

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.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(75) 491 endg.

Brüssel, 1 oktober 1975

BERICHT

über die gegenwärtige Lage der
Güterverkehrsmärkte innerhalb
der Gemeinschaft

KOM(75) 491 endg.

INHALTSANGABE

Seite

<u>EINLEITUNG</u>	2
<u>TEIL I - DIE HEUTIGE LAGE</u>	3
1. die gesetzliche Lage	4
2. Entwicklung der Verkehre	5
3. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger	7
4. Die Entwicklung der Beförderungspreise	8
<u>TEIL II - ERGEBNISSE</u>	9
1. Beitrag einer Marktordnung für den Verkehr zur Entwicklung des gemeinsamen Marktes	9
1.1. Änderungen in der Verkehrsnachfrage	11
1.1.1. quantitativ	11
1.1.2. strukturell	11
1.1.3. Orientierung der Transportströme	12
1.1.4. Die charakteristischen Merkmale der Leistungen	12
1.2. Die Beziehungen zwischen Angebot und Nachfrage	14
1.2.1. Die quantitative Befriedigung der Transportbedürfnisse auf den kommerziellen Märkten	16
1.2.2. Die Befriedigung der qualitativen Verkehrsbedürfnisse auf dem kommerziellen Markt	19
2. Wettbewerbssituation	21
2.1. Allgemeine Ueberlegungen	21
2.2. Missbrauch marktbeherrschender Stellungen	22
2.3. Der "ruinöse" Wettbewerb	23
2.4. Die Auswirkungen der Wettbewerbsslage auf den Beförderungspreis	24
2.5. Die Verzerrungen in der Wettbewerbsslage	25

	<u>Seite</u>
3. Die Integration des Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft	28
3.1. Die nach Artikel 75, 1 a) EWG-V aufzustellenden gemeinsamen Regeln	28
3.2. Die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Ver- kehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (Artikel 75, 1 b) EWG - V)	30
3.3. Die Verwirklichung des Niederlassungsrechts (Artikel 52 ff des Vertrages)	31
4. Funktion der Marktordnung des Güterverkehrs für die Ver- wirklichung allgemeiner politischer Ziele	32
4.1. Allgemeine Erwägungen	32
4.2. Die Betriebs- und Beförderungspflicht	34
4.3. Die Tarifpflicht	35
5. Wirksamkeit und Gewicht der Eingriffe der öffentlichen Hand in die Marktordnung des Güterverkehrs	36
5.1. Die verschiedenen Formen der Kapazitätsregelung	36
5.1.1. Die Kontingentierung der Genehmigungen	36
5.1.2. Prüfung des individuellen Verkehrsbedarfs	38
5.2. Die verschiedenen Formen der Tarifierung	38
5.3. Wirkung der Tarifierung auf die tatsächlich ange- wandten Preise	39
5.4. Die Auswirkungen der Kapazitätsregelung auf die Rentabilität des Transportmaterials	41
5.5. Zeitliche und räumliche Anpassung an die Markterfordernisse	43

EINLEITUNG

1. Der Bericht besteht aus zwei Teilen und 2 Anlagen. In dem ersten Teil analysiert die Kommission die gegenwärtige Lage der nationalen und internationalen Güterverkehrsmärkte innerhalb der erweiterten Gemeinschaft unter Berücksichtigung der in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie der auf Gemeinschaftsebene bisher erzielten Ergebnisse.

Diese Analyse ist auf ernste Schwierigkeiten gestossen, da das verfügbare Material unvollständig ist und insbesondere eine umfassende Marktbeobachtung in der erweiterten Gemeinschaft noch nicht besteht. Hinzu kommt, dass die Konsultation der Berufs- und Wirtschaftsverbände nicht alle zusätzlichen Informationen geliefert hat, die man hätte erwarten dürfen.

2. Im zweiten Teil des Berichtes, "ERGEBNISSE", untersucht die Kommission, inwieweit die gegenwärtige Marktordnung für den Güterverkehr zur Verwirklichung insbesondere der in Artikel 2 festgelegten Vertragsziele beigetragen hat, entsprechend dem in Artikel 74 EWGV fixierten Ziel für die gemeinsame Verkehrspolitik.

3. Der Bericht ist von der Kommission den Regierungen sowie den Berufs- und Wirtschaftsverbänden im Laufe des zweiten Semesters 1975 zur Stellungnahme übermittelt worden. Dieser Text berücksichtigt weitgehend die Bemerkungen dieser Gremien. Soweit die Kommission mit diesen Bemerkungen übereinstimmte, hat sie diese in den geänderten Text des Dokumentes eingearbeitet. In allen anderen Fällen sind die hauptsächlichsten Bemerkungen mit einem Hinweis im Text als Fussnote auf der entsprechenden Seite aufgenommen.

4. Es ist nicht Zweck des Berichtes, die für die Marktordnung des Güterverkehrs vorgeschlagenen Systeme zu rechtfertigen, wie sie die Kommission dem Rat vorgelegt hat; er soll lediglich allen Beteiligten die Möglichkeit geben, die Lage auf den verschiedenen nationalen und internationalen Güterverkehrsmärkten objektiv zu beurteilen. In dieser Optik stellt er ein Begleitdokument dar zu den Vorschlägen der Kommission an den Rat.

TEIL I

DIE HEUTIGE LAGE

5. Struktur und charakteristische Merkmale der Transportmärkte auf Gemeinschaftsebene sind in ihrer Entwicklung, wenn auch in unterschiedlicher Form, durch bestimmte Impulse beeinflusst, die die von nationalen Stellen wie von Institutionen der Gemeinschaft erlassenen Vorschriften und Konventionen der Mitgliedstaaten im Rahmen anderer internationalen Organisationen gegeben haben.

Es ist daher wichtig, eine ausreichend präzise Vorstellung des Inhalts dieser Rechtsordnungen zu haben. Anlage I zu diesem Bericht (Dok. VII/136/75) versucht, dieser Forderung zu entsprechen.

6. Im gleichen Zusammenhang erscheint es erforderlich, eine Übersicht über die wirtschaftlichen Entwicklungen im Rahmen der durch diese Rechtsordnungen gelenkten Systeme zu haben, insbesondere was die Verkehre, die Verkehrsträger und die Transportpreise betrifft. Die in Anlage II zu diesem Bericht zusammengefassten Tabellen (Dok. VII/137/75) enthalten Informationen zu diesem Zweck.

7. In dem vorliegenden Teil wird eine zusammenfassende Analyse dieser Elemente gegeben im Lichte der wesentlichsten Entwicklungstendenzen während der letzten Jahre.

1. Die gesetzliche Lage

8. Bis vor kurzem war die nationale Gesetzgebung auf dem Transportsektor das Ergebnis der historischen Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger, die mit dem Eisenbahnmonopolbeginn sich über die Wirtschaftskreise der Dreissiger Jahre fortsetzte und schliesslich vom raschen Wachstum des Güterkraftverkehrs geprägt wurde.

Sei einigen Jahren haben sich Tendenzen, die auf eine Lockerung dieser Ordnungen abzielen, in allen Verkehrsbereichen und in allen Mitgliedstaaten bemerkbar gemacht. Dies ungeachtet der Tatsache, dass die Energiekrise und die Erkenntnis der mit der Lebensqualität zusammenhängenden Probleme die Bedeutung des öffentlichen Charakters von Verkehrsdiensten verstärkt haben.

9. Obwohl jedoch die Probleme in allen Mitgliedstaaten im wesentlichen die gleichen sind, weichen die Lösungen stark voneinander ab und haben gegenwärtig zu manchmal weit voneinander abweichenden Verhältnissen geführt.

So besteht, insbesondere im Eisenbahnsektor, im Vereinigten Königreich und in Irland absolute Freiheit in der Preisbildung; dagegen sind die Eisenbahnen in den anderen Mitgliedstaaten Regeln unterworfen, deren bindender Charakter allerdings sehr unterschiedlich ist. (*)

Auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs hat die Mehrzahl der Mitgliedstaaten Regelungen für den Zugang zum Markt, oder für Beförderungsentgelte und -bedingungen oder für beide gleichzeitig getroffen. Das Vereinigte Königreich hat alle Regelungen der Beförderungskapazität und der Preisbildung im Transport aufgehoben.

(*) Die Gruppe der 9 Eisenbahnen der EG (U I C-Gruppe) weist darauf hin, dass die voneinander abweichenden Lösungen in den verschiedenen Mitgliedstaaten durch unterschiedliche Verhältnisse wirtschaftlicher, geographischer und historischer Art begründet sind.

Für den Zugang zum Markt haben bestimmte Mitgliedstaaten sich darauf beschränkt, subjektive Voraussetzungen, wie die persönliche Zuverlässigkeit des Verkehrsunternehmers, seine finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung vorzuschreiben. Gegenwärtig begnügen sich die Mitgliedstaaten mehr und mehr, lediglich eine oder zwei dieser Voraussetzungen zu fordern. Dagegen sieht eine Richtlinie des Rates vom 12.11.1974 (1) den Nachweis der erwähnten drei Kriterien ab 1. Januar 1978 vor.

Andere Mitgliedstaaten wenden gleichzeitig Kontingentierungssysteme an, die auf Kriterien basieren, die an der objektiven Verkehrsnachfrage oder den individuellen Bedürfnissen des Unternehmens ausgerichtet sind.

Bei den Beförderungsentgelten und -bedingungen bestehen streng reglementierte Tarifsysteme neben vollkommen freien Preisordnungen.

In der Binnenschifffahrt ist der Zugang zum Markt frei; ausgenommen die Binnontransporte eines Landes. Dagegen werden in den vier Mitgliedstaaten des Kontinents, die über eine bedeutende Binnenschifffahrt verfügen, unterschiedliche Preisbestimmungen für Transporte im Binnenverkehr angewandt; in bestimmten Fällen sind diese Beförderungen einem "Tour-de-rôle-System" unterworfen.

2. Entwicklung der Verkehre

10. Bevor die Probleme der Marktordnung für den Güterverkehr behandelt werden, wäre es interessant, die Tätigkeit der einzelnen Verkehrsträger innerhalb der erweiterten Gemeinschaft zu analysieren.

(1) ABL Nr. L 308 vom 19.11.1974

Die verfügbaren Statistiken für die drei Landverkehrsträger innerhalb der neun Mitgliedstaaten der Gemeinschaft weisen jedoch Lücken auf oder sie sind nicht auf derselben Grundlage erstellt; sie erlauben es daher nicht, genaue, wissenschaftliche Vergleiche anzustellen. Diese Statistiken haben im übrigen nur einen globalen Wert.

Lediglich die von der UNO herausgegebene Transportstatistik (1) ermöglicht es, bestimmte Aussagen über die Gesamtentwicklung des Güterverkehrs und über die relative Bedeutung der einzelnen Verkehrsträger in der erweiterten Gemeinschaft zu machen. Die vom Statistischen Amt der EG (2) bisher veröffentlichten Statistiken umfassen dagegen nur die sechs ursprünglichen Mitgliedstaaten.

11. Die Prüfung der Tabellen 1 und 2 der Anlage II (Dok. VII/137/75) führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Die globale Beförderungsleistung hat entsprechend der wirtschaftlichen Expansion in der Gemeinschaft rasch zugenommen. Für den zugrunde gelegten Vergleichszeitraum 1963 - 1972 ergibt der Gesamtverkehr in t/km einen Index von 144;
- die Aufteilung des Verkehrs auf die vier Landverkehrsträger während dieser 10 Jahre ist durch tiefgreifende Strukturänderungen auf den Transportmärkten beeinflusst worden.

Wesentlich erscheinen folgende Feststellungen:

- Die Eisenbahntransporte im Gesamtgüterverkehr sind während des Zeitraums von 1963 bis 1972 von 33% auf 27% zurückgegangen. In den Niederlanden und im Vereinigten Königreich, wo der Wettbewerb die grösste Freiheit hat, ist das von den Eisenbahnen beförderte Transportvolumen ebenfalls rückläufig (-26% in den Niederlanden; -16% im Vereinigten Königreich). Das gesamte Transportvolumen weist für 1972 einen Index von 101 aus im Vergleich zu 1963.

(1) Jahresbulletin der Transportstatistik für EUROPA 1972 (Vereinte Nationen 1973)

(2) Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften

- Die Binnenschifffahrt stagniert (16% im Jahre 1963 gegenüber 13% Anteil im Jahre 1972); sie hat jedoch in den Niederlanden mit 56% des Gesamtverkehrs ein Übergewicht, ihr Anteil in Deutschland (mit 20%) und in Belgien (mit 23%) bleibt hoch, in Frankreich (mit 8%) ist er von geringerer Tragweite und unbedeutend in den anderen Ländern. Das Gesamtvolumen weist im Jahre 1972 einen Index von 124 aus gegenüber dem des Jahres 1963;
- die Strassentransporte haben stark zugenommen (gewerblicher Güterverkehr und Werkverkehr); ihr Anteil am Verkehr ist von 44% im Jahre 1963 auf 50% im Jahre 1972 angestiegen, ihr Gesamtvolumen weist im Jahre 1972 einen Index von 163 gegenüber dem Jahre 1963 aus;
- die Steigerung der Öltransporte in Rohrleitungen ist eindrucksvoll, ihr Anteil am Verkehr von 2% im Jahre 1963 hat sich auf 10% im Jahre 1972 erhöht, ihr Gesamtvolumen im Jahre 1972 zeigt einen Index von 609 gegenüber dem Jahre 1963.

3. Die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger

12. Die Tabellen 3, 4 und 5 unterrichten über die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger (Nutzfahrzeuge im Strassenverkehr und in der Binnenschifffahrt). Hierzu ist festzustellen:

- im Strassengüterverkehr ein erhebliches Anwachsen des gesamten Fahrzeugparks innerhalb der Gemeinschaft (+43% im Jahre 1971 gegenüber 1962), und zwar in allen Mitgliedstaaten; es ist insbesondere hoch in den Niederlanden (mit +92%), in Italien (mit +68%), in Frankreich (mit +60%) und in Deutschland (mit +55%). Es ist nicht möglich, festzustellen, wie sich die Fahrzeuge auf den gewerblichen Güterverkehr und den Werkverkehr verteilen. Einer Teilstatistik des Statistischen Amtes der EG (Tabelle 4, deren Angaben sich auf vier Länder erstrecken) ist zu entnehmen, dass die Anzahl der im Werkverkehr verwendeten Fahrzeuge bei weitem über denen des gewerblichen Verkehrs liegt (und zwar etwa 4 x mehr in Deutschland, 12 x mehr in Frankreich, 4 x mehr in Italien und 8 x mehr in Belgien).

Was hingegen die angebotene Ladekapazität betrifft, sind die entsprechenden Relationen wesentlich kleiner (etwa 1,5 x in Deutschland, 3 x in Frankreich, 1,1 x in Italien und 2,3 x in Belgien).

Im übrigen scheint es, dass der Werkverkehr in dem Bezugszeitraum 1962/1971 sehr viel stärker zugenommen hat als der gewerbliche Verkehr; (in Deutschland um 45,8% gegenüber 25,2% für die Anzahl der Fahrzeuge und um 75,5% gegenüber 66,2% für die Ladekapazität; in Italien um 133,7% gegenüber 20,9% für die Anzahl der Fahrzeuge und um 91,4% gegenüber 22,8% für die Ladekapazität); in Frankreich und in Belgien ist - wenn auch in einem geringeren Mass - das umgekehrte Phänomen festzustellen.

- für die Binnenschifffahrt, ein Rückgang der Gesamtzahl der Schiffe:

61.500 im Jahre 1971 gegenüber 69.800 im Jahre 1962. Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf eine Verminderung des Bestandes an Kähnen zurückzuführen: 13.200 gegenüber 22.200.

Die Anzahl der Schubleichter hat sich mehr als verdoppelt: (3.100 gegenüber 1.400).

