus (*), dat de interventie van overheidswege de natuurlijke ontwikkeling van het wegvervoer niet heeft kunnen afremmen. Een vergelijking van de ontwikkeling van het vervoer op de markten met kwantitatieve restricties en die, waar het vervoer volledig de vrije hand werd gelaten, levert hiertoe het bewijs. Men moet echter toegeven dat in bepaalde, op zichzelf staande gevallen de zeer strenge contingentering remmend heeft gewerkt zodat ondercapaciteit en daarmee distorsies in de concurrentie zijn ontstaan. Verderop in dit rapport wordt hierop nader ingegaan.

(*) De UIC groep is van mening dat bedoeld onderzoek hoofdzakelijk betrekking heeft op de belangen van de maatschappij en de verbruikers; met de belangen van de vervoerondernemingen wordt niet genoeg rekening gehouden.

./.

25. De binnenscheepvaart kent over het algemeen geen kwantitatieve beperkingen en heeft steeds aan de behoefte kunnen voldoen.

Deze sector bleek zich echter soms kwalitatief en zelfs kwantitatief slecht aan de omstandigheden aan te passen. Daarom moest de overheid ingrijpen om door middel van door haar gesubsidieerde regelingen de meest verouderde schepen te laten slopen.

Daarnaast doet zich in verband met de bijzondere kenmerken van de binnenscheepvaart, die van de natuurlijke omstandigheden afhankelijk is en over een reserve aan scheepsruimte beschikken moet, regelmatig een tijdelijke overcapaciteit voor. Om dit te verhelpen is momenteel een stelsel voor vrijwillige tijdelijke oplegging op de belangrijkste waterwegen van de Gemeenschap in voorbereiding.

26. Ook in het spoorwegvervoer is de huidige vervoercapaciteit in normale tijden voldoende om aan de behoeften van de gebruiker te voldoen. Hierbij dient echter het volgende te worden opgemerkt :

- De spoorwegbedrijven zijn niet geheel vrij om te beslissen over hun investeringen in rollend materieel, maar zijn daarvoor meestal afhankelijk van de toeziende overheidsinstanties, die hun beslissingen treffen in het kader van de jaarlijkse begrotingsprocedure en daarbij rekening moeten houden met overwegingen van politieke aard.
- Daar het bedrijf zowel het personen- als het goederenvervoer verzorgt, ondergaat dit laatste op gezette tijden de invloed van het reizigersverkeer: op sommige lijnen gaat het reizigersverkeer tijdens periodes van drukte zelfs voor.

- De mogelijkheid tot gestadige aanpassing aan de vraag naar vervoer hangt in hoge mate af van de ontwikkeling van de infrastructuur, die de spoorwegmaatschappijen echter niet zelf in de hand hebben. Sommige lijnen zitten reeds aan de grens van hun capaciteit. In de eerste maanden van de energiecrisis zijn bijvoorbeeld moeilijkheden opgetreden als gevolg van de sterk toegenomen vraag naar spoorvervoer. Deze toestand werkt overigens nadelig op de kwaliteit van de dienstverlening, in het bijzonder wat betreft de leveringstermijnen.

1.2.2. De mate waarin de commerciële vervoermarkten kwalitatief in de behoeften voorzien

27. Wil men zich ook maar enigszins een beeld kunnen vormen van de wijze waarop het vervoerstelsel aan de binnen de Gemeenschap bestaande behoeften heeft kunnen beantwoorden, dan moet men naast de zuiver kwantitatieve aspecten ook onderzoeken of de diverse vormen van vervoer aangepast zijn aan de zeer uiteenlopende behoeften van een sterk geïndustrialiseerde economie.

28. Het vervoer over de weg kon zich dank zij zijn soepele structuur en ondanks de kwantitatieve beperkingen vrij goed aan de eisen aanpassen. Hierbij speelden de volgende factoren een rol :

- specialisering van het materieel : de vervoerder beschikt tegenwoordig over zoveel verschillende bedrijfsvoertuigen dat hij aan alle eisen van de klanten wat betreft laadvermogen en uitrusting tegemoet kan komen,
- de dienstverlening : dank zij de hoge technische kwaliteiten van de moderne voertuigen en de aanleg van grote autowegen kan het huis-huisvervoer sneller worden uitgevoerd.

- de soepele service : de beroepsstructuur (talrijke kleine bedrijven, verspreid over het gehele gebied van de Gemeenschap) is zodanig dat de opdrachtgever nooit lang op een voertuig heeft te wachten.

29. De binnenscheepvaart heeft zich stap voor stap aan de gewijzigde vraag kunnen aanpassen.

Door de invoering van nieuwe technieken (duwvaart, continuvaart met gebruik van radar, groter laadvermogen) en door de bouw van gespecialiseerde schepen is het materieel zeer sterk gemoderniseerd.

Er werd grote moeite gedaan om verouderde vaartuigen te vervangen, overigens met financiële overheidssteun.

De omvangrijke werkzaamheden verricht aan de grote Europese waterwegen (kanalisering, modernisering van sluizen, nieuwe installaties) hebben de rentabiliteit en de efficiency van de binnenscheepvaart verhoogd.

30. De spoorwegen hebben ondanks de eerder genoemde kredietbeperkingen veel moeite gedaan om hun service aan de gebruiker te verbeteren, met opmerkelijke resultaten.

De spoorwegen konden echter ondanks hun veelzijdige dienstverlening niet altijd profijt trekken uit de technische en economische voordelen die zij ten opzichte van de andere vervoertakken bezitten (minder energieverbruik dan het wegverkeer, veiligheid, grotere onafhankelijkheid van weersomstandigheden en verkeerscongesties, transporten in afzonderlijke wagons of in gesloten treinen, meer mogelijkheden tot automatisering, enz.....). Zij bezitten niet de zelfstandigheid die noodzakelijk is om zich aan de nieuwe eisen van de markt te kunnen aanpassen en zich steeds meer te gaan specialiseren op de wijze van vervoer waarvoor zij het meest geschikt zijn (gesloten treinen, verre afstanden, wagentroepen, grote containers, aansluitingsverkeer enz.....) (*)

2. De concurrentie

2.1. Algemene beschouwingen

31. Nu wij hebben gezien, in hoeverre de vervoerbehoefden door de afzonderlijke vervoertakken worden gedekt, komt de vraag op, welke invloed de zo juist beschreven toestand op de vervoerprijzen heeft en in welke mate machtsposities of ruimere concurrentie zich op de markt voor goederenvervoer hebben doen gelden.

In verband met het heterogene karakter van de markt en het gebrek aan systematische gegevens is het niet mogelijk de toestand zo nauwkeurig te beoordelen als wenselijk ware geweest.

(*) De Bundesverband Spedition und Lagerei meent dat de slechte toestand van de spoorwegen niet alleen het gevolg is van een gebrek aan autonomie.

2.2. Misbruik van machtsposities

32. Over het algemeen behoedt de spreiding van de wegtransport- en binnenscheepvaartondernemingen deze vervoertakken voor misbruik van machtsposities.

In elk van deze sectoren heerst een zo scherpe concurrentie, dat het ontstaan van monopolies of oligopolies zoniet uitgesloten dan toch wel fel verminderd is.

Dit wordt bevestigd door het feit dat de Commissie nog nooit overtredingen van Verordening nr. 1017/68 betreffende de toepassing van de mededingingsregels op het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren heeft moeten bestraffen.

33. Theoretisch rijst de vraag, of het bestaan van spoorwegbedrijven van nationale omvang niet tot een oligopolie in de prijsvorming zou kunnen leiden. De diensten van de Commissie menen hierop in 't algemeen een ontkennend antwoord te moeten geven, daar het aandeel van de spoorwegen op de nationale en internationale markt voor goederenvervoer geslonken is (Op sommige markten bekleden zij zelf een minderheidspositie). Wanneer men bedenkt, dat een wijze van transport bijna altijd door een andere vervangen kan worden (met name het vervoer per spoor door vervoer over de weg), moet men wel tot het inzicht komen dat het gevaar voor misbruik van machtsposities praktisch fel verminderd, zoals de ervaring overigens heeft uitgewezen. Het is nochtans niet uitgesloten dat op bepaalde specifieke vervoermarkten (met inzet bv. van speciaal materieel) of t.o.v. bepaalde klanten de spoorweg tijdelijk in een machtspositie zou kunnen verkeren, met name door toepassing van speciale tarieven.

2.3. Ruineuse concurrentie

34. Zowel in nationaal als in communautair verband wordt steeds weer gewezen op het gevaar van ruineuse concurrentie als argument voor de noodzakelijkheid van bepaalde overheidsmaatregelen ter beperking van de vrijheid van de ondernemer om over investeringen in transportmaterieel of over de prijzen te beslissen.

In dit rapport zullen wij op de theoretische fundering van deze stellingen niet ingaan, maar zullen wij trachten vast te stellen of en hoe zulke situaties zich kunnen voordoen.

35. Voor het wegvervoer is het moeilijk een enigszins nauwkeurig antwoord op deze vraag te geven.

Op de nationale vervoermarkten lopen de meningen uiteen: volgens de spoorwegen en tot op zekere hoogte ook de wegtransporteurs lijdt de markt voortdurend onder een te hoog aanbod, waarmee de voorwaarden voor ruineuse concurrentie zijn geschapen. De gebruiker echter is de tegen-gestelde mening toegedaan.

Bij de beoordeling van het internationale vervoer tussen lidstaten kan men tot op zekere hoogte uitgaan van de ervaringen met Verordening nr. 1174/68. Uit de waarnemingen over de afgelopen jaren blijkt dat de vervoertarieven over het algemeen binnen de marge van 23% schommelen, zonder echter de laagste grens te bereiken. Wanneer in bijzondere overeenkomsten prijzen worden bepaald die onder de laagste grens liggen, dan is dit in beginsel mogelijk gemaakt door kostenverlagingen dank zij betere organisatie. Hieruit zou men kunnen opmaken, dat bij het wegvervoer een tendens tot ruineuse concurrentie onbestaanbaar is.

36. De diensten van de Commissie geloven niet dat er zich ernstige en langdurige gevallen van ruineuse concurrentie kunnen voordoen, daar dit door de beroepsstructuur zelf wordt verhinderd. Men kan zich toch moeilijk voorstellen hoe een kleine transportonderneming lange tijd tegen prijzen zou kunnen werken die de kostprijs niet dekken, zonder automatisch failliet te gaan. (*)

Men kan zich dus afvragen of de uiteenlopende beoordelingen van beide partijen niet voortvloeien uit een verschillende interpretatie van het begrip "ruineuse concurrentie". Wanneer men dit begrip aanwendt op een situatie waarin de ongelijke behandeling tussen de betrokken ondernemingen doorwerkt in de kosten en dus in de prijzen, moet het vraagstuk vanuit een andere hoek worden benaderd, want dan heeft men te maken met distorsie van de concurrentie, die in dit rapport later nog ter sprake zal komen.

2.4. De invloed van de concurrentie op de vervoerprijzen

37. Bij vergelijking van de consumentenprijzen met de doornamekosten van de spoorwegen per ton/km wagenlading (dit zijn de enige volledige gegevens waarover de diensten van de Commissie beschikken, zie bijlage II - tabel 6 - doc. VII/137/75) blijkt dat in al de landen waar volledige gegevens beschikbaar zijn, de consumentenprijzen, zij het in verschillende mate, sterker zijn gestegen dan de transportprijzen. Daaruit kan men dus opmaken, dat de concurrentie op de diverse vervoermarkten ertoe bijgedragen heeft een even sterke stijging als die van de kosten van levensonderhoud gedurende de 10 afgelopen jaren tegen te gaan, tot voordeel van de verbruiker. (**)

(*) De UIC-groep en het syndikaat van het kaderpersoneel vinden deze argumenten weinig overtuigend.

(**) Door de UIC-groep wordt de aandacht gevestigd op de nagenoeg algemene verslechtering van de financiële resultaten van de spoorwegen; daarbij zien al de vervoerondernemingen na de recente inflatieperiode zich gesteld voor aanzienlijke kostenverhogingen, die wegens de concurrentie niet voldoende kunnen gedekt worden door de prijzen.

38. Daar de samenstelling van de binnenscheepvaart homogener is (tenminste voor een groot deel) kan de invloed van de concurrentie op deze markt beter worden onderscheiden.

De overtollige capaciteit in deze sector leidt tot ernstige instortingen van de prijzen, die de betrokken onderneming economisch zwaar treffen. Deze toestand zou echter kunnen worden verholpen door de oplegging die thans in voorbereiding is.

