



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.02.2000
KOM(2000) 105 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

**om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3118/93 om betingelserne for
transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat,
hvor de ikke er hjemmehørende (CABOTAGE)**

ANDEN BERETNING

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 3118/93 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (CABOTAGE)

ANDEN BERETNING

0. Indledning

- 0.1. Denne rapport er en fortsættelse af KOM(1998) 47 endelig udg. af 4.2.98, som beskæftigede sig med udnyttelsen af cabotagetilladelser indtil slutningen af 1995. Denne anden rapport fører analysen frem til slutningen af juni 1998, hvor de kvantitative restriktioner for cabotage blev ophævet i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 af 25. oktober 1993¹. (Note: de kvantitative restriktioner for cabotage i Benelux blev allerede ophævet i 1992)
- 0.2. Cabotageordningens geografiske anvendelsesområde er stadig Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), og ophævelsen af kvantitative restriktioner gælder EØS som helhed. Endelig gøres der opmærksom på, at Østrig, der ikke var omfattet af EØS-aftalerne i juli 1994, først tilsluttede sig cabotageordningen i januar 1997 som følge af protokol nr. 9 til tiltrædelsestraktaten², der gjorde Østrig til medlem af Fællesskabet.
- 0.3. Denne rapport er inddelt i fem afsnit. Det **første afsnit** beskæftiger sig med de oplysninger, som er blevet indleveret i henhold til cabotageordningen. Det **andet afsnit** er en analyse af de oplysninger, der er blevet indsendt ifølge cabotageforordningen mellem juli 1990 og juni 1998. **Tredje afsnit** indeholder de foreløbige bemærkninger til oplysningerne fra vejtransportstatistikkerne. I det **fjerde afsnit** drages nogle konklusioner. Endelig opstilles der i det **femte afsnit** henstillinger om fremtidig overvågning af cabotagen.
- 0.4. Rapporten er blevet udarbejdet i henhold til artikel 11 i forordning 3118/93, hvori det hedder, at Kommissionen hvert andet skal forelægge Rådet en rapport om forordningens gennemførelse. Af hensyn til sammenhængen og sammenligningsmulighederne begynder den med cabotageordningens indførelse (i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 4058/89)³ i begyndelsen af juli 1990 og går frem til de kvantitative restriktioners ophævelse i

¹ EFT L 279 af 12.11.1993, s. 1.

² EFT C 241 af 29.8.1994, s. 361.

³ EFT L 390 af 30.12.1989, s. 1.

slutningen af juni 1998. Ligesom den forrige rapport, KOM(1998) 47, omfatter denne rapport EØS-området. Et eksemplar vil også denne gang blive tilsendt EØS-rådet til orientering.