4. Die Entwicklung der Beförderungspreise

13. Die einzigen, relativ vollständigen Angaben, über die die Kommission verfügt, sind diejenigen für Eisenbahntransporte. Die Tabellen 6 und 7 zeigen die Entwicklung der Durchschnittserträge - je t/km - in Wagenladungen für den Zeitraum von 1963 bis 1973. Es ist auffallend, dass in allen Ländern, in denen vollständige Unterlagen vorliegen, der Index dieser Durchschnittserträge - je t/km - niedriger ist als die Indices der Verbraucherpreise.

Bezüglich der internationalen Transporte auf Wasserstrassen war es nur möglich, einige wenige und sehr bruchstückhafte Angaben über Rheint Transporte (Tabellen 8 und 9) zusammenzustellen. Danach scheint es, dass die Rheinfrachten etwa im gleichen Verhältnis wie die Verbraucherpreise angestiegen sind.

Für den Kraftwagengüterverkehr waren Auskünfte über internationale Transporte nicht zu ermitteln. In der Bundesrepublik Deutschland bestehen zwar statistische Unterlagen über praktizierte Beförderungspreise im Binnenverkehr; es mangelt aber an Vergleichsmöglichkeiten mit den Angaben anderer Länder. Den von der UIC gegebenen Anregungen konnte daher nicht entsprochen werden.

TEIL II

ERGEBNISSE

Es stellt sich die Frage, in welchem Masse die Ordnung der Verkehrsmärkte in der Gemeinschaft, deren wichtigste Elemente in Teil I dieses Berichtes beschrieben sind, gemäss Artikel 74 EWGV dazu beigetragen hat, die insbesondere in Artikel 2 aufgestellten Vertragsziele zu verwirklichen.

Die Antwort hierauf muss anhand der Ergebnisse nachstehender Kriterien gesucht werden:

1. Beitrag einer Marktordnung für den Verkehr zur Entwicklung des gemeinsamen Marktes.
2. Wettbewerbssituation.
3. Grad der kommunitären Integration der Verkehrswirtschaft.
4. Funktion der Marktordnung des Güterverkehrs für die Verwirklichung allgemein-politischer Ziele.
5. Wirksamkeit und Gewicht der Eingriffe der öffentlichen Hand in die Marktordnung des Güterverkehrs.

1. Beitrag einer Marktordnung für den Verkehr zur Entwicklung des gemeinsamen Marktes

14. In ihrer Mitteilung an den Rat vom 24. Oktober 1973 hat die Kommission ausgeführt: "Nach dem Wortlaut des Vertrages von Rom sind die allgemeinen Ziele des Vertrages im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik zu verfolgen. Damit wird erforderlich, eine Gemeinschaftsordnung für die Verkehrswirtschaft schrittweise einzuführen, die kohärenten Grundprinzipien folgt und dazu geeignet ist, den Erfordernissen der Wirtschaftsunion und der Gesellschaft zu den geringstmöglichen Kosten für die Allgemeinheit zu entsprechen. Von der Effizienz eines solchen Systems hängt die optimale Ausnutzung der Produktionsfaktoren und die Weiterentwicklung unserer Gesellschaft in weitem Umfange ab, wobei diese Weiterentwicklung in dem Sinne erfolgen soll, dass die allgemeinen Lebens- und Beschäftigungsbedingungen der Völker eine Verbesserung erfahren".

./.

15. Zur Beantwortung der Frage, ob und in welchem Umfange die auf nationaler oder auf Gemeinschaftsebene bis jetzt erlassenen Vorschriften für die Ordnung der Güterverkehrsmärkte erlaubt haben, die Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik zu verwirklichen, erscheint es notwendig, zu prüfen:

- a) die quantitativen und qualitativen Änderungen in der Verkehrsnachfrage im Rahmen eines kontinentalen Wirtschaftsraumes und der Strukturänderungen in den Volkswirtschaften der Gemeinschaft,
- b) die Fähigkeit der gegenwärtigen Systeme, in deren Mittelpunkt die Kontrolle der Kapazität und der Beförderungspreise steht, für eine optimale Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse unter Berücksichtigung der Forderungen an die gemeinsame Verkehrspolitik, nämlich:
 - die Kosten der Transportleistung zu vermindern und deren Qualität zu verbessern,
 - die ständige Anpassung an den technischen Fortschritt, die Rentabilität des Unternehmens und die Hebung der Lebenshaltung sowie der Arbeitsbedingungen zu fördern.

Dieser Teil des Berichtes ist bestrebt, eine Antwort auf diese Fragen zu geben.

./.

1.1. Änderungen in der Verkehrsnachfrage

1.1.1. quantitativ

16. Die Verwirklichung der Zollunion, die Fortschritte in der wirtschaftlichen Integration und der Aufschwung der Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten haben ein fühlbares Anwachsen der Produktion und des Austausches von Gütern zur Folge gehabt; die Verkehrsnachfrage ist dieser Expansion gefolgt, die sich bis zur Wirtschaftskrise des Jahres 1974 in einem ständigen Wachstum dokumentierte.

Die Tabelle 1 der Anlage II liefert Zahlen für diese Entwicklung.

1.1.2. strukturell

17. Das Ansteigen dieser Nachfrage war von tiefgreifenden Strukturänderungen begleitet.

Für die beiden letzten Jahrzehnte waren insbesondere kennzeichnend

- der Ersatz bestimmter traditioneller Energiequellen, wie z.B. Kohle durch Erdöl,
- die wachsende Industrialisierung der Wirtschaften der Mitgliedstaaten mit der Folge eines immer grösser werdenden Anteils der Beförderung von Rohstoffen und der industriellen Erzeugnisse,
- eine ständige Intensivierung der Arbeitsteilung im Produktionsablauf, die vermehrte Transportleistungen entsprechend den verschiedenen Phasen des Arbeitsprozesses nach sich zog,
- Erhöhung der Lebensqualität, die den Markt für bestimmte Verbrauchsgüter nicht unerheblich erweiterte und auf Erzeugnisse ausdehnte, die in der Vergangenheit als Luxus bewertet und einem beschränkten Kundenkreis vorbehalten waren.

Alle diese Elemente haben die traditionelle Form der Verkehrsnachfrage fundamental verändert. Gleichzeitig haben sie die Forderung verstärkt nach Einsatz neuer, hoch-spezialisierter, schneller und regelmäßiger Transportmittel, wobei der konsequenten Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs und der rationellen Einbeziehung des Transportfaktors in die Produktion besondere Bedeutung zukommt.

1.1.3. Orientierung der Transportströme

18. Die Verlegung der Stahlindustrie in die Küstenzonen und, im umgekehrten Sinne, die Installierung von Oelraffinerien im Binnenland, in unmittelbarer Nähe der Verteilermärkte der industriellen Erzeugnisse, die Schaffung von industriellen Entwicklungszentren in bestimmten Gebieten, die in der Vergangenheit vornehmlich durch landwirtschaftliche Produktion gekennzeichnet waren, sind die auffälligsten Elemente eines Wechsels der Verkehrsströme in Westeuropa (man könnte sagen, die aus dem Wasser herausragende Spitze des Eisberges).

Daraus ergibt sich auch eine Neuverteilung des Verkehrsaufkommens zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern entsprechend ihren Fähigkeiten, sich der neuen Marktsituation anzupassen. Das Zurückgehen des Verbrauchs an Kohle, die neuen Standorte der Schwerindustrien in der Nähe von Seehäfen (Stahl- und chemische Industrien), beides Entwicklungen, die den Binnenverkehrsträgern erhebliche Mengen von Kohle und Eisenerz entzogen haben, die Entwicklung der Rohrleitungen für petrochemische Erzeugnisse (Rohöl und raffinierte Produkte) sind wichtige Faktoren, die in ihrem Zusammentreffen sich zuungunsten der Landverkehrsträger und insbesondere gegen die Interessen der Eisenbahnen ausgewirkt haben.

1.1.4. Die charakteristischen Merkmale der Leistungen

19. Die Verlängerung des Produktionsablaufs einer wachsenden Zahl von Erzeugnissen als Ergebnis zahlreicher, komplexer und teurer Um-

formungen, die den Wert der verarbeiteten Grundstoffe bei weitem übersteigen, die Schlüsselstellung der Lagerhaltung, die Finanzierungskosten sind Umstände, die die Beziehungen zwischen den Faktoren Zeit und Geld in der Funktion der Beförderungsleistung grundlegend verändert haben.

Anders ausgedrückt, auf Märkten, die einem scharfen Wettbewerb unterliegen, wie dies für industrielle Erzeugnisse der Fall ist, erscheint es notwendig, die Produktionskosten und die unrentablen Stilllegungen aufs äußerste einzuschränken sowie die Kapitalbewegungen zu beschleunigen. Im Hinblick auf diese Erfordernisse sind Schnelligkeit und regelmäßiger Ablauf der Beförderungsleistungen in Zukunft ebenfalls gewichtige Faktoren des Produktionsgeschehens.

Die gleiche Tendenz charakterisiert die Verkehrsnachfrage für landwirtschaftliche Erzeugnisse. Auch hier hat der Anstieg der Kaufkraft großer Schichten der Bevölkerung der Mitgliedstaaten die Dimensionen bestimmter Märkte für landwirtschaftliche Erzeugnisse erheblich erweitert.

Daraus ergibt sich, daß für eine große Menge industrieller Erzeugnisse dem Begriff "Qualität" der Beförderungsleistung (im Sinne von Schnelligkeit und besonderen Merkmalen ihrer Ausführung) größerer Wert beigemessen wird als dem Faktor "Preis". Die Erhöhung des Endpreises der Güter hat im übrigen zur Folge, daß der Einfluß der Beförderungskosten auf die Preise der Güter laufend abnimmt. Das Zusammentreffen dieser Faktoren erklärt bis zu einem bestimmten Grad gewisse Änderungen in der Nachfrageorientierung nach Verkehrsleistungen sowie in den Anteilen der einzelnen Verkehrsträger.

Ein letztes Element verdient trotz seiner geringen Bedeutung hier angeführt zu werden.

Die Vermehrung der Produktionsphasen, die Spezialisierung der Wirtschaftszentren, die Diversifikation der Lagerhaltung und die Notwendigkeit des raschen Lagerumschlags, alle diese Änderungen im Güterumlauf haben die Zunahme der Beförderung kleinerer Ladungen begünstigt, die oftmals eine schnelle Beförderung von Haus zu Haus erfordern, und für die der Kraftverkehr besser geeignet ist als die Eisenbahnen.

1.2. Die Beziehungen zwischen Angebot und Nachfrage

20. In dem vorausgegangenen Kapitel sind die grundlegenden Änderungen dargestellt, die in Volumen, Struktur und besonderen Merkmalen der Verkehrsnachfrage eingetreten sind. Hier soll nun untersucht werden, inwieweit die Transportsysteme in der Gemeinschaft in der Lage sind, den Bedarf sowohl quantitativ als auch qualitativ zu befriedigen.

21. Man kann die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer so definieren, dass sie gleichzeitig Nachfrage und Bedarf eines Einzelnen und einer Gruppe von Individuen, der Allgemeinheit, darstellen: Der Einzelne fragt nach einer Transportleistung und da, wo normale Marktmechanismen diese nicht liefern können, erwächst ein Bedarf. Dort, wo die Verkehrsunternehmer - in ihrem Eigeninteresse - diese Nachfrage zu normalen Marktbedingungen befriedigen, sind die Marktabläufe dem kommerziellen Bereich zuzurechnen. Dort, wo das Angebot an kommerziellen Leistungen unzureichend ist, stellt sich die Forderung nach zusätzlichen Diensten, die man als "soziale Nachfrage" qualifizieren kann.

Unter einem kommerziellen Dienst versteht man einen Bereich, dessen Gesamtkosten durch die von dem Verkehrsnutzer zu zahlenden Preise gedeckt werden. Im öffentlichen Dienst ("soziale Nachfrage") werden dagegen die Beförderungskosten zwischen den Verbrauchern und der öffentlichen Hand aufgeteilt.

Es gibt zwei Arten von Leistungen innerhalb des Sektors "öffentlicher Dienst": Diejenigen, die aus sich selbst heraus nicht rentabel sind und diejenigen, die aufgrund der aus politischen oder sozialen Motiven angewandten niedrigen Preise nicht rentabel sind.

Das Problem wird erweitert durch die Unterscheidung zwischen individuellen und kollektiven Kosten. Diese Unterscheidung ist insbesondere von Bedeutung für die Entscheidung auf dem Gebiet der Investitionen. Die öffentliche Hand muss nicht allein die internen Kosten berücksichtigen, sondern auch die externen. In diesem Zusammenhang muss vermerkt werden, dass die Technik der Kosten/Nutzen-Analyse zu einem besseren Verständnis der hier anstehenden Probleme beigetragen hat.

Im allgemeinen versteht man unter dem Konzept des "öffentlichen Dienstes" kollektive Bedürfnisse, für die es keinen Markt gibt (z.B. Verteidigung, Polizei). Das Konzept deckt jedoch auch andere Bedürfnisse, auf die der Begriff "Verkauf" angewendet werden kann, die jedoch nicht auf konkurrenzziellen Märkten angeboten werden (z.B. Elektrizität). In dieser Sicht kann auch der Aspekt des "öffentlichen Dienstes" im Verkehr definiert werden. Sicher ist der Verkehr in seiner Gesamtheit kein öffentlicher Dienst. Aber ebenso wichtig ist die Feststellung, dass es gewisse Forderungen an die Gestaltung der Dienstleistungen auf diesem Gebiet gibt, die den Charakter der gemeinwirtschaftlichen Daseinsvorsorge tragen. Auf alle Fälle ist immer dort ein Fall "sozialer Nachfrage" nach Verkehrsleistungen gegeben, wo deren Erbringung mit Verlusten verbunden ist.

Es ist schwierig, den Sektor "öffentlicher Dienst" quantitativ zu beschreiben; letztlich ist es - in gewisser Hinsicht - eine qualitative Beurteilung, die die öffentliche Hand dazu führt, über die Einrichtung und die Bedeutung "öffentlicher Dienste" zu beschliessen.

Im allgemeinen dürfte die Nachfrage nach Leistungen des Güterverkehrs dem kommerziellen Bereich zuzuordnen sein. Das schliesst nicht aus, dass in bestimmten Fällen die Leistung des Verkehrsdienstes nach den Grundsätzen des Marktes nicht mit dem allgemeinen Interesse übereinstimmt. Daher sehen z.B. die Artikel 80 des EWGV und 70 des EGKSV eine Möglichkeit vor, den Belangen der Allgemeinheit an einer bestimmten Gestaltung von Gütertransporten zu entsprechen.

1.2.1. Die quantitative Befriedigung der Transportbedürfnisse auf den kommerziellen Märkten

22. Im Strassenverkehr kann man annehmen, dass die Transportkapazität im allgemeinen (mit Ausnahme bestimmter Verbindungen) in der Lage war, in quantitativer Hinsicht der Nachfrage nach diesem Verkehrsträger zu entsprechen. Eine Analyse der Entwicklung des gesamten Güterverkehrs (Uebersicht in Anlage II - Dokument VII/137/75) ergibt, dass die Erhöhung des Strassenverkehrs bei weitem am grössten war (+ 63% in der Zeit von 1962, bis 1973 gegenüber einer Gesamterhöhung der Binnenverkehrsträger von 44%). ()

23. Es stellt sich jedoch die Frage, ob die quantitativen Restriktionsmassnahmen in bestimmten Mitgliedstaaten im nationalen und internationalen Verkehr nicht eine noch weitere Erhöhung der Verkehrsleistung dieses Verkehrsträgers verhindert haben. Solche, dem gewerblichen Güterverkehr auferlegten Beschränkungen könnten nicht unbeträchtlich den Uebergang zum Werkverkehr und damit die Entwicklung einer Beförderungsart begünstigen, der oft Vorzug vor anderen Verkehrsträgern gegeben wird. Im übrigen nimmt der Markt, auch wenn die ökonomische Wirklichkeit stärker ist als die behördlich auferlegten Beschränkungen, nichtsdestoweniger Schaden während der für Anpassungsmassnahmen erforderlichen Zwischenzeit, insbesondere

*) Die UIC-Gruppe ist der Ansicht, das verfügbare statistische Material sei seiner Natur nach nicht ausreichend, um daraus gültige Schlussfolgerungen zu ziehen. Die statistischen Unterlagen enthielten nur sehr globale Angaben, während man in der Praxis zwischen einer grossen Anzahl von Einzelmärkten unterscheiden müsse, mit einer sehr differenzierten Struktur von Angebot und Nachfrage.

wegen des Zeitraums, den das Funktionieren des Verwaltungsapparates erfordert. Ferner hat sich während dieser Zeit der Markt weiter entwickelt und die neuen Maßnahmen, die noch auf der vorhergehenden Lage beruhen, sind jedes Mal veraltet. Hierzu kommt, daß ein Unternehmen, das gehindert wird, von selbst dem Anpassungsrhythmus zu folgen, keine rationelle Betriebsführungspolitik mittelfristig betreiben kann und jedes Mal auch mehr auf die Verwaltungsmaßnahmen reagieren muß als aufgrund von Überlegungen, die auf moderner wirtschaftlicher Realität beruhen.