39. De spoortarieven fungeren vaak als richtprijzen. Zij worden echter beïnvloed door de meestal vrije prijzen in het concurrerende weg- en watervervoer, zodat de concurrentietarieven of -prijzen van de spoorwegen op een steeds groter deel van het vervoer worden toegepast. Daardoor worden de inkomstenramingen, die bij de bepaling van de normaal toe te passen tarieven worden opgemaakt, niet gehaald.

2.5. Distorsies van de concurrentie

40. Het feit, dat op de markt voor goederenvervoer binnen de Gemeenschap veel concurrentie heerst, sluit het optreden van distorsies van de concurrentie op deze markt niet uit. Tot dusverre is het onmogelijk gebloken om in de lid-staten een bevredigende regeling in te voeren voor de concurrentie bij de drie takken van vervoer in kwestie. Deze toestand werkt uiteraard ook op communautair niveau door en vormt een van de fundamentele belemmeringen voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

De oorzaken van distorsies van de concurrentie liggen tegelijk binnen en buiten de markt. Als belangrijkste noemen wij : (*)

- de nog onopgeloste vraag van de betrekkingen tussen de spoorwegen en de staat (1),
- de op de lange baan geschoven kwestie van de doorberekening van de infrastructuur kosten,
- de uiteenlopende en tegenstrijdige aard van de voorschriften op Gemeenschapsniveau en in de afzonderlijke lid-staten met betrekking tot de vervoercapaciteit en -prijzen.

Elk van deze vraagstukken verdient afzonderlijk besproken te worden.

41. Er kan geen twijfel aan bestaan, dat het bijzondere statuut van de spoorwegen een van de factoren is, waardoor de situatie van deze transportbedrijven tot dusverre ondoorzichtig is gebleven.

Doordat de spoorbedrijven nog steeds als een openbare dienst gelden, is de overheid bij de bepaling van het algemeen tariefpeil betrokken, zodat men er niet zeker meer van kan zijn dat de totale kosten door de inkomsten worden gedekt. De als gevolg hiervan te lage ontvangsten en het feit dat in de boekhouding van de spoorwegen de ontvangsten en uitgaven in het goederenvervoer niet duidelijk van die van het reizigersvervoer zijn gescheiden, kunnen alleen het vermoeden sterken, dat bepaalde tarieven een politiek stempel dragen.

./...

(*) De UIC en de syndikalen stellen voor ook nog te vermelden :

- de ongelijkheid van de arbeidsvoorwaarden in de vervoertakken en het niet naleven van de sociale reglementering en van reglementering op gebied van de veiligheid,
- de ontoereikendheid van de investeringen in de spoorwegen.

(1) De beschikking van de Raad van 26.5.75, nr 1173/75 betreffende de sanering van de toestand bij de spoorwegondernemingen en de harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen deze ondernemingen en de Staten (nog niet gepubliceerd) beoogt hieraan tegemoet te komen.

Zolang een groot deel van de markt de nadelige invloed ondergaat van "politieke prijzen", waarvan men niet zeker weet of ze de desbetreffende kosten dekken, blijft een op de markteconomie gebaseerde ordening van de markt uiteraard twijfelachtig. (1)

Het betreft hier dus een vraagstuk dat fundamenteel is voor de aanpak van de werkzaamheden.

42. Ten aanzien van de toerekening van de infrastructuurkosten zijn de spoorwegen de enige, die het beheer en onderhoud van de door hen gebruikte infrastructuur volledig voor hun rekening moeten nemen.

Deze toestand schijnt echter geen onoverkomelijke moeilijkheden op te leveren. De nadelen die de spoorwegen hiervan ondervinden zouden kunnen worden opgevangen door als voorlopige oplossing compensatiebetalingen te verrichten, waartoe verordening EEG N° 1107/70 de mogelijkheid biedt.

43. Blijft over het vraagstuk van de distorsies als gevolg van de reglementering van de capaciteit en de vervoerprijzen.

Zoals bij het door de Commissie georganiseerde overleg is gebleken, zijn de thans binnen de Gemeenschap heersende uiteenlopende en tegenstrijdige voorschriften oorzaak van allerlei distorsies. Wat voor communair stelsel men ook wil kiezen, het moet absoluut geharmoniseerd zijn. Zoniet, dan worden de grondslagen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals die in artikel 74 en 75 van het EEG-Verdrag zijn vastgesteld, aan het wankelen gebracht en verliezen zij elke betekenis.

./...

(1) NB : In zijn in voetnoot 1 bij N° 40 genoemde beschikking handhaaft de Raad de mogelijkheid van staatsinterventie bij de vaststelling van het tariefpeil van de spoorwegen.

3. De integratie van de vervoersector binnen de Gemeenschap

44. De integratie van de vervoersector, d.w.z. het vrije verkeer van vervoerdiensten binnen de Gemeenschap moet bijdragen tot de totstand koming van de gemeenschappelijke markt ; zij vormt dan ook een van de algemene doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, en had moeten worden verwezenlijkt door het vaststellen van :

- de in artikel 75 sub 1 a) genoemde gemeenschappelijke regels,
- de voorwaarden voor het toelaten van vervoerders tot het nationale vervoer in een lid-staatnwaarin zij niet woonachtig zijn (artikel 75, 1 b),
- de voorwaarden om de transporteur permanent toegang te verlenen tot alle vervoersactiviteiten op het grondgebied van een lid-staat (vestigingsrecht - art. 52 e.v.).

Laten wij nu onderzoeken in hoeverre deze doelstellingen verwezenlijkt zijn.

3.1. De in artikel 75 1a) van het EEG-Verdrag bedoelde gemeenschappelijke regels

45. De eerste stappen in de richting van een vrij verkeer van diensten in het wegvervoer zijn met name de eerste richtlijn van 1962(1), laatstelijk gewijzigd in 1974 (2), de richtlijn over gecombineerd vervoer (3) en het communautair contingent (4).

(1) PB N° 70 van 6.8.1962, blz. 2005

(2) PB N° L 84/8 van 28.3.1974

(3) Nog niet gepubliceerd

(4) PB N° L 349 van 28.12.1974, blz. 5

Hierbij moet wel worden opgemerkt, dat de richtlijnen van 1962 en 1974 slechts voor bepaalde soorten vervoer gelden en dat het EEG-contingent slechts betrekking heeft op een zeer klein percentage van het totale vervoer tussen de lid-staten en bovendien vooralsnog slechts tot 31 december 1975 blijft gelden.

Het grootste deel van het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten verloopt dus als voorheen volgens soms uiteenlopende en tegenstrijdige voorschriften met name voor eigen vervoer en transitovervoer, die op bilaterale overeenkomsten berusten. Dit stelsel zorgt ervoor, dat de verkeersstromen aan de onderdanen van bij de overeenkomst betrokken staten voorbehouden blijven. De in deze overeenkomsten opgelegde contingenten verhinderen niet alleen enig integratieproces, maar zij kunnen ook leiden tot discriminaties op grond van nationaliteit, die tegen de beginselen van artikel 7 van het EEG-Verdrag indruisen en dus in het kader van artikel 75 van dat verdrag door het opstellen van gemeenschappelijke regels moeten worden opgeheven. Overigens berust de verdeling van deze contingenten tussen de aan de overeenkomst deelnemende staten op grondslagen, die niet voldoende op de reële behoeften van de markt zijn afgestemd.

46. In de binnenscheepvaart stemt de situatie meer tot bevrediging. Hier bestaat praktisch geen belemmering voor het vrije internationale verkeer van diensten. Deze gunstige toestand is echter niet het resultaat van ~~communautair~~ optreden, maar van de internationale omstandigheden, die reeds lang het verkeer op de belangrijkste waterwegen van West-Europa hebben bepaald.

47. Ook de spoorwegen zijn tot een intensievere internationale samenwerking overgegaan.

Tot dusverre is de communautaire integratie in deze sector niet in beslissende mate door de EEG-voorschriften beïnvloed. Onlangs heeft de Raad echter bepaalde basisrichtlijnen vastgesteld voor de samenwerking van de spoorwegbedrijven en hun integratie binnen de EEG (1).

48. Samenvattend moeten wij vaststellen, dat het gemeenschappelijk beleid voor vervoer sinds de inwerkingtreding van het Verdrag slechts weinig heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van de markt in de richting van een vrij verkeer van diensten.

3.2. De toelating van vervoerders tot nationaal vervoer in een lid-staat waarin zij niet woonachtig zijn (artikel 75, 1 b van het Verdrag)

49. Op dit gebied kwam in EEG-verband geen enkel voorschrift tot stand en de huidige situatie komt dan ook nagenoeg overeen met die voor de oprichting van de Gemeenschap.

De nationale markten voor goederenvervoer over de weg zijn streng gescheiden gebleven. Vervoerders hebben geen toegang tot nationaal vervoer in een andere dan de eigen lid-staat.

(1) Zie artikel 11 van de in voetnoot 1 bij punt 40 genoemde beschikking van de Raad.

In de binnenscheepvaart daarentegen is, afgezien van enkele uitzonderingen, het vrije verkeer van diensten nagenoeg een feit, dank zij de zeer vrije opvattingen die deze sector altijd hebben gekenmerkt.

In het spoorverkeer met zijn bijzondere bedrijfskenmerken kan dit probleem buiten beschouwing worden gelaten.

De communautaire voorschriften hebben dus geen enkel effect gehad op de toelating van vervoerders tot het vervoer in andere lidstaten dan hun eigen land. De bepalingen van artikel 75 1. b) van het Verdrag, die voor het eind van de overgangsperiode hadden moeten worden toegepast, zijn een dode letter gebleven.

3.3. De verwezenlijking van het vestigingsrecht (artikel 52 e.v. van het Verdrag)

50. De werkzaamheden die op communautair niveau waren ondernomen met het oog op de verwezenlijking van het vestigingsrecht in het vervoer, waarbij men toch al achterliep op de in het "algemene programma" gestelde termijnen (1), zijn door de ontwikkeling op dit gebied achterhaald.

Volgens de uitspraak van het gerechtshof in de zaak 2/74 (2) zijn namelijk de bepalingen van het Verdrag over het vestigingsrecht voortaan onmiddellijk geldig ; alle beperkingen die een lid-staat op grond van zijn nationale wetgeving aan de onderdanen van een andere lid-staat had opgelegd, moeten daarmee als vervallen worden beschouwd(*).

./...

(1) PB N° 2 van 15 januari 1962

(2) PB N° C 114 van 27 september 1974, blz. 26

(*) De "Bundesverband Spedition und Lagerei" heeft doen opmerken dat het uitoefenen van het beroep van douaneagent nog steeds belemmerd wordt in Italië, Frankrijk en de Benelux.

4. De gemeenschappelijke ordening van de vervoermarkten en de verwezenlijking van de algemene beleidslijnen

4.1. Beschouwingen van algemene aard

51. De vergaande industrialisatie van onze economieën, is een van de factoren die de vraag naar vervoer gestadig hebben doen stijgen. Een ander niet te verwaarlozen aspect, zij het op een geheel ander vlak, is de indirecte invloed die uitgaat van de door de lid-staten en de Gemeenschap gehuldigde opvatting dat de overheid dient in te grijpen wanneer een uitsluitend op de marktwetten en dus op het profijtbeginsel berustend beleid de samenleving schade zou kunnen berokkenen.

Het regionale beleid, dat dient om economische onevenwichtigheden tussen gebieden binnen de Gemeenschap uit te vlakken, vormt de neerslag van zulk een opvatting, die moet berusten op een macro-economische visie bij de overheid. Hetzelfde geldt voor het milieu-beleid en de ruimtelijke ordening.

52. In haar mededeling van oktober 1973 wees de Commissie op de rol die het gemeenschappelijk vervoerbeleid bij het bereiken van de doelstellingen van het beleid in genoemde sectoren kan spelen.

Het verdient echter de nadruk, dat de bijdrage van de vervoersector tot de verwezenlijking van deze strevingen in de eerste plaats op het gebied van de verkeersinfrastructuur moet liggen. Tevens kunnen echter ook de regels voor het functioneren van de vervoermarkten (capaciteit, transportprijzen en -voorwaarden, concurrentie) op deze gebieden een rol spelen (*).

(*) Volgens de UIC-groep zijn andere interventies mogelijk om bepaalde trafieken aan te trekken naar de voor de te bereiken doeleinden meest geschikte vervoertak.

Dit geldt in het bijzonder voor

- de vervoerdiensten die in behoeften voorzien welke in het algemeen belang zijn, en die dus tot de openbare voorzieningen kunnen worden gerekend ;
- tariefmaatregelen, in het bijzonder steuntarieven volgens artikel 80 van het EEG-Verdrag of artikel 70 van het EGKS-Verdrag, als tijdelijke subsidies voor bepaalde gebieden of ondernemingen die zich in moeilijkheden bevinden.