1. Indsendelse af oplysninger i henhold til cabotageforordningerne

- 1.1. Ifølge forordning 4058/89 og forordning 3118/93 (indtil slutningen af juni 1998) skulle cabotagetilladelseerne ledsages af et kørselsrapporthæfte. Disse kørselsrapporter indeholdt de oplysninger, hvorefter der på et 100%'s grundlag blev udarbejdet statistikker om cabotagetilladelseernes udnyttelse. Afskaffelsen af tilladelseerne førte også til afskaffelse af de tilsvarende kørselsrapporter. Rådet påpegede imidlertid klart i artikel 12, stk. 3, andet led i forordning 3118/93 at overvågningen af cabotagen skulle videreføres efter afskaffelsen af tilladelseerne i slutningen af juni 1998. Der var derfor brug for en ny form for dataindsamling efter juni 1998. Til alt held opstod dette behov samtidig med, at der forestod en ændring af "vejstatistikdirektivet" (Rådets direktiv 78/546/EØF af 12. juni 1978⁴, seneste ændret ved Rådets direktiv 89/462/EØF af 18. juli 1989⁵). Denne ændring førte til vedtagelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998⁶, der bl.a. udvidede de transporttyper, der skal indgå i statistikkerne, så de kom til at omfatte cabotage. Flere enkeltheder om de cabotageoplysninger, der indsamles i forbindelse med "vejtransportstatistikkerne" findes i afsnit 3.
- 1.2. Efter de forskellige fællesskabsordninger skal de **rapporterende** medlemsstater hvert kvartal give Kommissionen oplysninger om "tons" og "ton/kilometer" i forbindelse med cabotagekørsel, der udføres af deres **egne transportvirksomheder**, med særskilte oplysninger for **hver** (anden) EØS-medlemsstat, hvor cabotagen fandt sted.
- 1.3. Ligesom i den tidligere rapport, KOM(1998) 47, er de kvartalsvise oplysninger blevet samlet hvert **halve år**, og analysen begrænser sig til "ton/kilometer" (tkm). For at lette sammenligningen med tabellerne i den tidligere rapport er landene endvidere opført i den samme rækkefølge i denne rapport. Rækkefølgen er "Tyskland (D), Frankrig (F), Italien (I), Nederlandene (NL), Belgien (B), Luxembourg (L), Det Forende Kongerige (UK), Irland (IRL), Danmark (DK), Grækenland (GR), Spanien (E), Portugal (P), Island (IS), Norge (N), Finland (FIN), Sverige (S), Liechtenstein (FL) og Østrig (A)".
- 1.4. For nemheds skyld skelnede den forrige rapport mellem to perioder "første periode" (juli 1990-juni 1994) og "anden periode" (juli 1994-december 1995), hvor cabotageordningen blev udvidet til at omfatte EØS (minus Østrig). Det er hensigtsmæssigt i denne rapport at fastsætte "**tredje periode**" til "januar 1996-juni 1998" og "**hele perioden**" til "juli 1990-juni 1998" for klart at kunne beskrive udviklingen i tidens løb.

⁴ EFT L 168 af 26.6.1978, s. 29.

⁵ EFT L 226 af 3.8.1989, s. 8.

⁶ EFT L 163 af 6.6.1998, s. 1.

- 1.5. Oplysningerne fra de **rappporterende** lande for den **tredje periode** er fuldstændige med følgende undtagelse:

Spanien: ingen oplysninger indleveret

Frankrig: første halvdel af 1998

For at gøre det lettere at fortolke resultaterne, er de manglende oplysningers værdi blevet anslået. Anslåede værdier for de rapporterende lande vises som regel med udhævede typer i tabellerne. Denne regel følges ikke i tabel 7 og 8.

- 1.6. Denne rapport benytter også tkm-data for national og international transport fra de "vejtransportstatistikker", som stammer fra andre kilder. Disse oplysninger er nødvendige for at beregne:

(a) "gennemtrængningsprocenten", hvor "cabotage i en stat" udtrykkes i procent af "national transport i den samme stat", og

(b) "aktivitetsgrad", hvor "cabotage udført af transportvirksomheder fra den rapporterende stat" udtrykkes i procent af "international transport udført af transportvirksomheder fra den samme stat" (kun transportvirksomheder med en international tilladelse har lov til at udføre cabotage).

- 1.7. I modsætning i den tidligere rapport omfatter national (og international) transport i denne rapport imidlertid foruden transportvirksomheder, der udfører transport "for fremmed regning", også dem, der udfører transport "for egen regning". Det er der to grunde til: for det første udvidede Kommissionens forordning (EF) nr. 792/94 af 8. april 1994⁷ cabotageordningen til at omfatte transport "for egen regning". Desuden har arbejdet med at opnå mere konsekvente datarækker for national (og international) transport i den seneste tid koncentreret sig om "egen regning plus fremmed regning" og ikke om adskillelsen mellem "egen regning" og "fremmed regning".

2. **Analyse af de oplysninger, som er blevet leveret i henhold til cabotageforordningerne mellem juli 1990 og juni 1998**

- 2.1. Det fremgår af tabel 5, at den **cabotage**, som er opgivet på grundlag af cabotagetilladelser, udgjorde 10,5 mia. tkm i **hele perioden** (fra juli 1990 til juni 1998). Den **nationale** transport i de lande, hvor cabotage på dette tidspunkt var tilladt, androg imidlertid 6 400 mia. tkm i samme periode. Cabotagen havde derfor i gennemsnit kun en gennemtrængningsprocent på **0,164%** (eller 1 ud af 600) i den nationale transport i hele perioden (se tabel 5 og 6). **International** transport (også i tkm) udgjorde i hele perioden ca. 1/4 af den nationale transport. Cabotagen svarede derfor i gennemsnit til **0,66%** (eller 1 ud af 150) af de internationale transportfirmaers virksomhed i hele perioden.