24. Aus vorstehenden Überlegungen (*) kann man daher feststellen, daß die behördlichen Interventionen nicht die natürliche Entwicklung des Straßenverkehrs bremsen konnten. Dies wird im übrigen durch einen Vergleich der Verkehrsentwicklung auf den Märkten mit quantitativen Restriktionen und solchen mit vollständig freien Beziehungen bewiesen. Man muß jedoch zugeben, daß in bestimmten Einzelfällen die sehr strenge Kontingentierung eine Unterkapazität geschaffen hat, die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen hervorgerufen hat. Dies wird im einzelnen später in diesem Bericht untersucht.

./.

(*) Die UIC-Gruppe ist der Auffassung, diese Überlegungen berücksichtigten vornehmlich die Interessen der Allgemeinheit und der Verkehrsmutzer, während den Interessen der Transportunternehmen nicht ausreichend Rechnung getragen werde.

25. Für die Binnenschifffahrt ist festzustellen, daß sie im allgemeinen keine quantitativen Beschränkungen kennt und daß auch der Transportbedarf immer befriedigt wurde.

In diesem Bereich sind jedoch Fälle qualitativer und sogar quantitativer Nichtanpassung vorgekommen. Interventionen der Staaten haben sich daher als notwendig erwiesen, um einen Teil des am meisten veralteten Schiffsraums durch teilweise von der öffentlichen Hand finanzierte Abwrackaktionen zu beseitigen. Im übrigen und vor allem wegen der Besonderheiten der Binnenschifffahrt, die von den natürlichen Bedingungen abhängig ist und die über eine Schiffsraumreserve verfügen muß, treten periodisch vorübergehende Überkapazitäten auf. Um dieser Lage abzuhelpen, wird zur Zeit ein System freiwilliger vorübergehender Stillegung auf den bedeutendsten Wasserstraßen der Gemeinschaft ausgearbeitet.

26. Im Eisenbahnverkehr kann man ebenfalls annehmen, daß die derzeitige Transportkapazität zu normalen Zeiten ausreicht, um den Beförderungsbedarf der Verkehrsnutzer zu befriedigen. Folgendes ist jedoch zu bemerken :

- Über die Investitionen für das rollende Material können die Eisenbahnunternehmen nicht vollständig frei entscheiden. Sie sind vielmehr im allgemeinen von den Entscheidungen der Aufsichtsbehörden abhängig, die im Rahmen der jährlichen Haushaltsverfahren unter Berücksichtigung der politischen Erfordernisse getroffen werden.
- Da der Betrieb gleichzeitig den Personen- und den Güterverkehr umfaßt, wird letzterer periodisch von den Erfordernissen des Reiseverkehrs beeinflusst und diesen sogar auf bestimmten Verkehrsnetzen während der Spitzenzeiten des Verkehrs untergeordnet.

- Die Eisenbahninfrastrukturen, deren Entwicklung nicht in der Hand der Eisenbahnen liegt, sind in weitem Maße die Voraussetzungen dafür, daß das Transportangebot kontinuierlich der Nachfrage angepaßt werden kann. Bestimmte Linien haben bereits die Sättigungsgrenze erreicht. So waren auch Schwierigkeiten in den ersten Monaten der Energiekrise als Folge des beträchtlichen Anwachsens der Nachfrage nach Eisenbahntransporten festzustellen. Diese Lage hat im übrigen Auswirkungen auf die Qualität der Dienstleistungen, die dem Verkehrsnutzer, insbesondere hinsichtlich der Lieferfristen geboten werden.

1.2.2. Die Befriedigung der qualitativen Verkehrsbedürfnisse auf dem kommerziellen Markt.

27. Um auch nur eine annähernde Vorstellung zu haben über die Art und Weise, wie ein Beförderungssystem den Transportbedürfnissen auf Gemeinschaftsebene begegnen kann, muß die Analyse über die rein quantitativen Aspekte hinausgehen und sich darauf erstrecken, ob die einzelnen Beförderungsarten geeignet sind, die verschiedenartigen Bedürfnisse einer hochindustrialisierten Wirtschaft zu befriedigen.

28. Der Straßenverkehr konnte sich wegen seiner Strukturelastizität und trotz der quantitativen Beschränkungen weitgehend diesen Erfordernissen anpassen. Diese Anpassung erfolgte auf verschiedenen Ebenen :

- Durch Spezialisierung des rollenden Materials. Mit den verschiedenen zur Zeit auf dem Markt verfügbaren Nutzfahrzeugen können die Verkehrsunternehmer sowohl hinsichtlich der Nutzlast als auch der Ausrüstungen dem Verkehrsnutzer den seinen Bedürfnissen entsprechenden Fahrzeugtyp zur Verfügung stellen.
- Die Qualität der Beförderungsleistung: Durch die nennenswerten Fortschritte der Automobilindustrie, verbunden mit den Vorteilen der Infrastrukturverbesserungen, insbesondere des Baus großer Straßenverkehrsachsen, konnten die Straßenverkehrsunternehmer die Qualität ihrer Haus-Haus-Bedienung durch Verkürzung der Beförderungszeiten anheben.

- Die Elastizität der Betriebsführung: Die Gewerbestruktur (zahlreiche kleine Unternehmen) zeigt, daß die Unternehmen über das ganze Gemeinschaftsgebiet verstreut sind. Hierdurch konnten die Wartezeiten zwischen der Bestellung und der Bereitstellung des Fahrzeugs beseitigt oder aber beträchtlich vermindert werden.

29. Die Binnenschifffahrt war in der Lage, sich schrittweise an die Änderungen in der Transportnachfrage anzupassen.

Das schwimmende Material hat eine bedeutende Entwicklung durch die Einführung neuer Techniken (Schubschifffahrt, durchgehende Navigation durch Einsatz des Radars, Erhöhung der Nutzlast) und durch die Spezialisierung der Schiffe, erfahren.

Große Anstrengungen, im übrigen unterstützt durch bestimmte finanzielle Interventionen der Staaten wurden zur Erneuerung des alten Schiffsmaterials unternommen.

Bedeutende Arbeiten auf den großen europäischen Wasserstraßenachsen (Kanalisation, Modernisierung der Schleusen, Errichtung neuer Anlagen, usw.) verhelfen der Binnenschifffahrt zu einer Verbesserung ihrer Rentabilität und der Wirksamkeit ihrer Produktionsmittel.

30. Die Eisenbahnen haben trotz der obenerwähnten Haushaltseinschränkungen bemerkenswerte Anstrengungen zur Verbesserung ihres Leistungsangebots an die Verkehrsmutzer unternommen. Große Fortschritte konnten in dieser Richtung erzielt werden.

Die Eisenbahnen, die vielschichtige Dienste produzieren, konnten jedoch nicht immer Nutzen aus den technischen und wirtschaftlichen Vorteilen ziehen, die der Eisenbahnbetrieb gegenüber anderen Verkehrsträgern bringt (weniger Energieverbrauch gegenüber der Strasse, Sicherheit, wachsende Unabhängigkeit gegenüber Witterungseinflüssen und Verkehrsüberlastungen, Einzelwagen und sehr grosse geschlossene Züge, grössere Automatisierungsmöglichkeiten usw.....). Sie verfügen nicht immer über ausreichende Selbständigkeit, um sich besser und schneller an die neuen Erfordernisse des Marktes durch verstärkte Spezialisierung ihrer Leistungen auf Transporte, für die sie das geeignetste Beförderungsmittel sind, anpassen zu können (geschlossene Züge, weite Entfernungen, Wagengruppen, grosse Container, Anschlussverkehr usw.....).*)

2. Wettbewerbssituation

2.1 Allgemeine Ueberlegungen

31. Nach den vorstehenden Ausführungen über die Befriedigung der Transportbedürfnisse durch die einzelnen Verkehrsträger stellt sich die Frage, welche Auswirkungen diese Lage auf die Beförderungspreise hat und inwieweit der Güterverkehrsmarkt durch marktbeherrschende Stellung oder ruinösen Wettbewerb beeinträchtigt worden ist.

Wegen des heterogenen Charakters des Marktes und des Fehlens von systematischen Informationen, kann die Lage nicht mit der gewünschten Genauigkeit beurteilt werden.

*) Der Bundesverband "Spedition und Lagerei" bemerkt, die schwierige Lage der Eisenbahnen sei nicht ausschliesslich ihrem Mangel an Selbständigkeit zuzuschreiben.

2.2. Missbrauch marktbeherrschender Stellungen

32. Im allgemeinen dürfte die Streuung der Unternehmen des Strassen- und Binnenschiffsverkehrs die Gefahr des Missbrauchs marktbeherrschender Stellungen innerhalb dieses Verkehrsträgers vermindern.

Der Wettbewerb innerhalb eines jeden dieser Verkehrssektoren ist sehr lebhaft. Dieses verringert die Möglichkeit erheblich, auf dem Markt eine Monopol- oder eine Oligopolstellung zu behaupten.

Eine Bestätigung hierfür dürfte die Tatsache sein, dass die Anwendung der Verordnung Nr. 1017/68 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf die Binnenverkehrsträger bisher nicht dazu geführt hat, dass die Kommission Missbräuche auf diesem Gebiet hätte ahnden müssen.

33. Theoretisch könnte sich die Frage stellen, ob das Vorhandensein von Eisenbahnunternehmen mit nationalem Ausmass nicht solche Gefahren hervorrufen könnte, d.h. die Bildung von Oligopolpreisen. Die Dienststellen der Kommission glauben diese Frage im allgemeinen negativ beantworten zu müssen, da der Anteil der Eisenbahnen auf dem nationalen und internationalen Gütertransportmarkt zurückgegangen ist. (Auf einigen Märkten haben sie sogar nur noch weniger als die Hälfte). Wenn man berücksichtigt, dass der grösste Teil der Beförderungsleistungen weitgehend substituierbar ist (insbesondere Eisenbahn- durch Strassen-Transporte), muss man zu der Auffassung kommen, dass, wie die Erfahrung im übrigen beweist, die Gefahr des Missbrauchs marktbeherrschender Stellung in der Praxis sehr gering ist; das schliesst nicht aus, dass für gewisse spezifische Transportmärkte (z.B. solche Märkte, die ein Spezialmaterial benötigen) oder auch gegenüber bestimmten Kunden die Eisenbahnen zumindest für eine bestimmte Dauer, eine marktbeherrschende Stellung, insbesondere infolge der Anwendung von Ausnahmetarifen einnehmen können.

2.3. Der "ruinöse" Wettbewerb

34. Wiederholt wurde im nationalen Bereich und auf Gemeinschaftsebene die Gefahr des "ruinösen" Wettbewerbs angeführt, um die Notwendigkeit bestimmter Interventionen der öffentlichen Hand zur Beschränkung der Entscheidungsfreiheit der Unternehmen auf dem Gebiet der Investitionen für das rollende Material sowie auf dem Preissektor zu begründen.

In diesem Bericht sollen nicht die theoretischen Grundlagen dieser Thesen erörtert werden, vielmehr soll versucht werden festzustellen, ob und inwieweit solche Situationen auftreten können.

35. Für den Strassenverkehr ist es schwierig, eine einigermaßen genaue Antwort auf diese Frage zu geben .

Auf den nationalen Transportmärkten sind die Auffassungen verschieden: Nach Meinung der Eisenbahnen und in bestimmtem Maße auch der Strassenverkehrsunternehmer wird der Markt durch ein dauerndes Ueberangebot charakterisiert, das der Ausgangspunkt für den ruinösen Wettbewerb ist. Die Verbraucher vertreten dagegen die entgegengesetzte Auffassung.

Um Schlussfolgerungen im internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten ziehen zu können, kann man sich in bestimmtem Ausmaße auf die Erfahrungen aus der Verordnung Nr. 1174/68 stützen. Aus den Beobachtungen in den letzten Jahren lässt sich feststellen, dass im allgemeinen die Beförderungspreise sich innerhalb der Spanne von 23 % bewegen, ohne bis an die untere Grenze zu gehen. Die Sondervereinbarungen mit Preisen, die unterhalb der unteren Grenze liegen, beruhen grundsätzlich auf Kostenverminderungen infolge besserer Transportorganisation. Aus dieser Erfahrung könnte hergeleitet werden, dass im Strassenverkehr eine Tendenz in Richtung eines ruinösen Wettbewerbs auszuschliessen ist.

36. Die Dienststellen der Kommission glauben nicht, dass vorkommende Fülle ruinösen Wettbewerbs schwerwiegend und von Dauer sein können, da die Struktur des Gewerbes selbst dem entgegensteht. Man kann sich doch kaum vorstellen, wie ein kleines Strassenverkehrsunternehmen langfristig Beförderungspreise anwenden könnte, die nicht die Selbstkosten decken, ohne dass automatisch sein Betrieb in Konkurs geht.*)

Man muss sich also fragen, ob die verschiedenen Meinungen nicht ihren Ursprung in der Interpretation haben, die jede der Parteien dem Begriff "ruinöser Wettbewerb" gibt. Wenn man sich bei dem "ruinösen" Wettbewerb auf einen Sachverhalt bezieht, in dem sich die ungleiche Behandlung zwischen den beteiligten Unternehmen in den Kosten und damit in den Preisen widerspiegelt, muss das Problem unter einem anderen Blickwinkel gesehen werden, nämlich der Wettbewerbsverzerrung, die in der Folge in diesem Bericht behandelt wird.

2.4.

Die Auswirkungen der Wettbewerbslage auf den Beförderungspreis

37. Vergleicht man die Entwicklung der Verbraucherpreise mit den durchschnittlichen Einnahmen der Eisenbahn pro Tonnenkilometer einer Wagenladung (dies sind die einzigen vollständigen Angaben, über die die Dienststellen der Kommission verfügen, siehe Anlage II - Tafel 6 - Dok. VII/137/75), kann man feststellen, dass das Anwachsen der Verbraucherpreise in allen Ländern, für die vollständige Angaben vorliegen, wenn auch unterschiedlich, stärker war als das der Beförderungspreise. Daraus lässt sich also schliessen, dass der Wettbewerb auf den verschiedenen Transportmärkten dazu beigetragen hat, eine Hausse wie die der Lebenshaltungskosten in den letzten 10 Jahren zu verhindern; der Verbraucher hat von dieser Lage den Nutzen gehabt. **)

*) Die UIC-Gruppe und die Gewerkschaft "Syndicat des Cadres" (FIOT) halten diese Argumentation für nicht überzeugend.

**) Die UIC-Gruppe macht in diesem Zusammenhang auf die fast allgemeine Verschlechterung der finanziellen Lage der Eisenbahnen aufmerksam; im übrigen seien während der kürzlichen Periode einer gesteigerten Inflation alle Transportunternehmer mit ganz erheblichen Kostensteigerungen konfrontiert worden, ohne dass diese wegen der Wettbewerbssituation einen hinreichenden Ausgleich in den Beförderungsentgelten gefunden hätten.