53. Bij het oprichten van dergelijke diensten in het algemeen belang worden aan de betrokken ondernemingen de verplichtingen van een openbare dienst opgelegd, dat wil zeggen de plicht tot instandhouding van het bedrijf, de plicht tot vervoer en de plicht tot het verplicht toepassen van tarieven.

Om de daarmee verbonden problemen op het communautaire vlak te regelen, vaardigde de Raad op 26 juni 1969, Verordening (EEG) N° 1191/69 uit, waarin bepaald wordt dat voor de drie takken van vervoer ~~in kwestie~~

- de aan het begrip "openbare dienst" verbonden verplichtingen in principe moeten worden opgeheven,
- dergelijke verplichtingen echter mogen worden gehandhaafd of ingevoerd, wanneer zij onontbeerlijk zijn om een behoorlijke dienstverlening in het vervoer te garanderen.

Het zou belangwekkend zijn na te gaan in hoeverre van de door de nationale of communautaire voorschriften geboden mogelijkheden gebruik is gemaakt om door het creëren van openbare diensten algemene sociaal-economische doelstellingen te verwezenlijken.

./...

4.2. De exploitatieplicht en de vervoerplicht

54. In nagenoeg alle lid-staten zijn de spoorwegbedrijven zowel met betrekking tot het reizigers- als het goederenvervoer aan dergelijke verplichtingen onderworpen. Bij de andere transportbedrijven, met uitzondering van de autobuslijndiensten, is dit niet het geval.

55. De exploitatieverplichting houdt onder andere in dat bepaalde spoorlijnen met weinig verkeer in stand moeten worden gehouden, waarna het exploitatietekort door de staat wordt aangevuld overeenkomstig de bepalingen van de communautaire regeling. Zoals bekend zijn de omstandigheden die tot een dergelijke situatie geleid hebben meestal vreemd aan de vervoersector. Toch is het niet uitgesloten, dat aan zulke vervoerbehoefden ook zou kunnen worden voldaan door ondernemingen die in hun eigen belang werken zonder de samenleving te belasten.

56. De vervoerplicht is een eis van algemene aard, die vooral voor de spoorwegen geldt en die, evenals de tariefplicht, economisch in het nadeel van de betrokken ondernemingen kan uitvallen.

Het is daarom zaak te onderzoeken of het raadzaam is deze verplichting te handhaven op een vervoermarkt waar de concurrentie steeds heviger woedt en waar het wemelt van de transportbedrijven.

./...

4.3. De tariefplicht

57. Met het oog op het algemeen economisch beleid wordt het algemene prijspeil van de spoorwegen mede door de regeringen bepaald. Bij de andere vervoertakken blijft de overheidsinterventie beperkt tot de sector verplichte tarieven.

Deze maatregelen, en vooral de weigering van toestemming voor algemene prijsverhogingen, leiden ertoe dat de betrokken ondernemingen inkomsten derven die niet noodzakelijkerwijze door compensatiebetalingen worden goedge maakt, zodat hun rentabiliteit in gevaar komt.

In sommige landen moet zelfs voor het aanpassen van de tarieven aan de omstandigheden van de markt eerst goedkeuring worden aangevraagd. En voor de betrokken bedrijven (ook hier meestal de spoorwegen) betekent dit een ernstige handicap in de concurrentiestrijd.

Interventies in de prijsvorming zouden beperkt moeten blijven tot de gevallen die in artikel 80 van het EEG-Verdrag en 70 van het EGKS-Verdrag worden genoemd. (1)

./...

(1) Zie punt 41.

5. Doeltreffendheid en invloed van overheidsmaatregelen met betrekking tot de gemeenschappelijke ordening van de markten voor goederenvervoer

58. In het licht van bovenstaande overwegingen vragen wij ons thans af, welke waarde en doeltreffend^{heid} wij moeten toekennen aan nationale en communautaire stelsels die erop gericht zijn de capaciteit en de prijzen in het goederenvervoer in het kader van een commerciële markt te regelen.

5.1. Diverse vormen van reglementering van de capaciteit

59. Met een reglementering van de capaciteit door het opleggen van kwantitatieve beperkingen wordt met name beoogd de concurrentie tussen vervoertakken en tussen de bedrijven van een zelfde vervoertak te verzachten. Via zulke beperkingen tracht men de vervoerprijzen te beïnvloeden en ze op een aanvaardbaar geacht peil te houden. De middelen die daartoe meestal worden aangewend, zijn :

- de contingentering van de transportvergunningen ;
- onderzoek van de individuele behoeften van de vervoerondernemingen.

Meestal wordt de eerste methode gebruikt ; de tweede is tot dusverre alleen in Nederland toegepast.

5.1.1. Contingentering van de vergunningen

60. Over het algemeen wordt het contingent van tevoren vastgesteld en draagt het dus een vrij star karakter. De ervaring leert dat een permanent stelsel van contingentering onder de gegeven omstandigheden niet kan garanderen dat het aanbod zich snel en soepel genoeg aan de vraag aanpast. De contingenten worden meestal zonder voorafgaande ramingen van de behoeften vastgesteld en gelden voor een vaste periode. Daarom kunnen zij de vaak zeer sterke fluctuaties van de markt niet volgen. De willekeurige opzet van de contingentering kan daarentegen leiden tot een te strenge beperking van de capaciteit en een economisch niet verantwoorde stijging van de transportprijzen.

Worden de contingenten echter zodanig vastgesteld, dat zij de exploitatie van de aanwezige transportcapaciteit niet beperken, dan is de gehele maatregel zinloos en brengt hij alleen bureaucratische rompslopp en onnodige kosten met zich mee.

Afhankelijk van de wijze waarop de contingenteringen worden uitgevoerd, sorteren zij dus willekeurige of helemaal geen effecten (*).

61. In dit verband mag men niet vergeten dat het goederenvervoer over de weg aan bijzondere eisen beantwoordt (huis aan huis vervoer zonder overslag, soepelheid van de bedrijfsvoering, specialisatie op bepaalde transporten, toezicht op de goederen door de bestuurder enz.) die tegenwoordig in bepaalde gevallen als onmisbare onderdelen van de dienstverlening worden beschouwd.

Wanneer tengevolge van de contingentering aan de behoeften van de vervoerverbruiker voor een deel niet kan worden voldaan, zal dit hem er uiteindelijk toe brengen op het in het geheel niet beperkte eigen vervoer over te gaan.

(*) Alhoewel de UIC-groep erkent dat de contingentering nationale belangen kan bevoordelen is hij toch voorstander van het behoud ervan in de toekomstige ordening van de markt onder voorwaarde :

- meer soepelheid te geven aan het stelsel door een beperking van de geldigheidsduur van de vergunning,
- rekening te houden met het belangrijk element van de soepelheid verkregen door het uitbreiden, naargelang de marktsituatie, van de vergunningen afgeleverd voor een bepaalde tonnage,
- de evolutie van het verkeer na te gaan en de contingenten aan de ontwikkeling aan te passen.

De contingentering zou niet de oorzaak zijn van een onbillijke verhoging van de vervoerprijzen.

De "Bundesverband Spedition und Lagerei" verwijst naar het duitse voorbeeld als bewijs dat een stelsel van contingenten met soepelheid kan toegepast worden zonder nadelige gevolgen.

./.

5.1.2. Onderzoek van de individuele behoefte aan vervoer

62. In Nederland gaat men bij de controle van de capaciteit uit van de individuele behoefte aan vervoer. Volgens dit stelsel moet elk transportbedrijf bij het aanvragen van een vergunning bewijzen (door overlegging van vervoer contracten) dat er behoefte bestaat aan het desbetreffende vervoer.

Voor het verlengen van de vergunning moet de transporteur bewijzen dat hij zijn opdrachten met de hem toegekende capaciteit en een redelijke rentabiliteit heeft uitgevoerd.

De bevoegde instanties kunnen binnen dit stelsel de afgifte van nieuwe vergunningen ook stopzetten wanneer de omstandigheden op de markt hiertoe aanleiding geven.

5.2. De verschillende vormen van tarifiering

63. De thans bestaande tariefstelsels kunnen in twee hoofdcategorieën worden ingedeeld :

- Verplichte tarieven, met vaste prijzen, maxima of minima prijzen, of marges, die o.a. volgens de aard van de goederen en de gewichtsklassen verschillen. De transporteurs zijn verplicht zich aan deze tarieven te houden en moeten bij afwijking daarvan hun prijzen vóór of na het transport aan de controle-instanties voorleggen.
- Referentietarieven, waarvan de transporteur naar believen, dat wil zeggen zonder speciale vergunning van hogerhand, mag afwijken.

Onder het eerste stelsel wordt het tarief algemeen toegepast en blijven individuele prijsafspraken een uitzondering.

Onder het tweede stelsel is meestal het omgekeerde het geval.

Tegenwoordig zijn de tarieven die door de overheidsinstanties worden goedgekeurd of vaak zelfs bepaald, gebaseerd op de doorsneekosten van de vervoerdiensten ; slechts wanneer zij zeer speciaal op bepaalde vormen van vervoer zijn afgestemd, komen zij overeen met de feitelijke kosten van de afzonderlijke transporteur.

5.3. De gevolgen van de tarifiering op de werkelijke prijzen

64. Wanneer de toepassing van de verplichte tarieven afdoende gecontroleerd en overtredingen bestraft worden, en afwijking van deze tarieven een uitzondering blijft, betekent dit een bescherming van de transporteur in de vorm van een prijsgarantie. De prijsconcurrentie moet binnen de tarief~~grenzen~~ blijven.

Binnen een volgens deze beginselen geordende markt moeten voor alle vervoertakken en vervoerbedrijven equivalente tariefstelsels worden toegepast.

65. Thans bestaan echter verplichte tariefstelsels, referentietarieven en vrije prijzen naast elkaar.

Bovendien worden sommige verplichte tarieven in werkelijkheid niet algemeen toegepast.

66. Onder deze omstandigheden kunnen de tarieven met uitzondering van de verplichte spoorwegtarieven, zelfs wanneer ze opgelegd zijn, niet veel meer zijn dan een leidraad: bij het vaststellen van de afzonderlijke transportprijzen hebben zij dus een louter psychologische functie. Zodra deze tarieven worden achterhaald door de omstandigheden op de markt, die afhankelijk zijn van de verhouding tussen het aanbod en de vraag en van de ontwikkeling van de kosten, passen de tussen transporteur en klant overeengekomen prijzen zich onvermijdelijk aan de reële economische situatie aan.

Wanneer de prijzen een tendenz tot daling vertonen is het betrekkelijk eenvoudig om de voorgeschreven tarieven door wederzijdse afspraken te omzeilen. Er bestaan allerlei middelen (kortingen, vermelding van een fictieve prijs op de vervoerdocumenten, kortingen voor vaste klanten enz.) om de voorschriften in de wind te slaan zonder iets te riskeren.

Wanneer echter de prijzen gaan stijgen, zodat het maximumtarief wordt overschreden, dan gaan de transportbedrijven eveneens de voorgeschreven tarieven ontduiken en kiezen zij daarbij natuurlijk die aanbiedingen waaraan zij het meest kunnen verdienen.

Uit de ervaring opgedaan met Verordening (EEG) nr. 1174/68 bleek wel, hoe weinig de tariefvoorschriften uithalen. In de rapporten van het voor deze verordening benoemde bijzondere Comité worden de voornaamste punten van deze ontwikkeling belicht. (*)

(*) Dit wordt bestreden door de "Bundesverband Spedition und Lagerei" de ontoereikendheid van de controle en van de sancties zou in bepaalde landen de oorzaak zijn van het falen van het experiment.

In het bijzonder kon het Comité vaststellen dat in bepaalde verkeersverbindingen tussen de lid-staten de voorgeschreven marge van 23% als gevolg van de geldfluctuaties in werkelijkheid veel ruimer was geworden. Overigens werd het gemiddelde prijspeil hierdoor niet beïnvloed, want de prijzen bleven betrekkelijk stabiel.

5.4. De gevolgen van de reglementering van de capaciteit op de rentabiliteit van het transportmaterieel

67. De diensten van de Commissie beschikken niet over voldoende gegevens om algemeen of voor afzonderlijke sectoren de invloed van de reglementering van de toegang tot de markt op de rentabiliteit van de transporten te kunnen beoordelen of een beeld te kunnen geven van de desbetreffende ontwikkeling over verschillende jaren.

In het volgende wordt echter gewezen op bepaalde factoren die een negatieve uitwerking hebben op de rentabiliteit.