⁷ EFT L 92 af 9.4.1994, s. 13.

- 2.2. Ikke mindst på grund af den hastige vækst i antallet af cabotagetilladelser fra **15 298** i "juli 1990-juni 1991" til **85 098** i 1997) blev **cabotagen seksdobbel**t fra 176 mio. tkm i **anden halvdel** af 1990 (**352** mio. tkm på årsbasis) til **2 224** mio. tkm i **1997** (se tabel 3).
- 2.3. Trods en **yderligere** vækst på **30%** i antallet af cabotagetilladelser i **første halvdel af 1998** (i forhold til begge halvår 1997) blev der rapporteret en mindre **absolut nedgang** til 1010 mio. tkm i **første halvdel af 1998** (**2020** mio. tkm på årsbasis). Det skyldes formentlig en temmelig omfattende underrapportering i dette halvår, sandsynligvis fordi transportvirksomhederne vidste, at de ikke skulle begrunde deres behov for tilladelser i de følgende kvartaler over for myndighederne (yderligere bemærkninger om underrapportering findes i pkt. 3.7-3.9).
- 2.4. Da den nationale transport kun voksede med ca. 20% fra 1990 til 1998, fremgår det af tabel 6, at cabotagens gennemsnitlige gennemtrængningsprocent på de nationale markeder blev femdoblet fra **0,05%** i anden halvdel af 1990 til **0,25%** i 1997. Den tilsyneladende nedgang til 0,22% i første halvdel af 1998 skyldes formentlig underrapportering (se også pkt. 3.7-3.9). Skønt cabotagen svarede til ca. 0,2% af de internationale transportfirmaers virksomhed i anden halvdel af 1990, voksede den ligeledes til ca. 1% i 1997.
- 2.5. Den gennemsnitlige udnyttelse af en (to måneders) cabotagetilladelse fremgår af tabel 4). Det drejede sig om **30 800** tkm i hele perioden (juli 1990-juni 1998). Den gennemsnitlige udnyttelse voksede hurtigt fra **23 000** tkm (anden halvdel af 1990) til **47 500** tkm (1993), men faldt derpå støt til **26 100** tkm (1997) og oplevede tilsyneladende en yderligere brat nedgang til **18 200** tkm (første halvdel af 1998). Også i dette tilfælde kan tilbagegangen i den gennemsnitlige udnyttelse formentlig til en vis grad tilskrives underrapportering (se igen pkt. 3.7-3.9).
- 2.6. Transportvirksomhederne fra Beneluxlandene har været de mest aktive på cabotagemarkedet. Det fremgår af tabel 3, at **58,7%** af al cabotage er blevet udført af transportvirksomheder fra Benelux (**nederlandske** transportfirmaer tegner sig alene for **31,2%**), selv om Benelux i alt kun har **22,5%** af cabotagetilladelserne (se tabel 2). tabel 4 viser derfor, at transportvirksomhederne fra hver af de tre Beneluxlande havde et udnyttelsesgennemsnit på mellem **70 200** og **86 900** tkm pr. tilladelse, sammenlignet med **16 400** tkm pr. tilladelse for transportvirksomheder fra andre lande.
- 2.7. Andre transportvirksomheder, som var "aktive" på cabotagemarkedet, var **svenske** (5,0% af de samlede cabotage tkm og 3,7 af de samlede cabotagetilladelser med en gennemsnitsudnyttelse på 42 000 tkm), **franske** (henholdsvis 12,7%, 10,6% og 36 700 tkm) og **danske** (henholdsvis 6,7%, 7,6% og 27 300 tkm).
- 2.8. **Tyske, italienske og britiske** transportvirksomheder var ikke særlige aktive på cabotagemarkedet og tegnede sig kun for henholdsvis **5,3%**, **3,1%** og **3,0%** af markedet til trods for, at disse lande har fået tildelt et forholdsvis

stort antal tilladelser (henholdsvis 12,8%, 10,6% og 6,7%). Deres udnyttelses gennemsnit pr. tilladelse var kun henholdsvis 12 600, 9 100 og 14 000 tkm.