38. Da die Zusammensetzung der Binnenschifffahrt homogener ist (zumindest zu einem grossen Teil), können die Auswirkungen der Wettbewerbslage auf diesem Markt besser präzisiert werden. Die Ueberkapazitäten in diesem Sektor verursachen schwere Preisstürze, die die wirtschaftliche Lage der betroffenen Unternehmen sehr verschlechtern. Eine Abhilfe hierfür könnte allerdings in den Stilllegungsmassnahmen, die zur Zeit ausgearbeitet werden, gefunden werden.

39. Die Tarife der Eisenbahnen spielen vielfach die Rolle des Preisführers. Die Beförderungspreise werden jedoch von den oft freien Entgelten des konkurrierenden Strassen- und Binnenschiffsverkehrs beeinflusst, so dass die Wettbewerbstarife oder -preise der Eisenbahnen auf ein immer grösser werdendes Verkehrsaufkommen angewandt werden. Damit werden die bei der Festsetzung der normalerweise anwendbaren Tarife angesetzten Einnahmeschätzungen nicht erfüllt.

2.5. Die Verzerrungen in der Wettbewerbslage

40. Die Tatsache, dass auf dem Güterverkehrsmarkt in der Gemeinschaft weitgehend Wettbewerb herrscht, schliesst nicht das Vorkommen von Wettbewerbsverzerrungen auf diesem Markt aus. Bisher war es nicht möglich, in den Mitgliedstaaten eine ausreichende Organisation für den Wettbewerb des Binnengüterverkehrs zu verwirklichen. Diese Situation überträgt sich natürlich auf die Ebene der Gemeinschaft und stellt eines der grundlegenden Hindernisse für die Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik dar.

Die Gründe für die Wettbewerbsverzerrungen liegen gleichzeitig innerhalb und ausserhalb der Marktordnungen. Die wichtigsten Ursachen sind folgende: *)

- Die noch nicht gelöste Frage der Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und den Staaten (1),
- die zurückgestellte Frage der Anlastung der Wegekosten,
- der unterschiedliche und widersprüchliche Charakter der Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene und in den einzelnen Mitgliedstaaten für die Beförderungskapazität und -preise.

Diese einzelnen Probleme müssen getrennt untersucht werden.

41. Hinsichtlich der Eisenbahnen steht es ausser Zweifel, dass der besondere Status dieser Transportunternehmen eines der Elemente darstellt, die bisher eine endgültige Klärung verhindert haben.

Die Beibehaltung des Charakters der Eisenbahnen als öffentlicher Dienst hat die öffentliche Gewalt zum Eingreifen in die Festlegung des allgemeinen Tarifniveaus geführt, so dass die Deckung der Gesamtkosten durch die Verkehrseinnahmen nicht mehr unbedingt gewährleistet ist. Die sich daraus ergebenden unzureichenden Einnahmen sowie die Tatsache, dass in der Buchführung der Eisenbahnen nicht klar die Einnahmen und Kosten des Güterverkehrs von denen des Personenverkehrs getrennt werden, kann nur die Annahme bestärken, dass bestimmte Tarife politischer Natur sind.

*) Die UIC-Gruppe und die Gewerkschaften schlagen vor, ausserdem zu erwähnen:

- die ungleiche Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Verkehrsträgern und die Nichtbeachtung der Vorschriften sowohl auf diesem Gebiet als auch insbesondere auf dem der Strassenverkehrssicherheit;
- die ungenügenden Investitionen im Eisenbahnsektor.

1) Die Entscheidung des Rates Nr. 1473/75 v. 26.5.75 über die Sanierung der Situation der Eisenbahnunternehmen und über die Harmonisierung der Vorschriften, die die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten regeln. (ABl. Nr. L 152/75 vom 12.6.1975)

Solange ein grosser Teil des Marktes durch "politische" Preise beeinträchtigt wird, von denen man nicht sicher weiss, ob sie die entsprechenden Kosten decken, kann man natürlich nicht mit Gewissheit zu einer Marktordnung, die auf der Marktwirtschaft gegründet ist, gelangen (1).

Es handelt sich also um eine grundlegende Frage für die Ausrichtung der Arbeiten.

42. Auf dem Gebiet der Anlastung der Wogekosten sind die Eisenbahnen die einzigen, die vollständig die Verwaltung und Unterhaltung der von ihnen benutzten Verkehrswege übernehmen.

Die Situation scheint jedoch nicht unüberwindliche Schwierigkeiten zu bieten. Es würde ausreichen, die sich für die Eisenbahnen aus dieser Lage erwachsenden Nachteile im Rahmen einer Zwischenlösung durch die Genehmigung von Ausgleichszahlungen nach der EWG-Verordnung Nr. 1107/70 zu kompensieren.

43. Es bleibt das Problem der Verzerrungen, die sich aus der Reglementierung der Kapazität und der Beförderungspreise ergeben.

Die innerhalb der Gemeinschaft gegenwärtig bestehenden unterschiedlichen und widersprüchlichen Massnahmen sind, wie die Beratungen mit der Kommission bewiesen haben, Quellen für Verzerrungen jeglicher Art. Welches System auch immer auf Gemeinschaftsebene angenommen wird, es muss harmonisiert sein. Andernfalls werden die Grundlagen der gemeinsamen Verkehrspolitik selbst, wie sie in den Artikeln 74 und 75 EWGV vorgezeichnet sind, in Frage gestellt und verlieren jede Bedeutung.

./.

(1) Es ist zu bemerken, dass der Rat in seiner in Fussnote 1 zu Nr. 40 genannten Entscheidung die Möglichkeit beibehalten hat, dass die Mitgliedstaaten bei der Festsetzung des Tarifniveaus der Eisenbahnen eingreifen.

3. Die Integration des Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft

44. Die Integration des Verkehrssektors, d.h. der freie Dienstleistungsverkehr in diesem Bereich innerhalb der Gemeinschaft, muss zur Verwirklichung des gemeinsamen Marktes beitragen. Sie stellt daher eine der allgemeinen Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik dar und hätte verwirklicht werden müssen durch Aufstellung

- der in Artikel 75 Absatz 1a) vorgesehenen gemeinsamen Regeln,
- der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (Artikel 75, 1b),
- der Bedingungen für den dauernden Zugang von Verkehrsunternehmen zu allen Transporttätigkeiten auf dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates (Niederlassungsrecht - Art. 52 ff).

Es ist zu untersuchen, wie weit diese Ziele verwirklicht worden sind.

3.1. Die nach Artikel 75 1a) EWGV aufzustellenden gemeinsamen Regeln

45. Die Massnahmen, die auf dem Gebiet des Strassenverkehrs einen gewissen Fortschritt in Richtung auf einen freien Dienstleistungsverkehr gebracht haben, sind vor allem die Erste Richtlinie von 1962 (1), zuletzt geändert 1974 (2), die Richtlinie über die Beförderungen im kombinierten Verkehr (3) und das Gemeinschaftskontingent (4).

./.

(1) ABL Nr. 70 vom 6.8.1962, S. 2005

(2) ABL Nr. L 84/8 vom 28.3.1974

(3) noch nicht veröffentlicht

(4) ABL Nr. L 349 vom 28.12.1974, S. 5

Es ist allerdings zu bemerken, dass die Richtlinien von 1962 und 1974 nur bestimmte Verkehre betreffen und dass das Gemeinschaftskontingent sich nur auf einen sehr geringen Prozentsatz des gesamten Wechselverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten erstreckt und ausserdem z.Zt. nur bis zum 31. Dezember 1975 gilt.

Der grösste Teil des Strassengüterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten läuft also weiter nach zuweilen unterschiedlichen und widersprüchlichen (Werkverkehr und Transitverkehr) Vorschriften bilateraler Abkommen; durch dieses System werden weiterhin die Verkehrsströme nur den Angehörigen der am Abkommen beteiligten Staaten vorbehalten. Die nach diesen Abkommen festgelegten Kontingente stehen nicht nur jedem Integrationsprozess entgegen, sie können auch Diskriminierungen auf Grund der Staatsangehörigkeit hervorrufen, die gegen die Grundsätze des Artikels 7 EWGV verstossen und demnach im Rahmen der Aufstellung gemeinsamer Regeln nach Artikel 75 EWGV beseitigt werden müssen. Im übrigen beruht die Aufteilung dieser Kontingente zwischen den an dem Abkommen beteiligten Staaten auf Grundlagen, die nicht ausreichend die wirklichen Erfordernisse des Marktes berücksichtigen.

46. In der Binnenschifffahrt ist die Lage befriedigender. Diese kennt praktisch keine Behinderung des freien Dienstleistungsverkehrs auf internationaler Ebene. Diese günstige Entwicklung ist jedoch nicht das Ergebnis einer Gemeinschaftsaktion; sie beruht vielmehr auf internationalen Voraussetzungen, nach denen sich seit langem der Verkehr auf den bedeutendsten Wasserstrassen Westeuropas ausgerichtet hat.

47. Ebenso haben die Eisenbahnen ihre Zusammenarbeit auf internationalem Gebiet intensiviert. Bis jetzt hatten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft keinen entscheidenden Einfluss auf die Integration dieses Verkehrssektors auf Gemeinschaftsebene. Der Rat hat allerdings kürzlich bestimmte Grundausrichtungen für die Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmen und ihre Integrierung auf Gemeinschaftsebene erlassen. (1)

48. Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass die gemeinsame Verkehrspolitik seit Inkrafttreten des Vertrages nur eine unbedeutende Auswirkung auf die Entwicklung des Verkehrsmarktes in Richtung auf einen freien Dienstleistungsverkehr auf dem Transportsektor gehabt hat.

3.2. Die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind
(Artikel 75 1b) EMGV)

49. Auf diesem Gebiet wurde keine Rechtsvorschrift auf Gemeinschaftsebene erlassen. Die derzeitige Lage entspricht daher praktisch dem Zustand vor der Gründung der Gemeinschaft.

Die nationalen Strassengüterverkehrsmärkte sind abgeschlossen geblieben. Die nicht ansässigen Verkehrsunternehmer haben keinen Zugang zum Verkehr innerhalb eines anderen Mitgliedstaates erhalten.

(1) Siehe Artikel 11 der in Fussnote 1 zu Punkt 40 genannten Ratsentscheidung.

In der Binnenschifffahrt ist dagegen - abgesehen von einigen Ausnahmen - der freie Dienstleistungsverkehr wegen der in diesem Verkehrssektor stets vorhandenen sehr offenen Haltung weitgehend verwirklicht.

Im Eisenbahnverkehr stellt sich wegen der Betriebseigenart dieses Verkehrsträgers das Problem nicht.

Die auf Gemeinschaftsebene erlassenen Rechtsvorschriften haben demnach keine Wirkung auf die Zulassung nicht ansässiger Verkehrsunternehmen zum Verkehr in anderen Mitgliedstaaten gehabt. Artikel 75 1 b), der vor Ende der Uebergangszeit hätte angewandt werden müssen, ist also toter Buchstabe geblieben.

3.3. Die Verwirklichung des Niederlassungsrechts (Artikel 52 ff des Vertrages)

50. Die Arbeiten, die auf Gemeinschaftsebene zur Verwirklichung des Niederlassungsrechts im Verkehr unternommen worden waren (wenn auch mit einer gewissen Verspätung im Vergleich zu den Fristen des " Allgemeinen Programms " (1), wurden durch die Entwicklung auf diesem Gebiet überholt.

In der Tat sind nach dem Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache 2/74 (2) die Bestimmungen des Vertrages über das Niederlassungsrecht künftig unmittelbar geltend; alle Beschränkungen, die den Staatsangehörigen eines Mitgliedstaates auf Grund nationaler Gesetzbestimmungen in einem anderen Mitgliedstaat auferlegt wurden, sind damit gegenstandslos geworden. (*)

(1) ABl. Nr. 2 vom 15. Januar 1962

(2) ABl. Nr. C 114 vom 27. September 1974, S. 26

(*) Der Bundesverband " Spedition und Lagerci " stellt fest, dass die Behinderungen bei der Ausübung des Berufs eines Zollagenten in Italien, in Frankreich und in den Beneluxstaaten fortbestehen.

4. Funktion der Marktordnung des Güterverkehrs für die Verwirklichung allgemeinnpolitischer Ziele

4.1. Allgemeine Erwägungen

51. Der stark industrialisierte Charakter unserer Verkehrswirtschaften ist einer der Faktoren, die die Entwicklung der Verkehrsnachfrage nachhaltig beeinflusst haben. Ein anderer, nicht zu übersehender Aspekt, wenn auch auf einer ganz anderen Ebene, ist der indirekte Einfluss aus den Konzeptionen der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft, die darauf abzielen, durch öffentliche Interventionen Schaden von der Allgemeinheit aus einer allein auf den Gesetzen des Marktes und somit dem Prinzip des Profits beruhenden Politik abzuwenden.

Die Regionalpolitik, die das wirtschaftliche Ungleichgewicht der Gebiete in der Gemeinschaft korrigieren soll, reflektiert eine solche Konzeption, die eine "gemeinwirtschaftliche" Haltung der öffentlichen Hand fordert. Das gleiche gilt für den Umweltschutz und die Raumordnung.

52. In ihrer Mitteilung vom Oktober 1973 hat die Kommission auf die Rolle hingewiesen, die die gemeinsame Verkehrspolitik zur Erreichung der Ziele dieser Politiken spielen kann.

Es muss jedoch betont werden, dass der Beitrag der Verkehrswirtschaft zur Verwirklichung dieser Politiken in erster Linie im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu suchen ist. Gleichwohl können auch die Bestimmungen, die die Ordnung der Verkehrsmärkte regeln (Kapazität, Preise und Transportbedingungen, Wettbewerb), eine Rolle auf diesen Gebieten spielen (*).

(*) Die UIC-Gruppe betont, auch andere Eingriffe seien möglich, um bestimmte Verkehre in Richtung auf diejenigen Verkehrsträger zu orientieren, die die angestrebten Ziele am ehesten zu verwirklichen in der Lage sind.

Dies gilt insbesondere für

- die Verkehrsdienste zur Befriedigung von Bedürfnissen im Interesse der Allgemeinheit, die in die Kategorie der Daseinsvorsorge gehören ;
- Tarifmassnahmen, insbesondere Unterstützungstarife gemäss Artikel 80 des EWG-Vertrages oder gemäss Artikel 70 des EGKSV als zeitlich beschränkte Subventionen für bestimmte Gebiete oder Unternehmen, die sich in Schwierigkeiten befinden.

53. Die Einrichtung solcher Dienste, die Interessen der Allgemeinheit befriedigen sollen, setzt voraus, dass den betroffenen Unternehmen gewisse Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auferlegt werden, d.h. die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht.

Zur Regelung der damit zusammenhängenden Probleme auf Gemeinschaftsebene hat der Rat am 26. Juni 1969 die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erlassen, die für die drei Binnenverkehrsträger vorsieht, dass

- die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen im Grundsatz aufgehoben werden sollen,
- ausnahmsweise jedoch solche Verpflichtungen aufrechterhalten oder neu auferlegt werden können, die zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unerlässlich sind.

Es wäre interessant, festzustellen, in welchem Masse von den Möglichkeiten Gebrauch gemacht wurde, die die nationalen Bestimmungen oder die die Gemeinschaftsvorschriften bieten, um mit der Einrichtung von öffentlichen Diensten allgemein-wirtschaftliche oder soziale Ziele zu erreichen.

4.2. Die Betriebs- und Beförderungspflicht

54. In nahezu allen Mitgliedstaaten unterliegen die Eisenbahnunternehmen, ob es sich um Personen- oder Güterverkehr handelt, einer Betriebs- und Beförderungspflicht. Die anderen Transportarten, mit Ausnahme des Autobus-Linienverkehrs, kennen einen solchen Zwang nicht.

55. Die Aufrechterhaltung der Betriebspflicht hat insbesondere u.a. die Weiterführung gewisser Eisenbahnlinien mit geringem Verkehrsaufkommen zur Folge, deren Betriebsdefizit wiederum Ausgleichszahlungen des Staates entsprechend den Bestimmungen der Gemeinschaftsregelung nach sich zieht. Es ist bekannt, dass diese Situationen ihren Ausgangspunkt in Umständen haben, die überwiegend ausserhalb des Verkehrssektors liegen. Jedenfalls kann nicht ausgeschlossen werden, dass solche Verkehrsbedürfnisse auch mit Leistungen befriedigt werden können, die die Unternehmen im eigenen Interesse ohne Belastung der Allgemeinheit erbringen.