68. Het goederenvervoer over de weg heeft zich vooral in het internationale verkeer te houden aan voorschriften die beperkingen opleggen ten aanzien van het gebruik van het transportmaterieel en daardoor de rentabiliteit verlagen. In het kader van de bilaterale contingenten mag de transporteur bv. op de terugweg alleen vrachten meenemen die voor het land van herkomst van het voertuig bestemd zijn. Het is hem verboden goederen te vervoeren naar een andere lid-staat (hoewel het communautair contingent dit wel toestaat). Hij mag evenmin vervoerdiensten verlenen binnen het land, waarheen hij een vracht heeft vervoerd.

Bovendien worden de bilaterale contingenten normaliter op basis van wederkerigheid opgemaakt (*). Dit betekent, dat de toegelaten capaciteiten van de verdragsluitende landen gelijk moeten zijn, zelfs wanneer er veel meer verkeer naar het ene land gaat dan naar het andere.

(*) De "Bundesverband Spedition und Lagerei" wenst dit principe te behouden zolang de kosten van de ondernemingen (belastingen, brandstof en voertuigen, sociale reglementering, maten en gewichten, enz....) niet in harmonie zijn gebracht op communautair vlak.

Ook deze voorwaarde kan slechts belemmerend werken op de optimale benutting van het materieel. Zelfs de afgifte van transportvergunningen geschiedt volgens regels die de rentabiliteit nog verder inkrimpen. Men denke bv. aan het verbod op het uitwisselen van opleggers tussen transportbedrijven (voor het "relai-vervoer") waardoor het niet mogelijk is een vergunning in functie van de totale capaciteit naar goeddunken te gebruiken (een vergunning voor 40 ton mag alleen dienen voor een 40-tonsvoertuig, maar niet voor twee voertuigen van elk 20 ton).

In verschillende lid-staten tenslotte is het huren van voertuigen ook verboden, hoewel dit zeer nuttig zou zijn om extra drukke perioden en seizoenschommelingen in de vraag op te vangen.

69. In de binnenscheepvaart, waar zoals gezegd het beginsel van de vrije dienstverlening reeds in ruime mate werkelijkheid is geworden en waar het gebruik van de capaciteit niet van overheidswege wordt beperkt, ziet de situatie er gunstiger uit.

Het zijn vooral de weersomstandigheden die de rentabiliteit van het transportmaterieel ongunstig kunnen beïnvloeden. Bij laag waterstand is de diepgang van de schepen beperkt, zodat men voor deze omstandigheden scheepsruimte in reserve moet houden.

De op stapel staande oplegeregeling zou aan deze moeilijkheden een einde kunnen maken.

70. Bij de spoorwegen, waar de capaciteit niet gereguleerd is en hoogstens door de schaarse begrotingskredieten beperkt wordt, doet het hier besproken probleem zich niet voor.

5.5. De aanpassing aan de markteisen in de tijd en in de ruimte

71. De thans geldende regelingen voor prijzen en vervoervoorwaarden zijn onhandelbare instrumenten ^{die} praktisch altijd ongeschikt zijn om tijdelijke veranderingen op de vervoermarkten (in verband met door het seizoen of de conjunctuur bepaalde schommelingen in de vraag) en de gedifferentieerde eisen van een vervoerstelsel met continentale dimensies op te vangen.

72. De maatregelen ter reglementering van de capaciteit en de vervoerprijzen worden meestal in wetten of verordeningen vastgelegd, waarvan het voorbereiden en aannemen veel tijd vergt (*). Het risico is dus groot, dat de maatregelen pas in werking treden wanneer de marktsituatie zich alweer gewijzigd heeft. Om dezelfde reden is het ook onmogelijk om bij plotse-linge zware storingen op de markt tijdig in te grijpen.

73. Bovendien hebben de genoemde bepalingen een algemene strekking en kunnen zij daarom niet in voldoende mate afgestemd zijn op de bijzondere omstandigheden die de deelmarkten op gebied van het vervoer, vooral in bepaalde geografische gebieden, kenmerken. Het gevaar is dus niet denkbeeldig dat de voorschriften voor bepaalde gebieden nutteloos of zelfs hinderlijk blijken te zijn.

De wijze van toepassing van deze diverse instrumenten maakt het bovendien onmogelijk gradatie toe te passen of de effecten te doseren door bv. sommige maatregelen gelijktijdig of bepaalde maatregelen achtereenvolgens toe te passen.

(*) De "Bundesverband Spedition und Lagerei" stelt de duitse procedure als voorbeeld die zeer snel is (8 weken voor een tarief).

BESCHRIJVING VAN DE WETGEVING EN DE REGELINGEN IN DE
LID-STATEN EN OP COMMUNAUTAIR VLAK

I. SPOORWEGEN

1. In alle lid-staten is het reizigers- en goederenvervoer per spoor in handen van een nationale onderneming.

Deze ondernemingen konden alleen worden gesticht nadat de overheid wetten had uitgevaardigd voor het aanleggen van de noodzakelijke infrastructuur. In alle lid-staten bestaan bijzondere voorschriften om te voorkomen dat de spoorwegbedrijven van de aan hun monopolie verbonden machtspositie misbruik maken. Met het oog op de steeds toenemende concurrentie van het wegvervoer zijn deze voor de spoorwegen geldende bijzondere voorschriften naderhand verzacht.

In sommige lid-staten bestaan naast het overheidsbedrijf nog andere spoorwegmaatschappijen, die secundaire lijnen bedienen en meestal door regionale instanties worden beheerd.

§ 1 Toegang tot de markt

2. Theoretisch is de transportcapaciteit van de spoorwegbedrijven zowel in het internationale als nationale verkeer onbegrensd. De mogelijkheden tot uitbreiding van het rollend materieel hangen uitsluitend af van de financiële middelen die de spoorwegbedrijven van de overheid ontvangen.

§ 2 Vervoerprijzen en -condities

Binnenlands vervoer

3. De tariefstelsels bij de spoorwegbedrijven in de lid-staten variëren van bijna totaal vrije tot strikt voorgeschreven tarieven; deze laatste gaan bijna altijd gepaard met de vervoerplicht.

De Britse en Ierse spoorwegen zijn vrij in het vaststellen van hun tarieven op grond van de marktwetten; zij hoeven deze niet aan de overheid mede te delen en ze ook niet te publiceren; een uitzondering hierop vormen de transporten van EGKS-produkten. Wel bestaat er een exploitatie- en vervoerplicht.

De Nederlandse spoorwegen moeten zich weliswaar aan verplichte tarieven houden (volgens een zeer eenvoudig stelsel waarbij de maximumtarieven door de regering moeten worden goedgekeurd), maar zij werken overwegend met bijzondere vervoercontracten tegen lagere prijzen. Alleen wanneer deze contracten het vervoer van EGKS-produkten betreffen, worden zij gepubliceerd.

De andere continentale lid-staten kenden in het verleden aan de hand van de waarde van de goederen gedifferentieerde, verplichte vaste tarieven, die normaal van toepassing waren. Daarnaast waren er gepubliceerde uitzonderingstarieven. Voor de toepassing van al deze tarieven was voorafgaande goedkeuring door de bevoegde instantie nodig. In sommige landen mochten de spoorwegen bovendien onder bepaalde omstandigheden met voorafgaande goedkeuring bijzondere overeenkomsten afsluiten die van de openbare tarieven afweken.

./.

Terwille van het beginsel van non-discriminatie moesten de spoorwegen vergelijkbare transportprijzen en -condities bieden aan cliënten, die zich in een vergelijkbare situatie bevonden.

Een zo strikt tariefstelsel bestaat tegenwoordig alleen nog in Italië. De Italiaanse spoorwegen kennen een algemeen tarief, speciale vaste tarieven en bijzondere contracten die zij onder bepaalde omstandigheden in hun eigen belang mogen sluiten.

In Frankrijk is enorm veel moeite gedaan om voor de SNCF meer vrijheid te veroveren en stap voor stap heeft deze een regeling verkregen, die haar van de ergste tariefdwang bevrijdt. In beginsel moet de SNCF een vooraf goed te keuren "referentietariefstelsel" toepassen, dat bestaat uit vaste tarieven of uit minimum- en maximumprijzen die niet verder uit elkaar mogen liggen dan bij de concurrerende vervoertakken het geval is. Binnen deze marge mag de SNCF de toepasselijke prijzen (prix d'application) bepalen. Bovendien kan zij bijzondere contracten afsluiten, die geen rekening houden met de tariefmarge.

Duitsland : de DB heeft vaste of minimum- en maximumtarieven. Deze laatste hebben een marge van 23%, maar worden door de DB slechts zelden toegepast. Alle tarieven worden door de regering goedgekeurd en gepubliceerd. In het kader van haar bedrijfsvoering is de DB echter gemachtigd om haar tarieven elk jaar binnen een marge van 20% aan de situatie op de markt aan te passen. Bovendien mag de DB in het verkeer met de Duitse zeehavens onder bepaalde omstandigheden van de officiële tarieven afwijkende bijzondere overeenkomsten met vrij door haar bepaalde prijzen sluiten. Deze prijzen worden niet gepubliceerd, behalve wanneer het om het transport van EGKS-produkten gaat.

België : de NMBS past gepubliceerde, vooraf door de toeziende instantie goedgekeurde vaste prijzen toe; zij heeft echter het recht bijzondere overeenkomsten voor het vervoer van niet-EGKS-goederen te sluiten met niet-gepubliceerde prijzen, mits deze overeenkomsten de financiële positie van de spoorwegen verbeteren.

./.

Voor het sluiten van overeenkomsten voor langer dan een jaar is vooraf goedkeuring van de minister nodig.

Voor EGKS-produkten mogen gepubliceerde uitzonderingstarieven worden toegepast, die minstens voor een jaar moeten worden vastgesteld; gelden zij voor meer dan 18 maanden, dan moet de minister eerst zijn goedkeuring geven.

In het Groothertogdom Luxemburg heerst een stelsel met gepubliceerde tarieven. In de desbetreffende wet wordt de mogelijkheid vermeld om te publiceren bijzondere overeenkomsten te sluiten, maar de omstandigheden waaronder dat toegestaan is en de wijze van publikatie moeten nog door de Luxemburgse regering worden vastgesteld.

In Denemarken gelden in beginsel officieel goedgekeurde, gepubliceerde vaste spoorwegtarieven. De Deense spoorwegen hebben slechts weinig gepubliceerde bijzondere tarieven, maar zij mogen tot 50% reductie toekennen op de gepubliceerde tarieven.

Internationaal vervoer

4. In het internationale spoorwegverkeer vallen de transportprijzen en -condities onder de bepalingen van artikel 9 van het "internationale verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg" (CIM), waartoe alle lid-staten zijn toegetreden.

Krachtens deze bepalingen worden de vrachtprijs en de bijkomende kosten berekend volgens de in elke staat wettelijk van kracht zijn en naar behoren gepubliceerde tarieven. De publikatie van de internationale tarieven is alleen verplicht, wanneer op nationaal niveau publikatieplicht bestaat. Er mogen bijzondere overeenkomsten gesloten worden, mits vergelijkbare voorwaarden worden toegekend aan verbruikers in een vergelijkbare situatie.

./.

Publikatie van deze overeenkomsten wordt door de CIM niet voorgeschreven. Zij moet alleen geschieden voor overeenkomsten die betrekking hebben op het vervoer van EGKS-produkten binnen de Gemeenschap.

5. Op het communautaire vlak wordt verwezen naar de overeenkomst van 21 maart 1955 tussen lid-staten van de EGKS betreffende de vaststelling van internationale tarieven voor het vervoer van kolen en staal tussen de lid-staten.

II. VERVOER OVER DE WEG

§ 1. Toegang tot de markt

6. Bij de voorwaarden voor toelating tot het beroep van vervoerondernemer in het beroepsgoederenvervoer over de weg moet onderscheid gemaakt worden tussen de subjectieve voorwaarden, die betrekking hebben op de transporteur persoonlijk, en de objectieve voorwaarden, die uitgaan van de ordening van de vervoermarkt en de bevrediging van de vervoerbehoefden.

7. De subjectieve voorwaarden zijn drieërlei en omvatten persoonlijke betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vakbekwamheid.

Op 12 november 1974 heeft de Raad een richtlijn aangenomen over de toelating tot het beroep van ondernemers van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg ⁽¹⁾. Hierbij wordt het beginsel ingevoerd, dat vanaf 1 januari 1978 de toelating tot het beroep van transporteur afhankelijk wordt gesteld van de vakbekwaamheid, de persoonlijke betrouwbaarheid en de financiële draagkracht van de gegadigde.

(1) PB van de EG No. L 308 van 19 november 1974, blz. 18.

8. Met betrekking tot de capaciteitsbewaking door de lid-staten aan de hand van objectieve criteria vindt men zeer uiteenlopende regelingen die berusten op de aldaar heersende opvattingen met betrekking tot de coördinatie van het vervoer.