- 2.9 Kun **2%** af cabotagen blev udført af transportvirksomheder fra "lavtlønslande" (**Grækenland, Spanien og Portugal**) til trods for, at transportvirksomheder fra disse tre lande havde fået tildelt 16,2% af cabotagetilladelse. De græske, spanske og portugisiske transportvirksomheders udnyttelse af tilladelse var således kun på henholdsvis 20, 5 500 (anslået) og 3 700 tkm. Frygten for, at transportvirksomheder fra "lavtlønslande" ville påføre transportvirksomhederne fra "højt lønslande" "illoyal" konkurrence, var således stadig ubegrundet.
- 2.10 Det fremgår af tabel 5, at **68,3%** af al cabotage blev udført i **Tyskland, det mest efterspurgt "partnerland"**, hvis andel voksede fra **64%** (første periode) til **73%** (anden periode) for siden at falde til **69%** (tredje periode). Som det fremgår af tabel 6 er cabotagens gennemtrængningsprocent på det nationale marked i Tyskland steget fra **0,12%** (anden halvdel af 1990) til **0,75%** i 1997 (men jf. pkt. 3.7-3.9). Da tyske transportvirksomheder kun udførte 5,3% af al cabotage, er det klart, at Tyskland har en betragtelig negativ balance, hvad cabotage angår.
- 2.11. Skønt **12,6%** af cabotagen blev udført i **Frankrig**, der ligger på **andenpladsen** som efterspurgt "partnerland", var cabotagens gennemtrængningsprocent på det nationale marked i Frankrig **0,21%** i 1997. Da **franske** transportvirksomheder endvidere udførte 12,7% af al cabotage havde Frankrig en cabotagebalance på næsten nøjagtigt 0.
- 2.12. **Tredjepladsen** som mest efterspurgt "partnerland" indtog **Italien**, hvor **6,9%** af al cabotage blev udført. Da de italienske transportvirksomheder selv var ret inaktive (de udførte kun 3,1% af al cabotage), havde Italien en negativ cabotagebalance.
- 2.13. De eneste andre lande med udpræget negativ cabotagebalance var **Spanien, Grækenland og Norge**. **Spanien** skal imidlertid betragtes med en vis forsigtighed, da dataene for spanske transportvirksomheder efter 1996 har skullet anslås, og selv før dette tidspunkt var der tegn på underrapportering. For **Grækenlands** vedkommende skyldtes den negative balance, at de græske transportvirksomheder ikke gav meddelelse om cabotage efter 1991. I **Norge** var gennemtrængningsprocenten kun 0,25% i første halvdel af 1998, selv om der var dobbelt så meget cabotagekørsel i Norge, som norske transportvirksomheder selv udførte.
- 2.14. Tabel 7 viser, hvor stor en del af cabotagen transportvirksomheder fra hver af de **rapporterende** lande har udført (vandret) i de enkelte partnerland (lodret) i **tredje** periode (januar 1996 - juni 1998). Tabel 8 viser det samme forhold for hele (otte år) perioden (juli 1990 - juni 1998). Tabel 9 opstiller "cabotørerne" i rækkefølge efter deres betydning (cabotage udført af transportvirksomheder fra et bestemt **rapporterende** land i et bestemt partnerland) for første, anden og tredje periode og for hele perioder efter rækkefølgen for den samlede periode (juli 1990 - juni 1998).

- 2.15. Førstepladsen som "cabotører" indtages af **nederlandske transportvirksomheder** i Tyskland. De udførte 2 814 af 10 517 mio. tkm i hele otteårsperioden, dvs. **27%** af **al** cabotage (dvs. udført af samtlige transportvirksomheder i samtlige lande). "Nederlandske transportvirksomheder i Tyskland" beholdt førstepladsen i alle tre perioder og tegnede sig for henholdsvis 19%, 31% og **29%** af al cabotage i de tre perioder.
- 2.16. På andenpladsen som "cabotører" kommer **belgiske transportvirksomheder i Tyskland**, der tegner sig for **10%** af al cabotage (1 055 af 10 517 mio. tkm). Selv om "belgiske transportvirksomheder i Tyskland" holdt andenpladsen i første og anden periode (henholdsvis 14% og 11%), tegnede de sig kun for **7%** i den **tredje** periode, hvor de blev overhalet af "**luxembourgske transportvirksomheder i Tyskland**" (med 9%) og "**belgiske transportvirksomheder i Frankrig**" (med 8%).
- 2.17. Andre fremtrædende "cabotører" i tredje periode var "**svenske transportvirksomheder i Tyskland**" og "**franske transportvirksomheder i Tyskland**" (ca. **6,5%** hver).