56. Die Beförderungspflicht stellt eine Verpflichtung allgemeiner Art dar, der vor allem die Eisenbahnen unterliegen, und die zusammen mit der Tarifverpflichtung zu wirtschaftlichen Nachteilen für die betroffenen Unternehmen führen kann.

Für einen Verkehrsmarkt, der in zunehmendem Masse dem Wettbewerb unterliegt, und in dem eine Vielzahl von Unternehmen operieren, muss deshalb geprüft werden, ob diese Verpflichtung beibehalten werden muss.

4.3. Die Tarifpflicht

57. Aus allgemeinen Gründen der Wirtschaftspolitik greifen die Regierungen in die Festsetzung des allgemeinen Preisniveaus der Eisenbahnen ein. Bei den anderen Verkehrsträgern beschränkt sich diese Intervention auf den Sektor der obligatorischen Tarife.

Diese Eingriffe, vor allem die Ablehnung allgemeiner Preiserhöhungen, führen bei den betroffenen Unternehmen zu Einnahmeverlusten, die nicht notwendigerweise Ausgleichszahlungen zur Folge haben und deshalb die Rentabilität dieser Unternehmen in Frage stellen.

In einigen Ländern ist sogar die Anpassung der Tarife an die Marktbedingungen einer vorherigen Genehmigung unterworfen. Das bedeutet im Marktwettbewerb einen wesentlichen kommerziellen Nachteil für die Unternehmen, die solche Interventionen hinnehmen müssen. Meist handelt es sich hier gleichfalls um die Eisenbahnen.

Interventionen in die Preisbildung müssten sich auf Fälle beschränken, die in den Artikeln 80 des EWG- und 70 des EGKS-Vertrages vorgesehen sind. (1)

(1) Siehe Punkt 41)

5. Wirksamkeit und Gewicht der Eingriffe der öffentlichen Hand in die Marktordnung des Güterverkehrs

58. Im Lichte der vorhergehenden Überlegungen stellt sich die Frage nach dem Wert und der Wirksamkeit nationaler und gemeinschaftlicher Systeme, die darauf abzielen, die Kapazität und die Preise im Güterverkehr im Rahmen einer kommerziellen Marktordnung zu reglementieren.

5.1. Die verschiedenen Formen der Kapazitätsregelung

59. Eine Kapazitätssteuerung durch mengenmässige Beschränkungen hat den Zweck, die Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb eines einzelnen Verkehrsträgers zu begrenzen. Über solche Restriktionen wird versucht, auf das Niveau der Transportpreise Einfluss zu nehmen und diese Preise auf einer als adäquat angesehenen Höhe zu halten. Die Instrumente, auf die dabei im allgemeinen zurückgegriffen wird, sind :

- die Kontingentierung der Transportgenehmigungen
- die Prüfung des individuellen Bedarfs der Verkehrsunternehmen.

In den meisten Fällen wird die erstere Methode angewandt. Zum zweiten Mittel haben bisher nur die Niederlande gegriffen.

5.1.1. Die Kontingentierung der Genehmigungen

60. Im allgemeinen wird das Kontingent im voraus festgesetzt und besitzt deshalb einen relativ starren Charakter. Unter den gegebenen Umständen und wie die Erfahrung zeigt, kann ein permanentes System der Kontingentierung eine ausreichend flexible und schnelle Anpassung des Angebotes an die Nachfrage nicht garantieren. Die Kontingente werden im allgemeinen ohne Zuhilfenahme von Bedarfsvorausschätzungen erstellt und gelten für einen im voraus festgelegten Zeitraum. Aus diesem Grund können sie den oft sehr bedeutenden Marktschwankungen nicht gerecht werden. Der willkürliche Charakter der Kontingentierung führt vielmehr potentiell zu einer übermässigen Beschränkung der Kapazität und zu einer wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Verteuerung des Transportpreises.

Werden die Kontingente dagegen auf einem Niveau festgelegt, das die Ausnutzung der vorhandenen Transportkapazitäten nicht beschränkt, so sind sie ein überflüssiges Instrument, das nur bürokratische Formalitäten und unnötige Kosten mit sich bringt.

Kontingentierungen führen also, je nachdem wie sie praktiziert werden, entweder zu willkürlichen Resultaten oder bleiben unwirksam. (*)

61. In diesem Zusammenhang darf man nicht vergessen, dass der Strassengüterverkehr besonderen Anforderungen (Haus-zu-Haus-Transport ohne Umladung, Flexibilität des Betriebs, Spezialisierung auf bestimmte Transporte, Begleitung der Güter durch die Fahrer usw....) entspricht, die heute vor allem für gewisse Verkehre als unverzichtbare Bestandteile der Transportleistung angesehen werden.

In dem Ausmass, in dem die Kontingentierung die Befriedigung der Transportbedürfnisse des Verladeters effektiv beschränkt, führt sie letztlich langfristig zu einer Verlagerung auf den nirgendwo beschränkten Werkverkehr.

-
- (*) Obwohl auch nach ihrer Meinung das System der Kontingentierung nationale Interessen begünstigen könne, spricht sich die UIC-Gruppe für dessen Beibehaltung in der künftigen Ordnung der Güterverkehrsmärkte aus, wobei:
- das starre System durch Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Genehmigungen gemildert werden,
 - der sehr wichtige Faktor "Elastizität" berücksichtigt werden sollte, im Sinne einer - je nach Marktlage - optimalen Nutzung der für eine bestimmte Kapazität in Tonnen erteilten Genehmigungen,
 - Bedarfsvorausschätzungen für die Orientierung der Kontingente nach dem Rhythmus der Verkehrsentwicklung aufzustellen seien.
- Nach Ansicht der Eisenbahnen führt die Kontingentierung im allgemeinen nicht zu einer unververtretbaren Verteuerung der Beförderungspreise. Der Bundesverband "Speditionen und Lagerei" zitiert das deutsche Beispiel um aufzuzeigen, dass eine Kontingentierung auch geschmeidig und ohne negative Auswirkungen gehandhabt werden könne.

5.1.2 Prüfung des individuellen Verkehrsbedarfs

62. In den Niederlanden basiert die Kapazitätskontrolle auf der Prüfung des individuellen Transportbedarfs. Im Rahmen eines solchen Systems muss jedes Transportunternehmen, das eine Genehmigung wünscht, den Transportbedarf nachweisen, den es befriedigen will (Vorlage der entsprechenden Beförderungsverträge).

Die Erneuerung der Genehmigung wird von dem Nachweis abhängig gemacht, dass die Verkehrsleistungen des Unternehmers der ihm zugebilligten Kapazität entsprechen und mit einer ausreichenden Rentabilität produziert wurden.

Die zuständigen Behörden haben in diesem System auch die Möglichkeit, die Ausgabe neuer Genehmigungen auszusetzen, wenn die Marktverhältnisse dies rechtfertigen.

5.2. Die verschiedenen Formen der Tarifierung

63. Die gegenwärtig geltenden Tarifsysteme können in zwei grosse Klassen eingeteilt werden:

- Die obligatorischen Tarife mit Festpreisen oder Margen, die u.a. entsprechend der Güterart und der Transportmenge differenziert sind. Die Transportunternehmer und die Verkehrsnutzer sind verpflichtet, diese Tarife einzuhalten und müssen abweichende Preise vor oder nach der Beförderung den Behörden zur Ueberprüfung vorlegen.
- Referenztarife, die Preise oder Preisklassen umfassen, von denen die Partner des Beförderungsvertrags frei, d.h. ohne besondere Genehmigung durch die Behörden, abweichen können.

Im ersteren Fall wird generell der Tarif angewandt, während individuelle Preisabsprachen die Ausnahme sind.

Im zweiten Fall ist die Situation meist umgekehrt.

In der gegenwärtigen Situation sind die Tarife, die von den Behörden genehmigt oder teilweise sogar festgesetzt werden, auf den durchschnittlichen Kosten der Verkehrsleistungen aufgebaut; sie entsprechen den tatsächlichen Kosten der individuellen Transportunternehmer nur in den Fällen, in denen sie sehr differenziert auf bestimmte Beförderungen zugeschnitten sind.

5.3. Wirkung der Tarifierung auf die tatsächlich angewandten Preise

64. Wo die Anwendung der obligatorischen Tarife effektiv kontrolliert und geahndet wird und aussertarifliche Preise eine Ausnahme bilden, stellen die Tarife einen Schutz der Transportunternehmer in Form einer Preisgarantie dar. Eine Preiskonkurrenz kann nur innerhalb der Grenzen spielen, die in den Tarifen selbst vorgesehen sind.

Eine Marktorganisation, die auf einer solchen Tarifkonzeption beruht, macht die Anwendung äquivalenter Tarifsysteme für alle Verkehrsträger und -unternehmen notwendig.

65. Die gegenwärtige Situation wird jedoch durch die Koexistenz obligatorischer Tarifsysteme, Referenztarife und frei gebildeter Preise charakterisiert.

Gewisse obligatorische Tarife werden ausserdem in der Praxis in sehr ungleichem Maße eingehalten.

./.

66. Unter diesen Umständen - ausgenommen das obligatorische Tarifsystem der Eisenbahnen - scheint es schwierig, den Tarifen, selbst denen mit obligatorischem Charakter, Effekte zuzuerkennen, die über eine orientierende Funktion für den Abschluss der individuellen Transportpreise hinausgehen. Man kann diesen Tarifen höchstens einen psychologischen Charakter zuerkennen. Spiegeln die Tarife die Marktbedingungen, die vom Verhältnis zwischen dem Angebot und der Nachfrage sowie der Kostenentwicklung abhängen, nicht mehr wider, passen sich die Preisvereinbarungen zwischen den Vertragspartnern unvermeidlich der tatsächlichen wirtschaftlichen Situation an.

In Fällen, in denen die Tendenz zu Preissenkungen besteht, ist es relativ einfach, die Tarifvorschrift durch gegenseitige Absprachen der Kontrahenten zu umgehen. Sie können dabei auf vielfältige Mittel (Rabatte, fiktive Preisangaben auf dem Transportdokument, Treuerabatte usw.) zurückgreifen, die ein risikoloses Umgehen der Vorschriften ermöglichen.

Besteht dagegen die Tendenz zu Preissteigerungen über den Maximaltarif hinaus, umgehen die Transportunternehmen ebenfalls die Tarifvorschriften und wählen natürlich diejenigen Angebote, die den grössten Gewinn versprechen.

Das Experiment der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 hat die Unwirksamkeit der Tarifregeln bestätigt. Die wesentlichen Aspekte dieser Entwicklung sind in den Marktberichten des Fachausschusses für diese Verordnung dargestellt. *)

*) Der Bundesverband "Spedition und Lagerei" bestreitet diese Schlussfolgerung, indem er geltend macht, ein ungenügendes System der Kontrolle und der Sanktionen seien der Grund dafür, dass in bestimmten Ländern dieses Experiment mit einem Misserfolg endete.

Der Ausschuss stellte vor allem fest, dass in gewissen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedsländern die auf 23 % festgesetzte Marge infolge der Währungsschwankungen wesentlich erweitert wurde. Diese Ausdehnung hat das Durchschnittsniveau der Preise nicht beeinflusst. Sie blieben relativ stabil.

5.4. Die Auswirkungen der Kapazitätsregelung auf die Rentabilität des Transportmaterials

67. Die Dienststellen der Kommission verfügen nicht über ausreichende Angaben, um generell oder für einzelne Sektoren den Einfluss der Reglementierungen des Marktzugangs auf die Rentabilität der Transporte zu beurteilen und deren Entwicklung über Jahre hinaus darstellen zu können.

Gewisse Faktoren, die die Rentabilität negativ beeinflussen, sollen jedoch hier aufgezeigt werden.

68. Der Strassengüterverkehr ist, vor allem bei internationalen Transporten, Vorschriften unterworfen, die die Ausnutzung des Transportmaterials beschränken und dadurch die Rentabilität verringern. Im Rahmen der bilateralen Kontingente kann der Transportunternehmer z.B. nur Rückladungen mitnehmen, die für das jeweilige Zulassungsland des Fahrzeugs bestimmt sind. Die Güterbeförderung nach einem anderen Mitgliedsland (die das Gemeinschaftskontingent erlaubt,) ist ihm dagegen untersagt. Das gleiche gilt auch in bezug auf die Möglichkeiten, Transporte innerhalb des Bestimmungslandes einer bilateralen Beförderung durchzuführen.

Ausserdem werden die bilateralen Kontingente normalerweise auf der Basis der Reziprozität erstellt. *) Die zum Transport zugelassenen Kapazitäten der Vertragspartner sind deshalb selbst dann gleich gross, wenn die Verkehrsströme in den beiden Richtungen unterschiedlich stark sind.

*) Der Bundesverband "Spedition und Lagerei" ist für die Beibehaltung dieses Prinzips, und zwar so lange wie eine Harmonisierung der Unternehmenskosten (Steuern, Treibstoff und Fahrzeuge, Sozialgesetzgebung, Gewichte und Abmessungen usw.) auf Gemeinschaftsebene nicht verwirklicht ist.

Auch dieser Umstand kann der optimalen Ausnutzung des Transportmaterials nur hinderlich sein. Selbst die Ausgabe der Transportgenehmigungen geschieht nach Modalitäten, welche die Rentabilität zusätzlich einschränken. Hier ist z.B. an die Bestimmungen zu danken, welche den Austausch der Sattelanhänger zwischen Transportunternehmen (zur Durchführung von "Staffetten" - verkehren) verhindern, oder die eine differenzierte Ausnutzung der globalen Kapazität einer Genehmigung (z.B. Verwendung einer Genehmigung über 40 t für ein Fahrzeug dieser Grössenordnung, oder aber für zwei Fahrzeuge von je 20 t Kapazität) ausschliessen.

In verschiedenen Mitgliedstaaten ist schliesslich die Anmietung von Fahrzeugen untersagt, die es erlaubt, Verkehrsspitzen aufzufangen und z.B. saisonale Schwankungen der Verkehrsnachfrage auszugleichen.

69. In der Binnenschifffahrt, für die das Prinzip der freien Dienstleistung, wie erwähnt, schon weitgehend realisiert ist, und die Ausnutzung der Kapazität nicht durch staatliche Interventionen beschränkt wird, sieht die Situation günstiger aus.

Die Faktoren, welche hier die Rentabilität des Transportmaterials negativ beeinflussen, sind vor allem meteorologischer Art. Das Niedrigwasser beschränkt den zulässigen Tiefgang der Schiffe und macht damit die Vorhaltung einer Reservekapazität notwendig.

Die vorgesehene Stilllegungsregelung dürfte die damit verbundenen Schwierigkeiten beseitigen.

70. Bei den Eisenbahnen, wo die Kapazität - sieht man einmal von den sich aus den Haushalten ergebenden finanziellen Beschränkungen ab - nicht reglementiert ist, stellt sich das Problem in dem hier behandelten Zusammenhang nicht.

5.5. Zeitliche und räumliche Anpassung an die Markterfordernisse

71. Die geltenden Regelungen der Preise und Beförderungsbedingungen stellen - wie sie heute im allgemeinen praktiziert werden - starre Instrumente dar, die es nicht erlauben, den zeitlichen Veränderungen auf den Verkehrsmärkten (auf Grund der saisonalen und konjunkturellen Schwankungen der Nachfrage) und den differenzierten Anforderungen zu folgen, die ein gemeinschaftliches Transportsystem mit kontinentalen Ausmaßen charakterisieren.

72. Die Maßnahmen zur Reglementierung der Kapazität und der Transportpreise werden normalerweise auf dem Gesetzes- oder Verordnungswege getroffen. Das bringt lange Fristen *) für die Vorbereitung und die Verabschiedung mit sich. Unvermeidlich laufen damit aber die Maßnahmen das Risiko, erst dann wirksam zu werden, wenn sich die Marktsituation bereits wieder geändert hat. Die gleichen Umstände machen es auch unmöglich, bei schweren und plötzlichen Marktstörungen rechtzeitig die notwendigen Sanierungsmassnahmen einzuleiten.