In de lid-staten worden over het algemeen niet dezelfde regelingen toegepast voor het binnenlandse en het internationale vervoer. Bij het binnenlandse vervoer wordt dan nog het verschil gemaakt tussen vervoer over korte en lange afstanden.

Binnenlands vervoer

9. Bij het vervoer over korte afstanden bestaan over het algemeen geen bijzondere regelingen voor de toegang tot de markt.

Voor vervoer over lange afstanden moeten de vervoerondernemers een machtiging of vergunning bezitten.

- In België wordt deze vergunning zonder enige contingentering verleend aan bedrijven die kunnen bewijzen dat zij reeds goederen over korte afstanden hebben vervoerd.
- In Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Ierland en Italië is het lange-afstandsverkeer gecontingenteerd.
- In Nederland is dit niet het geval; de transportbedrijven moeten echter een vergunning aanvragen, die pas na onderzoek van hun individuele behoeften wordt verleend.
- In het Groothertogdom Luxemburg is het binnenlandse goederenvervoer over de weg noch aan een contingentering noch aan een onderzoek naar de behoeften van de markt onderworpen.
- In het Verenigd Koninkrijk omvat de regeling voor de toelating tot het beroep uitsluitend kwalitatieve controles met het oog op de veiligheid van het wegverkeer.

./.

In het goederenvervoer voor eigen rekening bestaan geen beperkingen; alleen in Nederland is hiervoor inschrijving noodzakelijk. Deze kan geweigerd worden wanneer de aanvrager niet kan aantonen dat hij uitsluitend voor eigen rekening wil gaan vervoeren, of om redenen van algemeen belang.

Internationaal vervoer

10. In bijna alle landen moet hiervoor eerst een vergunning worden aangevraagd; meestal wordt deze zonder meer uitgereikt aan houders van een vergunning voor binnenlands vervoer.

Bovendien worden in bilaterale overeenkomsten tussen lid-staten elk jaar de contingenten van vervoerders van beide nationaliteiten in het verkeer tussen de twee staten vastgesteld. Bij het sluiten van deze overeenkomsten is de Commissie niet betrokken.

In het streven naar een gemeenschappelijke ordening van de markten voor vervoer tussen de lid-staten vaardigde de Raad op 19 juli 1968 een verordening uit waarbij een Gemeenschapscontingent van 1.200 vergunningen werd ingesteld, met quota voor elk van de zes oorspronkelijke lid-staten. Met het oog op het aflopen van deze verordening, op 31 december 1972, stelde de Raad op 28 december 1972 bij verordening een nieuw Gemeenschapscontingent vast voor de jaren 1973 en 1974, dat daarna nog met een jaar kon worden verlengd. In deze verordening werd eveneens het aantal vergunningen voor de nieuwe lid-staten bepaald; het contingent bereikte daarmee in totaal 1.584 vergunningen voor 1973 en 1.792 voor 1974. Op 19 december 1974 verlengde de Raad de geldigheid van voornoemde verordening met een jaar en verhoogde hij tegelijk het Gemeenschapscontingent tot 2.363 vergunningen.

Naast het Gemeenschapscontingent bestaan er tussen bepaalde lid-staten overeenkomsten voor bilaterale contingenten (1).

(1) Zie bijgaande tabel

Het aantal transportvergunningen hiervoor wordt door de betrokken staten zelf bij onderhandeling vastgesteld.

Tenslotte bestaat in het kader van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer nog een multilateraal stelsel van contingentering.

§ 2. Vervoerprijzen en -condities

Binnenlands vervoer

11. De regelingen voor de tarieven in het vervoer over de weg lopen in de verschillende lid-staten zeer sterk uiteen.

- In Ierland, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en het Groothertogdom Luxemburg zijn de tarieven van het goederenvervoer niet bij de wet geregeld, maar worden zij vrij overeengekomen tussen de vervoerders en hun klanten.

De andere lid-staten voeren een min of meer strikt prijsbeleid met voor ieder land verschillende interventie-mogelijkheden.

De Duitse en Franse regelingen zijn de volledige.

- In Duitsland moet onderscheid gemaakt worden tussen goederenvervoer over korte en lange afstand.

In het vervoer over korte afstanden, d.w.z. binnen een straal van 50 km vanaf de standplaats van de voertuigen, gelden verplichte tarieven met een marge van maximaal 40 %. Daarnaast zijn er nog regionale tarieven met vast prijzen of een kleinere marge.

Het lange-afstandsvervoer werkt met verplichte tarieven met een marge van 17 %. Tot 1961 bestonden deze tarieven alleen uit vast prijzen.

Evenals de DB staat het de vervoerders van goederen in het lange-afstandsverkeer vrij om voor transporten van en naar de Duitse zeehavens bijzondere contracten te sluiten met prijzen die van de gepubliceerde tarieven afwijken. Zij zijn verplicht deze overeenkomsten te publiceren.

In Frankrijk zijn de prijzen in het binnenlands vervoer tot een afstand van 150 km vrij; daar boven bestaat een verplicht tarief met een marge van 23 %.

Binnen een marge van 14 % mogen de prijzen vrij worden bepaald, van 14 % tot 23 % moeten zij eerst aan het CNR (Comité national routier) ter goedkeuring voorgelegd en bovendien gepubliceerd worden.

Met voorafgaande toestemming van de minister van Verkeer mogen onder bepaalde omstandigheden bijzondere overeenkomsten worden gesloten; indien de daarin gebezigde prijzen lager zijn dan de onderste grens van het marge-tarief, is publikatie daarvan verplicht.

In België zijn in het goederenvervoer de prijzen vrij overeen te komen, behalve voor EGKS-produkten. Deze moeten getransporteerd worden op de voorwaarden en een verplicht tarief met een marge van 30 %; wanneer de tarieven voor steenkooltransporten de laagste prijs van de marge met 5 % en voor staaltransporten met 10 % overschrijden, moeten zij gepubliceerd worden.

In Nederland bestaat het tariefstelsel uit maximumprijzen. Daaronder mogen de transportbedrijven hun prijzen aan de hand van vraag en aanbod vrij bepalen, mits zij rendabel blijven.

Op 6 juni 1974 nam de Italiaanse regering een wet aan voor de invoering van een verplicht tariefstelsel met een marge van 23 %, die voortaan in geen enkel contract meer mag worden overschreden. Het wachten is nu nog op de maatregelen voor de uitvoering van deze wet.

Internationaal vervoer

12. Voor het grensoverschrijdende verkeer binnen de Gemeenschap zijn bij Verordening (EEG) N° 1174/68 van 30.7.1968 voor het goederenvervoer tussen de lid-staten rechtstreekse verplichte tarieven met een marge van 23 % vastgesteld. In deze bij wijze van proef ingevoerde regeling is het sluiten van bijzondere overeenkomsten met buiten de marge vallende prijzen niet verboden, mits aan alle hierna volgende voorwaarden is voldaan :

- er doen zich omstandigheden voor, die in de tarieven niet zijn voorzien, zoals concurrentie van andere vervoertakken of van het vrachtwagenverkeer voor eigen rekening;
- vervoer van grote hoeveelheden (500 t in drie maanden);
- de
- /rentabiliteit van het transport mag niet in gevaar komen.

Deze bijzondere overeenkomsten moeten openbaar gemaakt worden.

13. Voor het internationale verkeer buiten de Gemeenschap bestaat in Nederland het NIWO-tarief dat in het verkeer met derde landen wordt toegepast. Dit tarief hanteert de zeer ruime marge van 75 %, waaraan alleen de Nederlandse transporteurs zich hebben te houden.

In Duitsland schrijft de wetgeving voor goederenvervoer over de weg voor, dat in het grensoverschrijdende verkeer op Duits grondgebied de Duitse tariefregeling moet worden toegepast, onafhankelijk van de nationaliteit van de transporteur. Naast de vrachtprijs voor het gedeelte van het traject dat door Duitsland loopt, moet een passende prijs worden berekend voor het vervoer over buitenlands grondgebied.

III. BINNENSCHEEPVAAART

14. De binnenscheepvaart wordt niet in alle lid-staten beoefend; daar waar zij in het verkeer een rol speelt loopt de omvang daarvan van land tot land sterk uiteen.

In Nederland, België en Duitsland neemt zij een vooranstaande plaats in. In Frankrijk is haar aandeel minder groot, maar toch niet te verwaarlozen.

In twee andere lid-staten, Italië en Groot-Brittannië, is de binnenscheepvaart nauwelijks van betekenis.

§ 1. Toegang tot de markt

15. Bij een onderzoek van de wettelijke voorschriften voor de toegang tot de markt in de binnenscheepvaart wordt vastgesteld dat de verschillen in de zeven betrokken lid-staten kleiner zijn dan voor het goederenvervoer.

In sommige landen, zoals België, Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk, is de toegang tot de markt geheel vrij.

In Frankrijk moeten de schepen worden ingeschreven, zodat buitenlandse schepen in beginsel van vervoer over de Franse waterwegen zijn uitgesloten. Er bestaan echter internationale overeenkomsten, waardoor de niet in Frankrijk ingeschreven schepen toch binnen dit land vrachten mogen vervoeren, namelijk naar de grens of naar een haven waar zij een internationale vracht gaan inladen. Bovendien mogen in Frankrijk nieuwe eenheden alleen in dienst worden genomen, indien tegelijkertijd een verouderd schip uit de vaart wordt genomen.

In Italië en Nederland is voor het binnenlandse goederenvervoer een vergunning nodig.

In sommige landen zoals België bestaan voor de toekenning van vergunningen voor eigen vervoer in de binnenscheepvaart zeer strenge voorschriften.

Bovendien mogen de binnenschippers in België, Frankrijk en Nederland alleen hun beroep uitoefenen indien zij op een lijst staan ingeschreven (toerbeurtsysteem). Binnen dit stelsel kan de verlader de transporteur aan wie hij de opdracht wil verstrekken niet vrij kiezen en is het sleuten van bijzondere overeenkomsten ook onmogelijk.

§ 2. Vervoerprijzen en -condities

16. In Italië en het Verenigd Koninkrijk worden de prijzen in de binnenscheepvaart vrij tussen bedrijf en klant overeengekomen.

In Luxemburg bestaat de binnenscheepvaart pas sinds de kanalisering van de Moezel; daar het hier uitsluitend grensoverschrijdend verkeer betreft is een tariefregeling in dit land nog niet ingevoerd.

In de andere vier lid-staten waar de binnenscheepvaart een grote rol speelt in de vervoereconomie, bestaan stelsels met vaste, gepubliceerde, gecontroleerde en door de staat goedgekeurde prijzen. In België, Frankrijk en Nederland worden deze tarieven met het toerbeurtsysteem gecombineerd.

De tariefstelsels zijn velerlei : in Duitsland volgens vaste tarieven of met een marge; in Nederland met een algemene marge waarbinnen vaste of overeen te komen prijzen kunnen worden toegepast; in Frankrijk berust het stelsel op een marge en in België op minimumtarieven. Afwijkingen hiervan zijn in de beide laatste landen mogelijk bij besluit van de vrachtcommissies.

In de laatste jaren kan men vooral in Nederland en Duitsland een streven naar een minder strenge regeling waarnemen.

In Nederland is een wetsontwerp ter afschaffing van het toerbeurtsysteem ingediend; in Duitsland wordt de laatste tijd gebruik gemaakt van de wettige mogelijkheid om de vrachtprijzen binnen een marge zelf te bepalen.

In het internationale verkeer zijn de vrachtprijzen vrij. In sommige staten worden mededelingen betreffende exportvrachten in de bevrachtingsbureaus aangeplakt.

In de Rijnvaart zijn door de beroepsorganisaties pools gevormd en overeenkomsten gesloten teneinde de aldaar heersende crisis het hoofd te kunnen bieden.

IV. DE COMMUNAUTAIRE MAATREGELEN

§ 1 Kaderbesluit van 1965

17. Tijdens de zitting van 22 juni 1965 had de Raad overeenstemming bereikt over de ordening van de vervoermarkt.

Men werd het onder meer eens over de toekomstige tariefregeling in het kader van het gemeenschappelijk beleid voor vervoer. In aansluiting daarop diende de Commissie op 29 oktober 1965 een voorstel voor een algemene regeling, waarin een vroeger voorstel voor een verordening inzake de invoering van een margetariefstelsel in het goederenvervoer per spoor, over de weg en in de binnenscheepvaart in gewijzigde vorm was verwerkt.