73. Die erwähnten Bestimmungen sind ausserdem allgemeiner Art. Aus diesem Grunde können sie differenzierten Situationen auf Teilmärkten, vor allem in bestimmten geographischen Gebieten, nicht im gewünschten oder notwendigen Maße Rechnung tragen. Es besteht also die Gefahr, dass sich Reglementierungen für gewisse Gebiete als unnütz erweisen oder den Anforderungen gewisser Teilmärkte sogar zuwiderlaufen.

Die Art, wie diese unterschiedlichen Instrumente angewandt werden, lässt es ausserdem nicht zu, die Intensität der Eingriffe abzustufen oder die Wirkungen überlegt zu dosieren, sei es durch gemeinsame Anwendung mehrerer oder aber durch zeitliche Abstufung einzelner Maßnahmen.

*) Der Bundesverband "Spedition und Lagerei" zitiert das deutsche Beispiel, wo die Verfahren schnell abgewickelt werden (8 Wochen für einen Tarif).

BESCHREIBUNG DER RECHTS- UND WIRTSCHAFTSORDNUNGEN
IN DEN MITGLIEDSTAATEN UND AUF GEMEINSCHAFTSEBENE

I. EISENBAHNEN

1. In allen Mitgliedstaaten wird der Personen- und Güterverkehr per Schiene von nationalen Unternehmen durchgeführt.

Die Errichtung dieser Unternehmen war nur dank des Eingreifens der öffentlichen Hand möglich, die den Eisenbahnunternehmen die gesetzlichen Mittel zur Verfügung stellen mussten, um die für diese Beförderung erforderlichen Verkehrswege zu schaffen. In allen Mitgliedstaaten bestehen besondere Rechtsvorschriften, um Missbräuche einer beherrschenden Stellung zu verhindern, die sich aus der Monopolstellung der Eisenbahnunternehmen ergibt. Aufgrund des ständig zunehmenden Wettbewerbs, der eine Folge der Entwicklung des Strassenverkehrs ist, mussten die Sonderregeln für die Eisenbahnen gelockert werden.

In bestimmten Mitgliedstaaten gibt es neben den staatlichen Unternehmen noch andere Eisenbahngesellschaften, die Nebenlinien betreiben und in den meisten Fällen von regionalen Behörden verwaltet werden.

§ 1 Zugang zum Markt

2. Die Eisenbahnunternehmen sind theoretisch weder im innerstaatlichen noch im grenzüberschreitenden Verkehr einer Begrenzung ihrer Beförderungskapazität unterworfen. Die einzige Begrenzung bei der Vergrößerung des rollenden Materials ergibt sich aus den finanziellen Möglichkeiten, die den Eisenbahnunternehmen von der öffentlichen Hand bewilligt werden.

§ 2 Beförderungsentgelte und -bedingungen

Im nationalen Bereich

3. Die Regelungen für die Entgelte, die von den Eisenbahngesellschaften in den verschiedenen Mitgliedstaaten angewandt werden, reichen von einer fast absoluten Freiheit bei der Preisgestaltung bis zu einer strengen tarifpolitischen Verpflichtung, die in den meisten Fällen mit der Beförderungspflicht verbunden ist.

Die britischen und irischen Eisenbahnen können die Entgelte frei festsetzen. Diese Entgelte, die sich nach den Marktgesetzen richten, werden keiner Behörde mitgeteilt und auch nicht veröffentlicht; davon ausgenommen sind die Beförderungen von EGKS-Erzeugnissen. Es besteht aber eine Betriebs- und Beförderungspflicht.

Die niederländischen Eisenbahnen unterliegen zwar der Tarifpflicht (sehr einfaches Tarifsystern mit Höchstpreisen, die von der Regierung genehmigt werden), führen aber den grössten Teil des Verkehrs nach Sondervereinbarungen mit niedrigeren Preisen durch. Diese Vereinbarungen werden nur dann veröffentlicht, wenn es sich um Beförderungen von EGKS-Erzeugnissen handelt.

In den anderen kontinentalen Mitgliedstaaten gibt es früher nach dem Wert des Gutes gestaffelte obligatorische Festtarife, die normalerweise anwendbar waren; gleichzeitig bestehen veröffentlichte Ausnahmetarife. Alle diese Tarife müssen vor ihrer Anwendung von der zuständigen Behörde genehmigt werden. In bestimmten Staaten können die Eisenbahnen ausserdem unter bestimmten Voraussetzungen mit vorheriger Genehmigung Sondervereinbarungen abschliessen, die von den öffentlichen Tarifen abweichen.

Zur Einhaltung des Prinzips der Nichtdiskriminierung mussten die Eisenbahnen den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preise und Beförderungsbedingungen bieten.

Gegenwärtig gibt es nur noch in Italien ein derartig strenges Tarifsysteem. Das Tarifsysteem der FS umfasst einen allgemeinen Tarif, Spezialtarife mit festen Entgelten sowie Sonderabkommen, die die FS in ihrem eigenen Interesse unter bestimmten Bedingungen abgeschlossen haben.

Am stärksten waren die Bemühungen um eine grössere Liberalisierung der Tätigkeit der Eisenbahn in Frankreich. Die SNCF hat nach und nach eine Regelung erhalten, die sie von den stärksten Tarifzwängen befreit. Im Prinzip wendet die SNCF ein sogenanntes Referenztarifsysteem an, das der vorherigen Genehmigung bedarf; es enthält entweder Festentgelte oder Mindest-Höchstpreise, die nicht stärker als die der konkurrierenden Verkehrsträger voneinander abweichen dürfen. Innerhalb dieser Marge kann die SNCF Anwendungspreise (prix d'application) festsetzen. Ausserdem hat sie die Möglichkeit, Sonderabkommen mit Entgelten zu schliessen, die sich innerhalb oder ausserhalb der Tarifmarge befinden.

Deutschland : Die DB hat Festtarife oder Margentarife. Letztere wendet die DB nur selten an; die Margentarife haben eine Spanne von 23 %. Alle Tarife werden von der Regierung genehmigt und werden veröffentlicht. Die DB ist jedoch ermächtigt, im Rahmen ihrer Geschäftsführung die Höhe ihrer Tarife innerhalb einer Marge von 20 % jedes Jahr an die Marktsituation anzugleichen. Ausserdem kann die DB für den Verkehr mit den deutschen Seehäfen unter bestimmten Bedingungen ihre Preise mittels Sonderabkommen ohne Berücksichtigung der veröffentlichten Tarife frei festsetzen. Diese Entgelte werden nicht veröffentlicht, ausser wenn es sich um die Beförderung von EGKS-Erzeugnissen handelt.

Belgien : Die SNCB wendet veröffentlichte, vorher von der Aufsichtsbehörde genehmigte Festpreise an; sie ist aber ermächtigt, Sonderabkommen für die Beförderung von Nicht-EGKS-Gütern abzuschliessen, und zwar zu nicht veröffentlichten Preisen, sofern diese Abkommen die finanzielle Lage der Eisenbahn verbessern.

Die Abkommen, die für mehr als ein Jahr gültig sind, müssen zuvor vom Minister genehmigt werden.

Für EGKS-Erzeugnisse können veröffentlichte Ausnahmetarife angewandt werden. Sie müssen mindestens für ein Jahr festgesetzt werden; die vorherige Genehmigung des Ministers ist nur dann erforderlich, wenn ihre Gültigkeit 18 Monate überschreitet.

Im Grossherzogtum Luxemburg gibt es ein System mit veröffentlichten Tarifen. Das diesbezügliche Gesetz sieht die Möglichkeit zum Abschluss von veröffentlichten Sonderabkommen vor, die luxemburgische Regierung muss jedoch noch die Bedingungen, unter denen diese Abkommen abgeschlossen werden können, sowie die Modalitäten für ihre Veröffentlichung festlegen.

In Dänemark sind die Eisenbahntarife im Prinzip genehmigte und veröffentlichte Festtarife. Die dänischen Eisenbahnen haben nur eine begrenzte Anzahl veröffentlichter Sondertarife. Sie haben die Möglichkeit, Ermässigungen bis zu 50% der veröffentlichten Tarife zu gewähren.

Internationaler Verkehr

4. Das Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen des internationalen Eisenbahnverkehrs wird durch die Bestimmungen von Artikel 9 des "Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" (C.I.M.) für Beförderungen zwischen den Unterzeichnerländern dieses Übereinkommens geregelt. Alle Mitgliedstaaten haben sich diesem Übereinkommen angeschlossen.

Gemäss diesen Bestimmungen sind "Fracht- und Nebengebühren nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen". Die internationalen Tarife müssen nur dann zwingend veröffentlicht werden, wenn auf nationaler Ebene eine Verpflichtung zur Veröffentlichung besteht. Sonderabkommen können abgeschlossen werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

Die CEM schreibt die Veröffentlichung dieser Abkommen nicht vor. Sie ist nur für die Abkommen über die Beförderung von EGKS-Erzeugnissen innerhalb der Gemeinschaft Pflicht.

5. Auf Gemeinschaftsebene muß auf das Abkommen vom 21. März 1955 zwischen den Mitgliedstaaten der EGKS verwiesen werden, das die Aufstellung direkter internationaler Tarife für die Beförderungen von Kohle und Stahl zwischen Mitgliedstaaten vorsieht.

II. Strassenverkehr

§1. Zugang zum Markt

6. Bei den Zulassungsbedingungen für den Beruf des Verkehrsunternehmers im gewerblichen Güterkraftverkehr muß zwischen den subjektiven Voraussetzungen unterschieden werden, die sich auf die Person des Verkehrsunternehmers beziehen, und den objektiven Bedingungen, die die Organisation des Verkehrsmarktes und die Deckung von Verkehrsbedürfnissen betreffen.

7. Die subjektiven Voraussetzungen umfassen drei Gebiete: die Voraussetzungen der persönlichen Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung.

Am 12. November 1974 hat der Rat eine Richtlinie über "den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr"(1) angenommen. Diese Richtlinie führt das Prinzip ein, wonach ab dem 1. Januar 1978 der Zugang zum Beruf des Verkehrsunternehmers den Voraussetzungen der fachlichen Eignung sowie dem Prinzip der persönlichen Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit unterworfen ist.

(1) ABL. der EG L 308 vom 19. November 1974, S. 18

8. Bei der Überwachung der Beförderungskapazität durch die Mitgliedstaaten aufgrund von objektiven Kriterien findet man sehr unterschiedliche Regelungen je nach den jeweiligen Auffassungen, die bei der Verkehrs-koordinierung im Vordergrund stehen.

Die in den Mitgliedstaaten angewandten Regelungen unterscheiden sich im allgemeinen danach, ob es sich um innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Verkehr handelt; im ersten Fall muß man außerdem noch zwischen den Beförderungen im Nahverkehr und im Fernverkehr unterscheiden.

Innerstaatlicher Verkehr

9. Im Nahverkehr unterliegt der innerstaatliche Verkehr normalerweise keinen besonderen Regelungen für den Zugang zum Markt.

Im Fernverkehr müssen die Verkehrsunternehmer eine Genehmigung oder Lizenz besitzen.

- In Belgien wird diese Genehmigung ohne jede Kontingentierung denjenigen Unternehmen erteilt, die eine bestimmte Verkehrsleistung im Nahverkehr nachweisen können.
- In Deutschland, Dänemark, Frankreich, Irland, und Italien unterliegt der Fernverkehr einer Kontingentierung.
- In den Niederlanden ist dieser Verkehr nicht kontingentiert; es muß jedoch eine Lizenz eingeholt werden, die erst nach Prüfung der individuellen Bedürfnisse der Verkehrsunternehmen erteilt wird.
- Im Großherzogtum Luxemburg ist der innerstaatliche Güterkraftverkehr weder einer Kontingentierung noch einer Prüfung des Marktbedarfs unterworfen.
- Im Vereinigten Königreich sieht die Regelung für den Zugang zum Beruf ausschließlich qualitative Kontrollen vor, die die Straßensicherheit betreffen.

Für den Güterwerkverkehr bestehen keine Einschränkungen; nur in den Niederlanden ist er eintragungspflichtig. Diese Einschreibung kann verweigert werden, wenn der Antragsteller nicht nachweisen kann, daß er nur Beförderungen im Werkverkehr durchführen will, oder wenn das allgemeine Interesse diese Verweigerung erforderlich macht.

Grenzüberschreitender Verkehr

10. Zur Durchführung des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs müssen die Unternehmen in fast allen Ländern eine vorherige Genehmigung einholen; diese Genehmigung wird jedoch im allgemeinen ohne Schwierigkeiten an die Inhaber einer Genehmigung für den innerstaatlichen Verkehr erteilt.

Außerdem werden in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten jährlich die Kontingente für den Verkehr zwischen zwei Staaten für die Verkehrsunternehmer jeder Nationalität festgelegt. Beim Abschluß dieser Abkommen ist die Kommission nicht beteiligt .

Im Zuge der Bemühungen um eine gemeinsame Organisation der Kraftverkehrsmärkte zwischen Mitgliedstaaten hat der Rat am 19. Juli 1968 eine Verordnung erlassen, in der er ein Gemeinschaftskontingent von 1.200 Genehmigungen geschaffen und die Quoten der Genehmigungen für jeden der sechs ursprünglichen Mitgliedstaaten festgelegt hat. Da diese Verordnung am 31. Dezember 1972 ausgelaufen ist, hat der Rat am 28. Dezember 1972 durch Verordnung ein neues Gemeinschaftskontingent für die Jahre 1973 und 1974 festgesetzt, das um ein Jahr verlängert werden kann. Diese Verordnung hat auch die Quoten für die Genehmigungen festgesetzt, die den neuen Mitgliedstaaten zuzuteilen sind; dadurch ist das Gesamtkontingent auf 1.584 Genehmigungen für 1973 und von 1.792 Genehmigungen für 1974 angestiegen. Am 19. Dezember 1974 hat der Rat diese Verordnung um ein Jahr verlängert und das Gemeinschaftskontingent auf 2.363 Genehmigungen erhöht.

Außer den Gemeinschaftskontingenten legen Vereinbarungen zwischen bestimmten Mitgliedstaaten bilaterale Kontingente fest (1).

(1) Siehe beigelegte Tabelle

Die Anzahl der Beförderungsgenehmigungen für diese Kontingente wird zwischen den interessierten Staaten ausgehandelt.

Schließlich besteht im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ein multilaterales Kontingentierungssystem neben den beiden anderen Systemen.

§ 2. Beförderungsentgelte und -bedingungen

Innerstaatlicher Verkehr

11. Die Regelungen für die Beförderungsentgelte, die in den verschiedenen Mitgliedstaaten auf dem Gebiet des Straßenverkehrs angewandt werden, unterscheiden sich wesentlich.

- In Irland, Dänemark, dem Vereinigten Königreich, und dem Großherzogtum Luxemburg bestehen keine gesetzlichen Beschränkungen für die Entgelte im Güterkraftverkehr. Diese Entgelte werden frei zwischen den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsnutzern vereinbart.

Neben diesen absolut freien Regelungen praktizieren die anderen Mitgliedstaaten eine Tarifpolitik mit jeweils unterschiedlicher Interventionsmöglichkeit.

Die deutsche und die französische Regelung sind am vollständigsten.

- In Deutschland muß zwischen Güternahverkehr und Güterfernverkehr unterschieden werden.

Im Güternahverkehr, d.h. in einem Bereich von 50 km um den Standort der Fahrzeuge, gelten obligatorische Tarife mit einer Marge bis zu 40 %. Außerdem gibt es noch bestimmte regionale Tarife mit festen Entgelten oder mit einer weniger großen Marge.

Der Güterfernverkehr kennt obligatorische Tarife mit einer Marge von 17%. Bis 1961 enthielten diese Tarife nur Festentgelte.

Ebenso wie die DB haben die Unternehmen des Güterfernverkehrs die Möglichkeit, für Beförderungen von und nach den deutschen Seehäfen Sonderabmachungen abzuschließen mit Entgelten, die von den veröffentlichten Tarifen abweichen. Diese Abkommen müssen veröffentlicht werden.

Die französische Tarifregelung gilt im innerstaatlichen Verkehr ab 150 km, Bis zu dieser Entfernung sind die Entgelte frei. Das Tarifsystern besteht in einem obligatorischen Tarif mit einer Marge von 23 %.

Innerhalb einer Marge von 14 % können die Entgelte frei angewandt werden, von 14% bis 23% müssen die angewandten Entgelte vorher vom CNR (Comité national routier) genehmigt werden; diese Entgelte müssen veröffentlicht werden.

Sonderabkommen können unter bestimmten Bedingungen mit vorheriger Zustimmung des Verkehrsministers abgeschlossen werden. Sie sind zu veröffentlichen, falls die Entgelte aufgrund dieser Abmachungen unter der unteren Grenze des Margentarifsysterns liegen.

In Belgien gelten für den Güterkraftverkehr ~~frei vereinbarte~~ Entgelte; das gilt nicht für EGKS-Erzeugnisse. Diese Erzeugnisse müssen unter den Bedingungen eines obligatorischen Tarifs mit einer Marge von 30% befördert werden; veröffentlicht werden müssen die Preise, die den Mindestpreis der Marge um 5% für Kohle und um 10% für Stahl überschreiten.

In den Niederlanden besteht ein Tarifsystern mit Höchstpreisen unterhalb dorer die Verkehrsunternehmen ihre Entgelte nach Angebot und Nachfrage frei vereinbaren können, soweit die angewandten Entgelte rentabel sind.

Durch das Gesetz vom 6. Juni 1974 hat die italienische Regierung die Einführung eines obligatorischen Tarifsysterns mit einer Marge von 23% gebilligt. Diese Regelung untersagt alle Abmachungen über Entgelte außerhalb der Marge von 23%. Die italienische Regierung muß noch die Durchführungsbestimmungen für dieses Gesetz erlassen.

Grenzüberschreitender Verkehr

12. Für den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Gemeinschaft führt die Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 vom 30.7.1968 für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten direkte obligatorische Tarife mit einer Marge von 23 % ein. Diese versuchsweise eingeführte Regelung schliesst nicht aus, dass Sonderabmachungen zu Entgelten ausserhalb der Marge abgeschlossen werden, falls gleichzeitig die folgenden Bedingungen erfüllt werden :

- wenn Umstände vorliegen, die in den Tarifen nicht berücksichtigt sind, insbesondere der Wettbewerb gegen andere Verkehrsträger oder den Werkverkehr mit Lastkraftwagen;
- die Beförderung grosser Mengen (500 t in drei Monaten);
- die Rentabilität des Verkehrs muss gewährleistet sein.

Diese Sonderabmachungen müssen veröffentlicht werden.

13. Für den grenzüberschreitenden Verkehr ausserhalb der Gemeinschaft gibt es den NIWO-Tarif der Niederlande, der im Verkehr mit dritten Ländern angewandt wird. Dieser Tarif hat die beachtliche Marge von 75 %, die nur von den niederländischen Verkehrsunternehmen eingehalten werden muss.

Gemäss der deutschen gesetzlichen Regelung für den Güterkraftverkehr ist im grenzüberschreitenden Verkehr auf den deutschen Streckenanteil die deutsche Tarifregelung anzuwenden und zwar unabhängig von der Nationalität des Verkehrsunternehmers. Ausser der Fracht für den deutschen Streckenanteil ist ein angemessener Preis für die Beförderung auf der nicht-deutschen Strecke zu berechnen.

III. BINNENSCHIFFFAHRT

14. Nicht in allen Mitgliedstaaten gibt es Binnenschifffahrt. In den Ländern, in denen sie einen Teil des Verkehrs darstellt, wechselt ihre Bedeutung in beträchtlichem Masse von einem Land zum anderen.

In den Niederlanden, in Belgien und in Deutschland ist sie von vorrangiger Bedeutung. In Frankreich spielt sie zwar eine geringere, dennoch aber nicht zu unterschätzende Rolle.

In zwei anderen Mitgliedstaaten, Italien und Grossbritannien, ist die Bedeutung der Binnenschifffahrt gering.

§ 1 Zugang zum Markt

15. Wenn man die Rechtsvorschriften für den Zugang zum Markt der Binnenschifffahrt in den sieben Mitgliedstaaten untersucht, stellt man fest, dass die Unterschiede weniger gross sind, als beim Kraftwagen-güterverkehr.

In bestimmten Ländern wie Belgien, Deutschland, dem Grossherzogtum Luxemburg und dem Vereinigtem Königreich bestehen keinerlei Hindernisse für den Zugang zum Markt.

In Frankreich sind die Schiffe einem Zulassungsverfahren unterworfen; dadurch werden im Prinzip ausländische Schiffe vom Verkehr auf den französischen Binnenwasserstrassen ausgeschlossen. Tatsächlich können infolge internationaler Abkommen die nicht in Frankreich zugelassenen Schiffe innerhalb Frankreichs Beförderungen durchführen, die in Richtung Grenze verlaufen oder in Richtung eines Hafens, wo eine internationale Fracht auf sie wartet. Ausserdem ist in Frankreich die Inbetriebnahme neuer Einheiten der Verpflichtung unterworfen, überalterten Schiffsraum aus dem Verkehr zu ziehen.

In Italien und in den Niederlanden ist für die Durchführung des Binnengüterverkehrs eine Lizenz erforderlich.

In bestimmten Ländern wie Belgien unterliegt die Erteilung von Genehmigungen für den Werkverkehr in der Binnenschifffahrt sehr strengen Vorschriften.

./.

Es sei auch darauf hingewiesen, dass in Belgien, Frankreich und den Niederlanden die Binnenschiffahrtsunternehmer nur dann Beförderungen durchführen dürfen, wenn sie sich in eine Liste haben eintragen lassen (Tour-de-Rôle-System). In diesem System kann der Nutzer den Verkehrsunternehmer nicht frei wählen und es besteht auch keine Möglichkeit zum freien Abschluss von Sonderabmachungen.

§ 2. Beförderungsentgelte und -bedingungen

16. In Italien und im Vereinigten Königreich werden die Entgelte für den Binnenschiffahrtverkehr frei zwischen den Verkehrsunternehmern und den Verkehrsnutzern festgesetzt.

Erst seit dem Bau des Moselkanals berührt die Binnenschiffahrt auch das luxemburgische Hoheitsgebiet; es ist jedoch noch keine Tarifregelung eingeführt worden, da Luxemburg bisher nur am grenzüberschreitenden Verkehr beteiligt ist.

In den anderen vier Mitgliedstaaten, in denen die Binnenschiffahrt eine bedeutende Rolle in der Verkehrswirtschaft spielt, gibt es Systeme mit festen, veröffentlichten, kontrollierten und vom Staat genehmigten Entgelten. In Belgien, Frankreich und den Niederlanden werden diese Systeme in Verbindung mit dem Tour-de-Rôle-System angewandt.

Es gibt folgende Tarifsysteme: In Deutschland Fest- oder Margentarife; in den Niederlanden ein Margentarifsystem mit einer Gesamtmarge, innerhalb derer Festpreise oder Entgelte mit einer Preisspanne angewandt werden können. In Frankreich besteht ein Margentarifsystem. In Belgien gibt es ein System von Mindestpreisen. In beiden Ländern kann hiervon durch Beschlüsse der Frachtenausschüsse abgewichen werden.

In den letzten Jahren waren Tendenzen zur Lockerung der Vorschriften vor allem in den Niederlanden und in Deutschland zu beobachten.

In den Niederlanden ist ein Gesetz zur Aufhebung des Tour-de-Rôle-Systems vorgelegt worden; in Deutschland ist in letzter Zeit von der rechtlichen Möglichkeit Gebrauch gemacht worden, die Frachten innerhalb einer Marge festzusetzen.

Die Frachten im grenzüberschreitenden Verkehr können frei vereinbart werden. In bestimmten Staaten hängen die entsprechenden Ausfuhrfrachten in den Befrachtungsbüros aus.

Für den Rheinverkehr gibt es Pools und Konventionen die das Gewerbe abgeschlossen hat, um der hier herrschenden Krise entgegenzutreten.

IV. Die Leistungen auf Gemeinschaftsebene

§1. Rahmenentscheidung von 1965

17. In seiner Sitzung vom 22. Juni 1965 hatte der Rat ein Übereinkommen über die Organisation des Verkehrsmarktes erzielt.

Ein Teil dieses Abkommens betraf die zukünftige Tarifregelung im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik. Im Anschluß an diese Übereinkommen hat die Kommission am 29. Oktober 1965 dem Rat einen Gesamtvorschlag, mit Änderungen eines ursprünglichen Vorschlags für eine Verordnung über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterverkehr der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt vorgelegt.

Dieser Vorschlag sah folgendes vor:

- neben einem obligatorischen Margentarifsystem sollte ein Referenzsystem eingeführt werden, d.h. ein Margensystem mit genehmigten und veröffentlichten Tarifen mit indikativem, aber nicht obligatorischem Charakter.
- Die Beförderungsentgelte und -bedingungen, die außerhalb der obligatorischen Margentarife und der Referenztarife angewandt werden, sollten veröffentlicht werden;
- für Sonderabkommen mit Entgelten außerhalb der obligatorischen Tarife sollte das Prinzip der vorherigen Genehmigung aufgegeben werden; diese Abkommen sollten normalerweise lediglich nachträglich gerechtfertigt und veröffentlicht werden;

- bei der Kommission sollte ein Ausschuss zur Überwachung des Verkehrsmarktes gebildet werden;
- es sollte eine Schutzklausel eingeführt werden, die es den Mitgliedstaaten im Rahmen eines Gemeinschaftsverfahrens erlaubt, schwerwiegende Störungen, die durch die Anwendung des neuen Tarifsystems entstehen, abzuwenden.

Während eines ersten Zeitraums von drei Jahren sollte das neue Tarifsystem nur auf den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten angewandt werden. Für den Eisenbahn- und Straßenverkehr sollten obligatorische Tarife, für den Binnenschiffverkehrsverkehr Referenztarife gelten.

Nach dieser ersten Etappe sollte die Regelung auf den Binnenverkehr der Mitgliedstaaten ausgedehnt werden; das Referenzsystem sollte auf bestimmte Massengutbeförderungen im Eisenbahn- und Straßenverkehr angewandt werden.

In dem Bemühen, dem System eine möglichst große wirtschaftliche Kohärenz zu verleihen, hatte es die Kommission für nützlich erachtet, zu bestimmten Punkten, die der Rat ausdrücklich nicht erwähnt hatte, ergänzende Elemente einzuführen. Zu diesem Zweck hatte die Kommission die Möglichkeit vorgesehen, daß die Mitgliedstaaten vorübergehend obligatorische Mindest-Höchsttarife für Beförderungen, die dem Referenztarifsystem unterliegen, festsetzen können, um ggf. die mißbräuchliche Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen oder ruinösen Wettbewerb zu verhindern.

Außer der Einführung der Tarifregelung sah das Abkommen vom 22. Juni 1965 eine Reihe anderer Aktionen vor, die die Voraussetzung für das Funktionieren der Märkte und unter anderem folgende Aspekte betrafen: den Zugang zum Beruf, die Überwachung der Verkehrskapazität, die Regeln für Absprachen, die nichtstaatlichen Eingriffe in den Wettbewerb, die Verkehrsinfrastruktur und ihre Kosten, das finanzielle Gleichgewicht

der Eisenbahnen, die Normalisierung ihrer Konten und ihre Beziehungen zum Staat.

§ 2. EntschlieÙung des Rats von 1966

18. In seiner Sitzung vom 19. und 20. Oktober 1966 hat der Rat eine EntschlieÙung angenommen, in der er auf die Priorität für die Tarifregelung verzichtete; stattdessen sollten Maßnahmen auf allen Gebieten der gemeinsamen Verkehrspolitik ergriffen werden, um eine ausgeglichene Organisation des Verkehrsmarktes zu verwirklichen. Insbesondere hat er die Notwendigkeit anerkannt, den Missbrauch marktbeherrschender Stellungen oder ruinösen Wettbewerb zu verhindern, und hat die Kommission aufgefordert, Vorschläge auf dem Gebiet der Kapazität des Straßen- und Binnenschiffverkehrs sowie für den Zugang zum Beruf vorzulegen.

§ 3. Rahmenentscheidung für 1967

19. Gestützt auf eine Mitteilung der Kommission und auf ein Memorandum der italienischen Regierung, das von der Kommission ergänzt worden war, hat der Rat am 13. und 14. Dezember 1967 beschlossen, innerhalb einer kurzen Frist folgende Verordnungen für den Verkehrsmarkt zu erlassen:

- eine Verordnung über die Anwendung der Wettbewerbsregeln auf den Verkehr,
- eine Verordnung über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten,
- eine Verordnung über die Festsetzung eines Gemeinschaftskontingents für den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten,
- außerdem, auf anderen Gebieten, die im Zusammenhang mit dem Funktionieren des Marktes stehen, eine Verordnung über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff der öffentlichen Dienste mit verbundenen Verpflichtungen und für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen.

Diese Verordnungen sind praktisch in den vorgesehenen Zeiträumen vom Rat verabschiedet worden.

V. DIE ARBEITEN IM RAHMEN DER ANDEREN INTERNATIONALEN INSTITUTIONEN

20. Mehrere andere internationale Institutionen, insbesondere die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) und die Organisation der Vereinten Nationen (UNO) in Genf - insbesondere der Ausschuss für Binnenverkehr - interessieren sich für die wirtschaftlichen (sowie andere) Aspekte des Verkehrs. Die EKVM hat kürzlich ein begrenztes Kontingent für multilaterale Genehmigungen errichtet, die es ermöglichen, grenzüberschreitenden, gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der EKVM durchzuführen. Die EKVM schlägt gegenwärtig unter anderem eine Aktion auf dem Gebiet des kombinierten Verkehrs vor.