Dit voorstel zag er als volgt uit :

- naast een verplicht margetariefstelsel wilde men een stelsel van referentietarieven invoeren, d.w.z. een stelsel met goedgekeurde en gepubliceerde margetarieven die als indicatief, maar niet verplicht zouden gelden;
- wanneer van de verplichte margetarieven en de referentietarieven afwijkende transportprijzen en -condities worden toegepast, moeten deze gepubliceerd worden;
- voor bijzondere overeenkomsten met andere prijzen dan de verplichte tarieven zou men de verplichte goedkeuring vooraf laten vallen en slechts een motivering en publikatie achteraf eisen;

- bij de Commissie zou een comité voor toezicht op de vervoermarkt worden opgericht;
- er zou een vrijwaringsclausule worden ingevoerd, zodat de lid-staten eventuele ernstige verstoringen tengevolge van de toepassing van het nieuwe tariefstelsel in het kader van een communautaire procedure zouden kunnen opvangen.

De eerste drie jaar zou het nieuwe tariefstelsel alleen op het vervoer tussen de lid-staten worden toegepast. Hierbij zouden voor het spoor- en wegvervoer verplichte tarieven gelden en voor de binnenscheepvaart referentietarieven.

Na afloop van deze eerste fase zou de regeling ook tot het binnenlands vervoer in de lid-staten worden uitgebreid; het referentiestelsel zou worden toegepast op het vervoer van bepaalde massagoederen per spoor of over de weg.

Om het stelsel economisch sluitend te maken, oordeelde de Commissie het nuttig om dit op bepaalde, door de Raad niet uitdrukkelijk vermelde, punten aan te vullen. Met het oog hierop wilde de Commissie de lid-staten de mogelijkheid bieden om tijdelijk verplichte minimum- en maximumtarieven vast te stellen voor transporten die onder het referentietariefstelsel vallen, teneinde eventueel misbruik van machtsposities of moordende concurrentie de pas af te snijden.

Naast de invoering van de tariefregeling omvatte de overeenkomst van 22 juni 1965 een reeks andere maatregelen voor een beter functioneren van de markten, die onder meer betrekking hadden op de volgende aspecten : de toegang tot het beroep, de controle van de vervoercapaciteit, de regeling van afspraken, interventies in de concurrentie die niet van de staat uitgaan, de verkeersinfrastructuur en de kosten daarvan, het financiële evenwicht van de spoorwegen, de normalisering van hun rekeningen en hun betrekkingen tot de staat.

§ 2. Resolutie van de Raad van 1966

18. Op zijn zitting van 19 en 20 oktober 1966 nam de Raad een resolutie aan, waarin de tariefregeling niet langer als prioriteit werd aangewezen, maar plaats moest maken voor maatregelen op alle mogelijke gebieden van het gemeenschappelijk beleid voor vervoer met het oog op een evenwichtige opbouw van de vervoermarkt. Bijzondere aandacht werd gewijd aan de noodzaak om misbruik van machtsposities of moordende concurrentie te voorkomen en de Commissie werd opgewekt om met voorstellen te komen op het gebied van de capaciteit in het wegverkeer en de binnenscheepvaart en voor de toegang tot het beroep.

§ 3. Kaderbesluit van 1967

19. Op grond van een mededeling van de Commissie en van een door de Commissie aangevuld memorandum van de Italiaanse regering besloot de Raad op 13 en 14 december 1967 binnen korte termijn de volgende verordeningen voor de vervoermarkt uit te vaardigen :

- een verordening over de toepassing van de regels inzake de concurrentie op het vervoer,
- een verordening over de invoering van een margetariefstelsel in het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten,
- een verordening over de vaststelling van een Gemeenschapscontingent voor het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten,
- op andere, met het functioneren van de markt verband houdende gebieden : een verordening over het optreden van de lid-staten met betrekking tot verplichtingen van "openbare dienst" en de normalisering van de rekeningen van de spoorwegen.

Deze verordeningen zijn praktisch gesproken binnen de gestelde termijnen door de Raad aangenomen.

V. WERKZAAMHEDEN IN HET KADER VAN ANDERE INTERNATIONALE INSTELLINGEN

20. Verscheidene andere internationale instellingen, met name Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) en de organisatie van de Verenigde Naties (UNO) in Genève - inzonderheid het Inland Transport Committee van deze organisatie - zijn bij de economische (en andere) aspecten van het vervoer betrokken. De CEMT heeft onlangs een beperkt contingent van multilaterale vergunningen ingevoerd voor het internationale beroeps-goederenvervoer tussen de lid-staten van de CEMT. Momenteel ijvert deze instelling voor een actie op het gebied van gecombineerd vervoer.

Aard van de voor het goederenvervoer over de weg tussen de lid-staten afgegeven vergunningen

Tabel

Bestemming vertrek	België			Danemarken			Duitsland				Frankrijk				Ierland			Italië			Luxemburg			Nederland			Verenigd- Koninkrijk				
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	4	
België	-	-	-	c: vzc: vzc: tv tv tv of en of rv rv rv			c: vvr. c2: rv rv				c: c1: c: - rv rv rv tv tv tv (2 afzonderlijke contingenten Ka en la)				geen overeen- komst vzc: vzc: vzc: rv rv rv			c: vvr c1			vvr vvr vvr			vvr vvr vvr				vvr vvr vvr			
Danemarken	c: vvr c2: tv rv of rv						c: vvr. c2: - tv rv of rv				c: vvr c2: c1: tv tv tv of of of rv rv rv				geen overeen- komst vzc: vzc: vzc: rv rv rv			c: c2: c1: rv rv rv			vvr vvr vvr			vvr vvr vvr				geen gegevens verstrekt			
Duitsland	c: vvr. vzc: rv rv			c: vvr c2: tv rv of rv			- - -				c: vvr. c2: c1: tv rv rv of rv				geen overeen- komst vzc: vzc: vzc: rv rv rv			c: vvr c2: tv rv			vzc vvr vvr			c: vvr c2: tv rv			c: vvr c2: c1: rv rv rv				
Frankrijk	c: vvr. vzc: rv rv			c: c2: c2: rv rv rv of of of tv tv tv			c: vvr. c2: c1: rv rv rv of tv				- - -				geen overeen- komst vzc: vzc: vzc: rv rv rv			c: c2: c1: rv rv rv (2 afzonderlijke contingenten Ka en la)			vvr vvr vvr			vvr vvr vvr tv			c: c2: c2: rv rv rv				
Ierland	geen overeen- komst vzc vvr. vzc: rv rv			geen overeenkomst vzc vzc vzc rv rv rv			geen overeenkomst vzc vzc vzc rv rv rv				geen overeenkomst vzc vzc vzc rv rv rv				- - -			geen overeenkomst vzc vzc vzc rv rv rv			vvr vvr vvr			vvr vvr vvr			geen gegevens verstrekt				

/...

Bestemming Verreik	België	Denemarken	Duitsland	Frankrijk	Ierland	Italië	Luxemburg	Nederland	Verenigd Koninkrijk
	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3 4	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
Italië	c: vvr vzv tv rv	c: c2: cl: rv rv rv	c: vvr c2: tv rv	c: c2: cl: cl: rv rv rv rv (2 afzonderl. contingenten Ka en Ia)	geen overeen- komst vzv: zvz: zvz: rv rv rv	- - - -	vvr vvr vvr	vvr vvr vvr	c: c2: c2: cl: rv rv rv rv
Luxemburg	vvr vvr vvr	geen overeen- komst geen gegevens verstrekt	c: vvr c2: tv tv	c: c2: c2: rv rv rv (2 afzonderl. contingenten Ka en Ia)	geen overeen- komst vzv: zvz: zvz: rv rv rv	geen overeenkomst vzv zvz zvz	- - -	vvr vvr vvr	geen gegevens verstrekt
Nederl.	vvr vvr vvr	geen overeen- komst geen gegevens verstrekt	c: vvr c2: rv rv	c: cl: c2: tv fv fv of w	geen overeen- komst vzv: zvz: zvz: rv rv rv	vvr vvr vvr	vvr vvr vvr	- - -	vvr vvr vvr
Verenigd Koninkrijk	vvr vvr vvr	geen gegevens verstrekt	c: vvr c2: Cl: rv rv rv	c: c2: c2: rv rv rv	geen overeen- komst vzv: zvz: zvz: rv rv rv	c: c2: c2: cl: rv rv rv rv	geen overeen- komst vvr vvr vvr	vvr vvr vvr	- - -

- 1 - groepsvervoer
2 - eigen vervoer
3 - transitovervoer
4 - gecombineerd rail/wegvervoer

- tv - termijnvergunning
ry - ritvergunning
c - contingentering
cl - speciaal contingent
c2 - ten laste van contingent beroepsvervoer

- vvr - volledige vrijheid
- vzc- vergunningzonder contouringering
- Ka - korte afstanden
- la - lange afstanden
- geen overeenkomst

DOCUMENTATION STATISTIQUE

- TABLEAU 1 : - Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres (en millions de tonnes/kilomètres)
- Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (in Mio t/km)
- Evolution of total goods traffic by mode in the Member States (in millions of tonne/kilometers)
- TABLEAU 2 : - Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/km en 1963 et 1972
- Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972
- Distribution of goods traffic by mode of transport for 1963 and 1972, based on tonne/km
- TABLEAU 3 : - Nombre de véhicules routiers : camions / Anzahl der Strassenfahrzeuge : Lastkraftfahrzeuge / Number of road vehicles : Motor vans (trucks)
- TABLEAU 4 : - Nombre et capacité des véhicules routiers (camions, remorques, semi-remorques)
- Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge (LKW, Anhänger, Sattelanhänger)
- Number and load capacity of road motor vehicles (motor vans (trucks), trailers, semi-trailers).
- TABLEAU 5 : - Nombre de bateaux (automoteurs, chalands, barges)
- Anzahl der Schiffe (Motorschiffe, Kähne, Schubleichter)
- Number of boats (self-propelled barges, lighters, barges)
- TABLEAU 6 : - Résultats financiers: Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne/km, des transports par chemins de fer, comparé aux prix à la consommation
- Finanzielle Ergebnisse : Entwicklung der Durchschnittserträge, in Wagenladungen, je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis
- Financial results : Growth of average revenues, by full wagon load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices.
- GRAPHIQUE 7 : - Relation entre les indices du produit moyen, par t/km, des transports par fer, effectués par wagons complets, et des prix à la consommation, pour la période 1963/1973
- Relation zwischen den Indizes der Durchschnittserträge - je t/km - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen und der Verbraucherpreise für den Zeitraum 1963/1973.
- Relation between the indices of average revenue, per tonne/km, carried out by rail in complete wagon load, and consumer prices for the period 1963/1973.
- TABLEAU 8 : - Evolution des frets rhénans, prix à la tonne / Entwicklung der Rheinfrachten, Preis pro Tonne / Growth of Rhine freight prices, price per tonne
- TABLEAU 9 : - Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices : INDICES
- TABLEAU 10 : - Evolution des prix de transport par route en Allemagne (Rép.Féd.)
- Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland
- Growth of road transport prices within the Federal Republic of Germany

TABLEAU = Tabelle / Table

GRAPHIQUE = Graphische Darstellung / Graph

Evolution du trafic total de marchandises par moyen de transport dans les Etats membres (en millions de tonnes/kilomètres)
 Entwicklung des Gesamtgüterverkehrs nach Verkehrsträgern in den Mitgliedstaaten (in Mio/tö/km)
 Evolution of total goods traffic by mode in the Member States (in millions of tonne/kilometers)

Pays membres (a)	1963					1972					Indices - Evolution 1963/1972				
	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL	Fer (b)	Route (c)	Voie fluviale (d)	Oléoducs (e)	TOTAL
ALLEMAGNE	63.756	50.200(1)	39.513	4.921	158.390	65.680	87.500(1)	43.968	18.509	215.658	103	174	111	376	136
BELGIQUE	7.017	6.596(1)	4.779	-	18.392	7.675	14.328(1)	6.758	1.554	30.315	108	217	141	-	162
DANEMARK	1.619	8.200(1)	-	-	9.819	2.001	13.400(1) (5)	-	-	15.401	124	163	-	-	157
FRANCE	66.172	37.037	11.350	4.062	118.629	69.988	72.800	14.156	32.470	189.414	106	196	125	795	160
IRLANDE	353	1.715(4)	-	-	2.073	578	2.500(2)	-	-	3.078	161	146	-	-	148
ITALIE	17.002	45.170	297	731	63.200	17.844	58.986	391	10.766	87.987	105	131	132	1.472	133
LUXEMBOURG	650	115(2)	-	-	765	781	279(2)	10	-	1.070	120	243	-	-	140
PAYS-BAS	4.167	7.652(3)	20.201	1.206	33.226	3.071	13.900(3)	29.333	5.703	52.007	74	182	145	472	157
ROYAUME-UNI	25.170	57.000	242	891	83.311	21.025	84.000	91	3.032	108.148	84	147	38	340	130
TOTAL	195.919	213.735	76.330	11.831	487.875	188.643	347.693	94.706	72.034	703.078	101	163	124	609	144

SOURCES : Stat. ONU/UNO - 1973

- avec les exceptions ci-après :

QUELLE : - mit nachstehenden Ausnahmen :

- with the following exceptions:

(1) I R F

(2) Autres sources/ Andere Quellen/ Other sources

(3) Trafic intérieur uniquement/ Nur Binnenverkehr/ Internal traffic only

(4) 1964

(5) 1971

a) Pays membres/ Mitgliedstaaten/ Member States

b) Fer/ Eisenbahn/ Railway

c) Route/ Strasse/ Road

d) Voie fluviale/ Binnenschifffahrt/ Inland waterways

e) Oléoducs/ Ölleitungen/ Pipelines

(+) - Indices-évolution 1963/1972

- Indices-Entwicklung 1963/1972

- Indices of growth 1963/1972

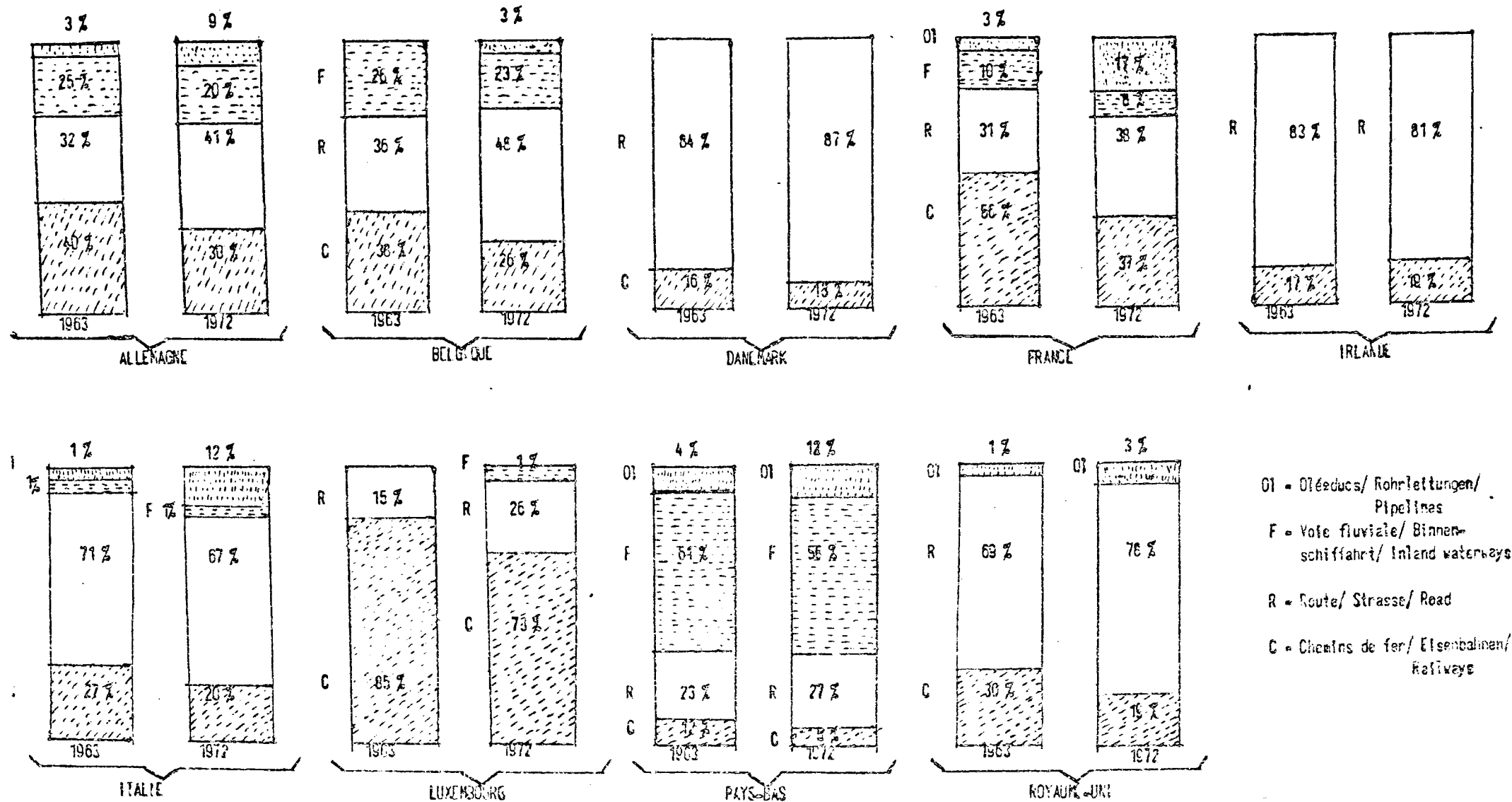
TABLEAU/ TABELLE/ TABLE 2

VII/137/75 rev.

-Répartition du trafic marchandises selon les divers modes de transport sur la base des tonnes/kilomètres en 1963 et 1972

-Aufteilung des Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger nach t/km für 1963 und 1972

-Distribution of goods traffic by mode of transport for 1972, based on tonne/km.



NOBRE DE VEHICULES ROUTIERS : CAMIONS (x)

ANZAHL DER STRASSENFAHRZEUGE : LASTKRAFTFAHRZEUGE (x)

NUMBER OF ROAD VEHICLES : MOTOR VANS (TRUCKS) (x)

PAYS MEMBRES (a)	NOMBRE DE CAMIONS EN MILLIERS (b)		INDICES DU NOMBRE DE CAMIONS (1958 = 100) (c)		NOMBRE DE CAMIONS PAR 1000 HABITANTS (d)		NOMBRE DE CAMIONS PAR KM ² DE LA SUPERFICIE DU PAYS (e)	
	1962	1971	1962	1971	1962	1971	1962	1971
ALLEMAGNE (R.F.A.)	782,8	1.203,5	121	187	14,3	20,3	3,2	4,8
BELGIQUE	180,0	229,0	115	147	19,5	23,7	5,9	7,5
DANEMARK	201,0	219,4	158	172	43,2	44,2	4,7	5,1
FRANCE	1.782,9	2.849,2	124	199	37,9	55,6	3,2	5,2
IRLANDE **)	447 (1)	445 (1)	103	103	15,8	15	0,6	0,6
ITALIE	774,3	1.297,9	151	254	15,4	24,0	2,6	3,4
LUXEMBOURG	9,6	9,1	127	120	30,0	26,6	3,7	3,5
PAYS-BAS	176,3	339,0	136	261	14,9	25,7	4,3	8,3
ROYAUME-UNI	1.524,5	1.623,5(1)	118	126	29,4	30,0	6,6	7,1
TOTAL	5.431,4	7.770,6						

Sources : Bulletin annuel de statistiques de transports pour l'Europe (Nations Unies)

Quelle : Jahresbulletin der Transportstatistik für Europa (Vereinte Nationen)

Mention of source : Annual bulletin of Transport Statistics for Europe (United Nations)

a) Mitgliedstaaten/Member States

b) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Number of motor vans (trucks)

c) Index der Anzahl der Lastkraftfahrzeuge/Index of the number of motor vans (trucks)

d) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner/ Number of motor vans (trucks) per 1000 inhabitants

e) Anzahl der Lastkraftfahrzeuge pro km² der Grundfläche des Landes/Number of motor vans (trucks) per km² of the country's area.

(x) y compris les tracteurs, non compris remorques, ni semi-remorques

(x) Einschliesslich Zugmaschinen, ausgenommen Anhänger und Sattelanhänger

(x) Include road tractors, except trailers and semi-trailers.

(1) non compris les tracteurs
Zugmaschinen ausgenommen
excepted road tractors

** - Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport (VII/176/75)

- Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich Schlussfolgerungen für den Bericht (VII/176/75) zu ziehen.

- There was no possibility of drawing conclusions for the report (VII/176/75) as the figures arrived too late.

Nombre et capacité des véhicules routiers (camions, remorques, semi-remorques)
 Anzahl und Kapazität der Lastkraftfahrzeuge (LKW, Anhänger, Sattelanhänger)
 Number and load capacity of road motor vehicles (motor vans (trucks) trailers, semi-trailers)

PAYS MEMBRES	Nombre de véhicules a)			Tonnage	%	%
	1962	1971	d'augmentation (b)	1962	1971	d'augmentation (b)
<u>ALLEMAGNE</u>						
d) compte d'autrui	219.474	274.759	+ 25,2 %	1.318.726	2.191.740	+ 66,2 %
e) compte propre	729.914	1.064.077	+ 45,6 %	1.943.897	3.411.590	+ 75,5 %
<u>FRANCE</u>						
d) compte d'autrui	135.750	264.785 x)	+ 95 %	792.000	1.990.937 x)	+ 151,4 %
e) compte propre	1.830.920	2.810.671 x)	+ 53,5 %	3.247.000	5.504.241 x)	+ 69,5 %
<u>ITALIE</u>						
d) compte d'autrui	175.609	212.321 xx)	+ 20,9 %	1.060.657	1.302.549 xx)	+ 22,0 %
e) compte propre	350.705	819.669 xx)	+ 133,7 %	753.431	1.442.101 xx)	+ 91,4 %
<u>PAYS-BAS</u>						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.
<u>BELGIQUE</u>						
d) compte d'autrui	20.181	25.860	+ 28,1 %	.	319.627	.
e) compte propre	189.546	193.405	+ 2,0 %	.	695.744	.
<u>LUXEMBOURG</u>						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.

x) chiffres pour 1960/Angaben für 1960/figures for 1960

xx) chiffres pour 1967, y compris les bicycles à moteur pour le transport de marchandises
 Angaben für 1967, einschliesslich zweirädriger Krafträder zur Beförderung von Gütern
 figures for 1967 include motor-bicycles for goods transport

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

a) Nombre des véhicules/Anzahl der Fahrzeuge/Number of vehicles

b) % d'augmentation/prozentuale Erhöhung/increase in per cent

c) tonnage/beförderte Menge/tonnage

d) transport pour compte d'autrui/gewerblicher Verkehr/professional transport

e) transport pour compte propre/Werkverkehr/transport on own account

Nombre de bateaux / Anzahl der Schiffe / Number of boats

(Automoteurs, chalands, barges / Motorschiffe, Kähne, Schubleichter / Self-propelled barges, lighters, barges)

Pays membres/Mitgliedstaaten Member States	Automoteurs/Motorschiffe/ self propelled barges		Chalands/Kähne/ lighters		Barges/Schubleichter/ barges		TOTAL	
	1965	1971	1965	1971	1965	1971	1965	1971
ALLEMAGNE R.F.A.	11.007	10.163	3.202	1.372	175	743	14.384	12.284
BELGIQUE	8.454	7.879	1.159	353	50	89	9.663	8.321
FRANCE	8.615	8.450	4.196	873	932	1.538	13.743	10.911
ITALIE	740	562	2.276	423	-	31	3.016	1.016
LUXEMBOURG	-	17	-	-	-	-	-	17
PAYS-BAS	17.411	18.036	11.334	10.234	226	603	28.971	28.933
	46.227	45.113	22.167	13.255	1.383	3.114	69.777	61.482

Source : Statistique des transports, Office Statistique des C.E.

Quelle : Transportstatistik, Statistisches Amt der E.G.