Nature des autorisations délivrées pour les transports routiers de marchandises effectués entre les Etats membres
 Art der für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ausgestellten Genehmigungen
 Nature of licences issued for goods transport by and between Member States

Destination Bestimmungsort Départ Abgang Departure	Belgique Belgien Belgium	Danemark Dänemark Danmark	Allemagne Deutschland Germany	France Frankreich France	Irlande Irland Ireland	Italie Italien Italy	Luxembourg Luxemburg Luxembourg	Pays-Bas Niederlande Netherlands	Royaume-Uni Ver. Königreich United Kingdom
	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
Belgique Belgien Belgium	- - -	C : La: La: At At At ou et ou oder und oder or and or Av Av Av	C: L C2: Av Av	C: C1: C1 - Av Av Av At At At (2 contingents distincts 2 verschiedene Kontingente 2 separate quotes) Zc ZL und/ et/ and	pas d'accord keine Vereinbarung no agreement La: La: La: Av Av Av	C L C1	L L L	L L L	L L L
Danemark Dänemark Danmark	C: L C2 At Av ou/oder/or Av	- - -	C: L C2: At Av ou/oder/or Av	C: C2: C2: Av Av Av ou/oder/or At At At	Pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: C2: C1 Av Av Av	L L L	L L L	Renseignements non fournis keine Auskünfte no information provided
Allemagne Deutschland Germany	C: L La: Av Av	C: L C2: At Av ou/oder/or Av	- - -	C: L C2: C1: Av Av Av ou/oder/or At	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: L C2: At Av	La L L	C: L C2: At Av	C: L C2: C1: Av Av Av
France Frankreich France	C: L La: Av Av	C:Av C2: C2: ou/ Av Av oder/or → At At At	C: L C2: C1: Av Av Av ou/oder/or At	- - - -	Pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	C: C2: C1: Av Av Av (2 cont. distincts 2 verschied. Kont. 2 separate quotes) Zc et/und/and ZL)	L L L	L L L	C:Av C2: C2: Av Av
Irlande Irland Ireland	pas d'accord ^{x)} La: L La: Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	- - -	pas d'accord ^{x)} La: La: La: Av Av Av	L L L	L L L	Pas d'accord Keine Vereinbarung no agreement exists

Destination Bestimmungsort Départ Abgang Departure	Belgique Belgien Belgium	Danemark Dänemark Denemark	Allemagne Deutschland Germany	France Frankreich France	Irlande Irland Ireland	Italy Italien Italy	Luxembourg Luxemburg Luxemburg	Pays-Bas Niederlande Netherlands	Royaume-Uni Vereinigtes Königreich United Kingdom
	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
Italie Italien Italy	C: L La: At Av	C: C2: C1: Av Av Av	C: L C2: At Av	C: C2: C1: C1: Av Av Av Av (2 continents dist. 2 verschied.Konting. 2 separate quotes) Zc et/und/and Zl	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	- - - -	L L L	L L L	C: C2: C2: C1: Av Av Av Av
Luxembourg Luxemburg	L L L	pas d'accord *) renseignements non fournis Keine Angaben no information provided	C: L C2: At At	C: C2: C2: Av Av Av (2 contingents dist. 2 verschied.Konting. 2 separate quotes) Zc et/und/and Zl	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	pas d'accord *) La La La	- - -	L L L	L L L L
Pays-Bas Niederlande Netherlands	L L L	L L L	C: L C2: Av Av	C: C1: C2: At Av Av et/und/and Av	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	L L L	L L L	- - -	L L L
Royaume-Uni Vereinigtes Königreich United Kingdom	L L L	L L L	C: L C2: C1: Av Av Av At At	C: C2: C2: Av Av Av At At At	pas d'accord *) La: La: La: Av Av Av	C: C2: C2: C1: Av Av Av Av	pas d'accord *) L L L	L L L	- - -

- 1 - compte d'autrui/gewerblicher Verkehr/transport for hire or reward
2 - compte propre/Werkverkehr/transport on own account
3 - transit/Transit/transit
4 - combiné rail-route/kombiniert Schiene-Strasse/ combined rail-road

At - autorisation à temps/Genehmigung auf Zeit/ period permit
Av - autorisation au voyage/Genehmigung je Fahrt/ journey permit
C - contingentement/Kontingentierung/quota
C1 - contingent spécial/Sonderkontingent/special quota
C2 - à valoir sur contingent pour compte d'autrui/
/auf das Kontingent für gewerblichen Verkehr anzurechnen/
/to be applied to transport for hire or reward

L - liberté totale/absolute Freiheit/total
liberty
La - régime de l'autorisation sans contingentement
/Genehmigung ohne Kontingentierung/
/licence outside the quota
Zc - zone courte/Nahverkehr/short distance haulage
Zl - zone longue/Fernverkehr/longue distance haulage
*) - pas d'accord/keine Vereinbarung/no agreement

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 to/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 Indices der Durchschnittserträge - je to/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 : I N D I C E S
- TABLEAU 10 : - Evolution des prix de transport par route en Allemagne (Rép.Féd.))
- Entwicklung der Beförderungspreise im Güterkraftverkehr in der Bundesrepublik Deutschland) I N D I C E S
- 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/to/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)	43.969	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	109	217	141	-	162
DANEMARK	1.619	8.200(1)	-	-	9.819	2.001	13.400(1)	-	-	15.401	124	163	-	-	157
FRANCE	66.172	37.087	11.358	4.082	118.699	69.988	72.800	14.156	32.470	189.414	106	196	125	795	160
IRLANDE	358	1.715(4)	-	-	2.073	578	2.500(2)	-	-	3.078	161	148	-	-	148
ITALIE	17.002	45.170	297	731	63.200	17.844	58.986	391	10.766	87.987	105	131	132	1.472	139
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	25.178	57.000	242	891	83.311	21.025	84.000	91	3.032	108.148	84	147	38	340	130
TOTAL	185.919	213.735	76.390	11.831	487.875	188.643	347.693	94.708	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

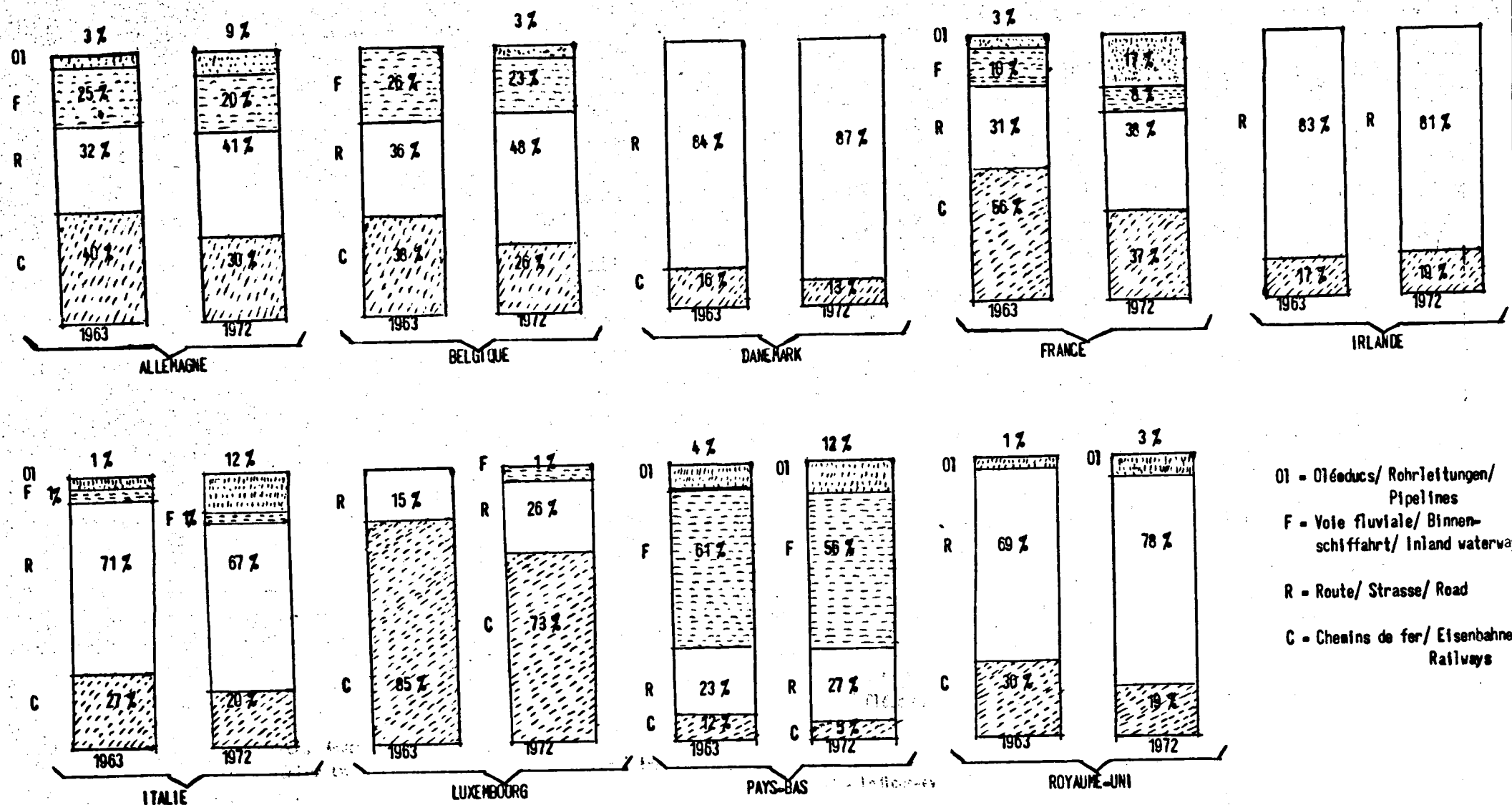
e) Oléoducs/ Oelleitungen/ Pipelines

(*) - Indices-évolution 1963/1972

- Indices-Entwicklung 1963/1972

- Indices of growth 1963/1972

→ 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.



Tableau/Tabella/Tabelle 3

NOMBRE 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	1973,1
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)
ALLEMAGNE						
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	• 45,8 %	1.943.897	3.411.590	• 75,5 %
FRANCE						
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 %
ITALIE						
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 %
PAYS-BAS						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.
BELGIQUE						
d) compte d'autrui	20.181	25.860	• 20,1 %	.	319.627	.
e) compte propre	189.546	193.405	• 2,0 %	.	695.744	.
LUXEMBOURG						
d) compte d'autrui	.	.	.	.	.	.
e) compte propre	.	.	.	.	.	.

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

xx) chiffres pour 1967, y compris les bicyclettes 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.

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

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

VI/137/75

Tableau/Tabelle/Table 5

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	10.168	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	1.588	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	663	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

Tablari/ Tabelle/ Tabla 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 indices :	0.071 100	0.069 97.2	0.067 94.4	0.070 98.6	0.069 97.2	0.069 97.2	0.069 97.2	0.074 104.2	0.084 118.3	0.090 126.3	0.094 132.4
	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 Indices:	0.856 100	0.838 97.9	0.811 94.7	0.849 99.2	0.851 99.4	0.834 97.4	0.824 ^(*) 96.3	0.921 107.6	1.026 119.9	1.041 121.2	1.056 123.4
	a)	100	104.17	108.4	112.93	116.15	119.35	123.83	128.57	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 Indices:	0.062 100	0.061 98.4	0.060 96.8	0.065 104.8	0.070 117.7	0.069 111.3	0.072 116.1	0.075 121	0.082 132.3	0.082 132.3	0.086 138.7
	a)	100	103.2	105.9	108.8	111.8	116.9	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 Indices:	100										
	a)	100	105.9	110.7	113.2	117.5	119.0	122.2	128.2	134.5	142.2	152.6
	b)	100	103.3	105.0	106.5	106.3	106.7	111.0	119.0	123.0	128.0	139.7
CFL	LUXEMBOURG: Franc lux. Indices	1.690 100	1.641 97.1	1.665 98.5	1.966 116.3	1.737 102.8	1.870 110.7	1.751 103.6	1.772 104.9	1.590 94.1	1.686 100.4	1.793 105.5
	a)	100	103.10	106.53	109.35	112.47	115.42	118.87	123.55	129.32	136.07	144.33
BR	ROYAUME-UNI: livre sterling Indices:		(-) Résultats exprimés en "pence" in "pence" ausgedrückt / expressed in "pence" : 1 £ = 100 pence							0.791(-)	0.817(-)	0.808(-)
CIE	IRLANDE : livre sterling Indices:		voir ANNEXE /	s. ANLAGE /	see ANNEX							
NS	PAYS-BAS: Florin Indices:	0.050 100	0.050 100	0.051 102	0.052 104	0.051 102	0.051 102	0.053 106	0.057 114	0.057 114	0.063 125	0.064 128
	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)
Stückgutssendungen (in to) inbegriffen
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 Güterverkehr
u. Seeverkehr inbegriffen
road and sea traffic included

UIC: Les chiffres sont probants.
La concurrence a empêché la hausse des
prix. Dégradation des résultats finan-
ciers du fer.

• Nach Auffassung UIC zeigen diese ein-
drucksvollen Zahlen, dass die Wettbe-
werbslage ein Ansteigen der Preise ver-
hindert u. sich dadurch die finanzielle
Lage der Eisenbahnen ständig ver-
schlechtert 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. Konjunkturelle 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 =) Indices:	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
	a) indice prix consommation	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 Grosshandelspreise
 Wholesale price index

SOURCE: C I E et "Central Statistics Office" - DUBLIN

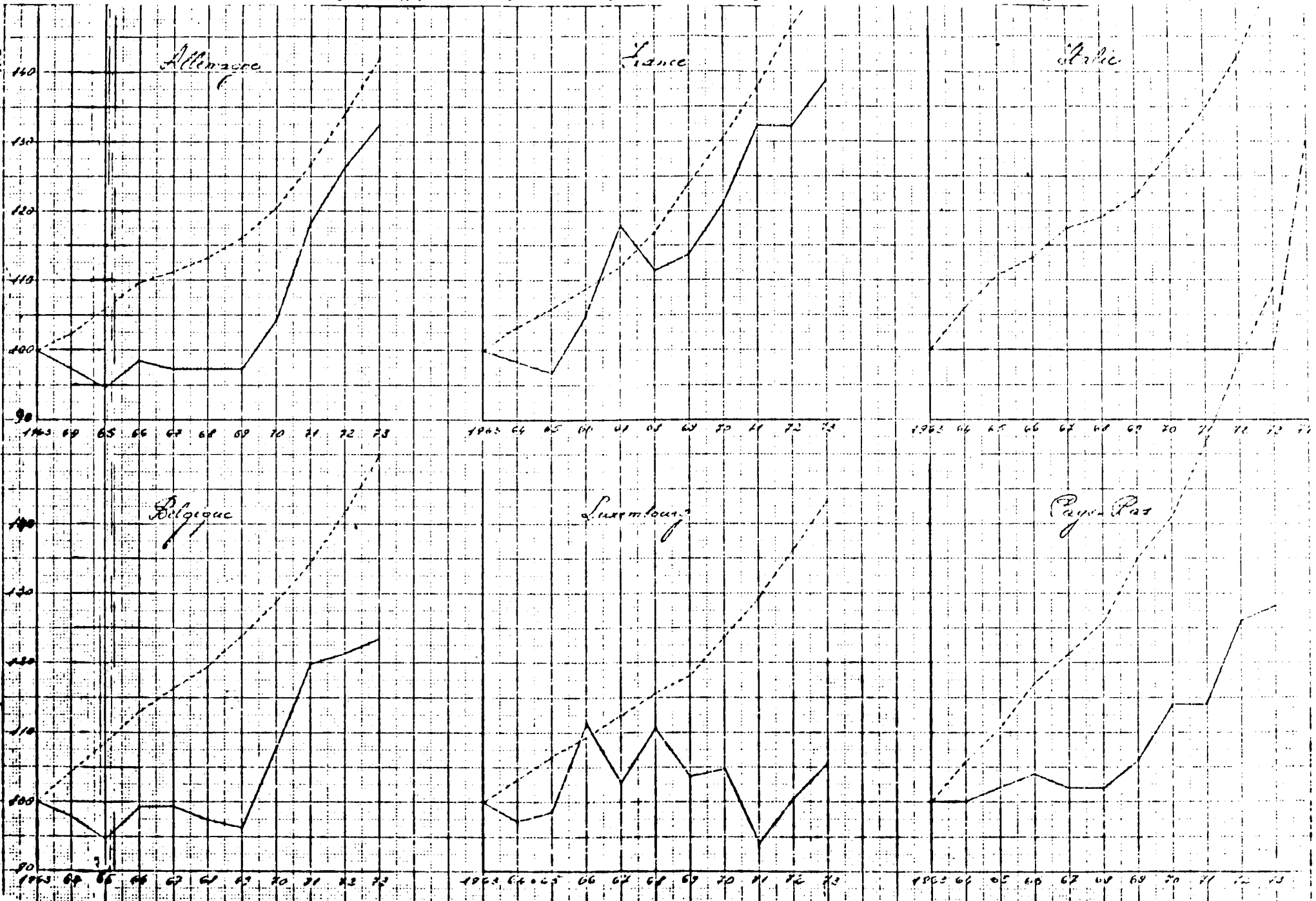
-) les résultats sont exprimés en "pence"
 - in "pence" ausgedrückt
 - expressed in "pence"

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/km, des transports par fer effectués par wagons complets (—) et des prix à la consommation (- - -) pour la période 1963/1973
 Relation zwischen den Indices des Durchschnittsertrages - je t/km - für Eisenbahntransporte in Wagenladungen (—) und Verbraucherpreisen (- - -) 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.



VII/137/75

Tableau/Tabelle/Table 8

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	Mineral/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 Rheinfrachten/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	128,3
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	59,8	59,8	89,6	125,5	129,2	138,5
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-Invers	Gravier/Kies/ gravel	100	104,9	101,3	103,7	109,1	116,4	139,7	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	112,6	119,0	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

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		