Source : Transport statistics, Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer comparé aux prix à la consommation

Tabelle / Tabel / Table 6

VII/137/75

FINANZIELLE ERGEBNISSE: Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis

FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne/km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973
DB	ALLEMAGNE : D-Mark	0.071	0.069	0.067	0.070	0.068	0.069	0.069	0.074	0.084	0.090	0.094
	indices :	100	97.2	94.4	98.6	97.2	97.2	97.2	104.2	118.3	126.3	132.4
	a) indice prix consommation	100	102.3	105.8	109.5	111.1	112.7	116	120.4	126.6	133.9	141.9
	b) indice prix de gros	100	100.2	102.3	103.4	102.9	97.0	99.4	105.0	109.9	143.9	121.2
SNCB	BELGIQUE : Franc belge	0.856	0.838	0.811	0.849	0.851	0.834	0.824 ^(*)	0.921	1.026	1.041	1.056
	indices :	100	97.9	94.7	99.2	99.4	97.4	96.3	107.6	119.9	121.2	123.4
	a)	100	104.17	108.4	112.93	116.15	119.35	123.83	126.57	134.26	141.57	149.81
	b)	100	104.77	105.8	108.2	107.1	107.4	112.6	116.0	117.4	122.2	133.2
DSB	DANEMARK : Couronne danoise					0.119(+)	0.124(+)	0.127(+)	0.128(+)	0.124(+)	0.120(+)	0.135(+)
SNCF	FRANCE : Franc français	0.062	0.061	0.060	0.065	0.070	0.069	0.072	0.075	0.082	0.082	0.086
	indices :	100	99.4	96.8	104.8	117.7	111.3	116.1	121	132.3	132.3	136.7
	a)	100	103.2	105.9	108.8	111.8	116.8	123.9	130.8	137.8	146.2	153.3
	b)	100	101.6	103.1	105.4	104.6	106.1	115.2	125.6	129.0	136.3	149.2
FS	ITALIE : Lire	100										
	indices :	100										
	a)	100	105.9	110.7	113.2	117.5	119.0	122.2	126.2	134.5	142.2	152.6
	b)	100	103.3	105.0	106.5	106.3	105.7	111.0	119.0	123.0	128.0	139.7
CFL	LUXEMBOURG: Franc lux.	1.690	1.641	1.665	1.966	1.737	1.870	1.751	1.772	1.590	1.626	1.753
	indices :	100	87.1	98.5	110.3	102.8	110.7	103.6	104.9	94.1	100.4	105.5
	a)	100	103.10	106.53	109.35	112.47	115.42	118.87	123.55	129.37	136.07	144.33
BR	ROYAUME-UNI: livre sterling		(-) Résultats exprimés en "pence"							0.781(-)	0.817(-)	0.802(-)
	indices :		In "pence" ausgedrückt / expressed in "pence" : 1 £ = 100 pence									0.806(-)
CIE	IRLANDE: livre sterling		voir ANNEXE	/	ANNEXE	/	ANNEXE					
	indices :											
NS	PAYS-BAS: Florin	0.050	0.050	0.051	0.052	0.051	0.051	0.053	0.057	0.057	0.063	0.064
	indices :	100	100	102	104	102	102	106	114	114	126	129
	a)	100	105.8	110.7	117.1	121.2	125.7	135	141	151.7	163.6	173.7
	b)	100	106	110	115	115	116	117	124	125	129	140

*) y compris les envois de détail (par tonne transportée)
Stückgutsendungen (in to) Inbegriff part-load consignments included

a) Indices prix consommation
Index d. Verbraucherpreise
consumer price index

b) indice prix de gros
Index d. Grosshandelspreise
wholesale price index

*) y compris les trafics routiers et maritimes
Kraftwagen- und Seeverkehr
Inbegriffen
road and sea traffic included

UIC: Les chiffres sont probants.
La concurrence a empêché la hausse de prix. Détérioration des résultats financiers du fer.

• Nach Auffassung UIC zeigen diese eindrucksvollen Zahlen, dass die Wettbewerbslage ein Ansteigen der Preise verhindert u. sich dadurch die finanzielle Lage der Eisenbahnen ständig verschlechtert hat.

• The figures are conclusive. Competition has prevented a rise in prices. Deterioration in the financial position of the railways.

Source: Statistique internationale UIC et statistique conjoncturelle O.S.C.E. / Internationale Eisenbahnstat. (U.I.C.) u. Konjunktuelle Stat. des Stat. Amtes der EG
International railway statistics and statistics of the Stat. Office of the E.C.

RESULTATS FINANCIERS : Evolution du produit moyen, en wagon complet, par tonne-kilomètre, des transports par chemins de fer, comparé au prix à la consommation
 FINANZIELLE ERGEBNISSE : Entwicklung der Durchschnittserträge in Wagenladungen je t/km, für Eisenbahntransporte im Vergleich zum Verbraucherpreis
 FINANCIAL RESULTS : Growth of average revenues by full wagon-load, per tonne-km, carried out by rail, in comparison with consumer prices

C I E (Coras Iompair Eireann)	IRELAND: livre ster- ling (£)	1963 ^{a)}	1964 ^{a)}	1965 ^{a)}	1966 ^{a)}	1967 ^{a)}	1968 ^{a)}	1969 ^{a)}	1970 ^{a)}	1971 ^{a)}	1972 ^{a)}	1973 ^{a)}
		1.345	1.369	1.442	1.290	1.235	1.110	1.115	1.223	1.202	1.308	1.361
	Indices:	100	102	107	96	92	83	83	91	89	97	101
a)	Indice prix consom- mation	100	107	112	115	119	125	134	145	158	171	191
b)	Indice prix de gros	100	106	110	112	115	122	131	137	145	160	188

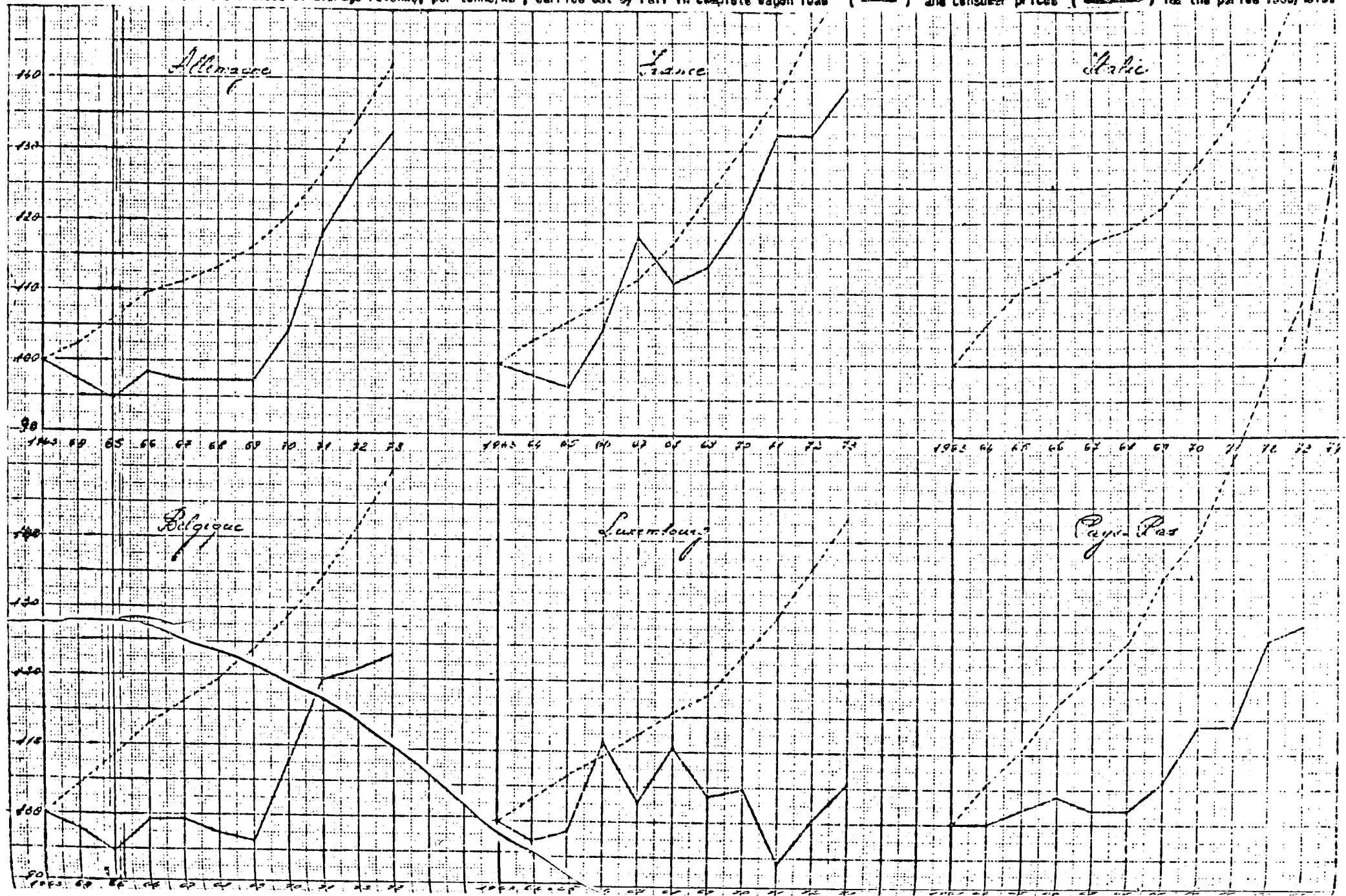
- ^{a)} exercice prenant fin le
 31 mars
 Jahresabschluss : 31. März
 Years ending : 31 March
- a) Indices prix consommation
 Index des Verbraucherpreise
 Consumer price index
- b) indice prix de gros
 Index des Grosshandelspreises
 Wholesale price index

SOURCES: CIE et "Central Statistics Office" - DUBLIN

-) les résultats sont exprimés en "pence"
 - in "pence" ausgedrückt
 - expressed in "pence"

Les chiffres ayant été fournis trop tard, il n'y avait pas moyen d'en tirer des conclusions pour le rapport (VII/176/75)
 Da das Zahlenmaterial zu spät geliefert wurde war es nicht mehr möglich, Schlussfolgerungen für den Bericht (VII/176/75) zu ziehen.
 There was no possibility of drawing conclusions for the report (VII/176/75) as the figures arrived too late.

Relation entre les indices du produit moyen, par t/ka, des transports par fer effectués par wagons complets (—) et des prix à la consommation (- - -) pour la période 1963/1973
 Relation zwischen den Indizes des Durchschnittsertrages - je t/ka - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen (—) und Verbraucherpreisen (- - -) für den Zeitraum 1963/1973
 Relation between the indices of average revenue, per tonne/ka, carried out by rail in complete wagon load (—) and consumer prices (- - -) for the period 1963/1973.



Evolution des frets rhénans / Entwicklung der Rheinfrachten / Growth of Rhine freight prices

Prix à la tonne / Preis pro Tonne / Price per tonne

Relation/Verkehrsverbindung/ Routes	Marchandise/ Gutart/Goods	Monnaie Währung Currency	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Rotterdam - Duisburg - Ruhrort	Minéral/Erz/ Ores	DM/tonne	3,35	3,35	3,30	3,30	3,10	3,10	3,10	4,13	3,22	3,13
Rotterdam - Mannheim	Charbon/Kohle/ Solid Fuel	DM/tonne	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	8,90	10,25	10,42	11,42
Rotterdam - Kohl	Céréales/Getreide Cereals	DM/tonne	12,55	12,55	8,80	8,80	7,50	7,50	11,25	15,75	16,21	17,38
Karlsruhe - Anvers	Gravier/Kies/ Gravel	FB/tonne	55,3	58	56	57,33	60,33	64,17	77,22	100	90	80

Source : Rapport annuel de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Quelle : Jahresbericht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Source : Annual report of the Central Commission for the Rhine.

Evolution des frets rhénans/Entwicklung der Rheinfraachten/Growth of Rhine freight prices

Indices

		1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Rotterdam-Duisburg-Ruhrort	Minerals/Erz/ Ores	100	100	98,5	98,5	92,5	92,5	92,5	123,3	97,9	93,4
a) indice prix consommation	DM	100	102,3	105,8	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b) indice prix de gros		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Rotterdam-Mannheim	Charbon/ Kohle/Solid fuel	100	100	100	100	100	100	100	115,2	117,1	123,3
a)	DM	100	102,3	105,3	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b)		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Rotterdam-Kehl	Céréales/ Getreide/ cereals	100	100	70,1	70,1	59,2	59,8	89,5	125,5	129,2	130,5
a)	DM	100	102,3	105,8	109,5	111,1	112,7	116	120,4	126,6	133,9
b)		100	100,2	102,3	103,4	102,9	97	99,4	105	109,9	113,9
Karlsruhe-Anvers	Gravier/Kies/ gravel	100	104,9	101,3	103,7	109,1	116,4	130,7	180,8	162,7	144,6
a)	FB	100	104,17	108,4	112,93	116,15	119,35	123,83	128,67	134,26	141,57
b)		100	104,7	105,8	108,2	107,1	107,4	112,8	113,0	117,4	122,2

a) indice prix consommation
Index des Verbraucherpreises
consumer price index

b) indice prix de gros
Index des Grosshandelspreises
wholesale price index

VII/137/75

Tableau/Tabelle/Table 10

Evolution des prix de transport par route en Allemagne (R.F.)

Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland

Growth of road transport prices within the Federal Republic of Germany

(Indices)

Année Jahr Year	Index général des recettes t/km pour le transport de marchandises Allgemeiner Index der Erträge je t/km für den Gütertransport General index of receipts per tonne/km for goods transport	Index général des prix de gros Allgemeiner Index der Grosshandelspreise General index of wholesale prices	Index général des prix à la consommation Allgemeiner Index der Verbraucherpreise General index of consumer prices
1963	100	100	100
1964	101,7	100,2	102,3
1965	100,9	102,3	105,8
1966	106,1	103,4	109,6
1967	107,9	102,9	111,1
1968	106,1	97,0	112,7
1969	107,9	99,4	116,0
1970	114,1	105,0	124,0
1971	123,8	109,6	126,6
1972	131,9	113,9	133,9
1973	139,8		