3. Foreløbige bemærkninger til cabotageoplysningerne fra vejtransportstatistikkerne

- 3.1. Forslaget om at lade vejstatistikdirektivet (78/546) omfatte cabotage blev fremsat af Kommissionen i 1987, KOM(87)548 endelig udg. af 20. november 1987, hvori det udtrykkeligt foreslås at lade cabotage indgå i den form for transporter (opført i direktivets artikel 1), der ifølge direktivet skal medtages i statistikkerne. Da Rådet vedtog direktiv 89/462 (som var en ændring af 78/546), udelukkede den udtrykkeligt cabotage, fordi den på det tidspunkt stadig var "ulovlig".
- 3.2. Forslag til endnu en ændring af vejstatistikdirektivet var længe under behandling, og det var ikke før den 25. maj 1998, Rådet formelt udskiftede vejstatistikdirektivet med en forordning (1172/98). Selv da måtte den endelige vedtagelse fremskyndes, fordi indsendelsen af cabotageoplysninger i henhold til cabotageforordningen (3118/93) stod umiddelbart over for at skulle ophøre.
- 3.3. Som sædvanlig fik medlemsstaterne en frist til at tilpasse deres statistikker, så de kom til at omfatte bl.a. cabotage. Den nye forordning (1172/98) gælder derfor kun data, der er indsamlet efter den 1.1.1999. Rådet var klar over, at der for cabotageoplysningernes vedkommende kunne opstå et hul **mellem** cabotageforordningens ophør (30.6.1998) og vejstatistikforordningens formelle iværksættelse (1.1.1999). Rådet opfordrede derfor medlemsstaterne til så vidt muligt at give Kommissionen cabotageoplysninger for den manglende periode, dvs. anden halvdel af 1998, fra deres egne vejstatistikker. **Seks** lande (5 medlemsstater og Norge) har indtil nu fulgt denne opfordring. De var i forvejen begyndt at indsamle cabotageoplysninger i deres vejstatistik (som allerede nævnt havde forslaget til vejstatistikforordningen længe været under forberedelse).

- 3.4. Kommissionen var også klar over, at en ændring af cabotageoplysningernes kilde (juli 1998) kunne "forveksles" med virkningerne af ophævelsen af de kvantitative restriktioner for cabotage (også juli 1998). Kommissionen bad derfor landene om så vidt muligt at give cabotageoplysninger fra statistikker for perioden før anden halvdel af 1998. Det ville så være muligt at sammenligne de to kilder til cabotageoplysninger i samme periode. Intern cabotage i Benelux skal ikke medtages i disse sammenligninger, da de kvantitative restriktioner for intern cabotage i Benelux blev ophævet i 1992. (Kun en ubetydelig del blev medtaget i de cabotageoplysninger, der blev indsamlet på grundlag af cabotageforordningen efter 1992).
- 3.5. Kommissionen har derfor allerede modtaget temmelig omfattende cabotageoplysninger fra medlemsstaterne og Norge på grundlag af statistikkerne fra tiden før 1999. Men som statistikekspertes fra de forskellige lande har påpeget, omfatter statistikkerne som regel kun 1% af al transportkørsel, og kun en meget lille del af denne transportkørsel er cabotage. Da disse cabotageoplysninger som regel ikke er blevet indsamlet for at skulle offentliggøres i nærmere enkeltheder, har de ikke været underkastet den datakvalitetskontrol, der sædvanligvis foretages før en offentliggørelse. Af hensyn til disse berettigede advarsler fra statistikekspertes samler denne rapport de samlede kvartalsvise oplysninger om cabotage fra statistikker både over "tidens løb" og over "de rapporterende lande". De konklusioner, der drages på grundlag af disse "samlede data" skulle således være tilstrækkelig pålidelige.
- 3.6 En undersøgelse af de oplysninger, der hidtil er blevet indleveret på grundlag af vejtransportstatistikkerne, viser, at:

Cabotagen ikke "eksploderede", da de kvantitative restriktioner blev ophævet i juli 1998. Denne foreløbige konklusion bygger på oplysninger fra fem lande (Frankrig, Nederlandene (minus intern Beneluxcabotage), Det Forende Kongerige, Norge og Finland). Disse lande er de eneste, der hidtil har leveret data fra statistikkerne for både første og anden halvdel af 1998. Disse data viser, at cabotagen udtrykt i tkm kun er vokset 2% efter de kvantitative restriktioners ophævelse i juli 1998. Det bør nævnes, at de pågældende fem lande tegnede sig for 45% af den cabotage, der blev udført på grundlag af cabotageforordningen i første halvdel af 1998.

- 3.7 En sammenligning mellem de data, der skyldes cabotageforordningen, og dem, der hidtil er indløbet på grundlag af statistikkerne, viser, at:

(i) **Der i almindelighed forekom en voksende underrapportering under cabotageforordningen. Korrektionsfaktoren er blevet anslået til 1,1 for 1996, 1,4 for 1997 og 1,8 for første halvdel af 1998.** Korrektionsfaktoren for 1997 bygger på data for 8 lande (Frankrig, Belgien og Nederlandene (i begge tilfælde minus intern cabotage i Benelux), Det Forenede Kongerige, Danmark, Norge, Sverige og Østrig). Disse lande tegnede sig for 80% af den cabotage, der blev udført på grundlag af cabotageforordningen i 1997. Korrektionen skulle derfor være temmelig pålidelig, når den kombineres af de to dataserier for cabotage, som bliver nødvendig i fremtiden, hvor der kun

foreligger data fra statistikkerne, skal foretages. Korrektionsfaktoren for første halvdel af 1998 bygger indtil videre kun på 4 lande (Nederlandene (minus intern cabotage i Benelux), Det Forenede Kongerige, Norge og Finland). Disse fire lande tegnede sig for kun 33% af den cabotage, der blev udført på grundlag af cabotageforordningen i første halvdel af 1998, så denne faktor må betragtes som foreløbig. Korrektionsfaktoren for 1996 er blevet sat, så den cabotage, der er blevet udført på grundlag af cabotageforordningen, får en jævn udvikling. **Det antages, at der ikke er behov for nogen korrektion forud for 1996.** Skønt korrektionsfaktorerne selv er upræcise, berører det ikke de generelle konklusioner, der drages i pkt. 3.8 og 3.9.

(ii) **Der er på nuværende tidspunkt er en betydelig underrapportering, når det gælder cabotage, i statistikkerne for nogle få lande, især i Skandinavien**

3.8. Hvis de **foreløbige korrektionsfaktorer** i pkt. 3.7, (i) anvendes på hovedresultaterne i denne rapports afsnit 2, fås således følgende **korrigerede tal**:

(i) cabotage udført af transportvirksomheder fra samtlige lande:

- i 1996: **2215** mio. tkm (2014 x 1,1);
- i 1997: **3114** mio. tkm (2224 x 1,4);
- i første halvdel af 1998: 1818 mio. tkm (1010 x 1,8), **3636** mio. tkm på årsbasis.

(ii) cabotagen udgjorde ca. **0,35%** (0,25% x 1,4) af de nationale markeder i EØS som helhed i 1997 og (foreløbigt) ca. **0,40%** (0,22 x 1,8) i første halvdel af 1998.

(iii) cabotagen i **Tyskland** udgjorde:

- i 1996: 1560 mio. tkm (1418 x 1,1), **0,8%** af det nationale marked i Tyskland
- i 1997: 2122 mio. tkm (1516 x 1,4), **1,0%** af det nationale marked i Tyskland
- i første halvdel af 1998: 1240 mio. tkm (688 x 1,8), (foreløbigt) **1,2%** af det nationale marked i Tyskland.

3.9. Hvis der foretages en tilsvarende korrektion, udgjorde cabotagen ca. **1,4%** (1,0% x 1,4) af de internationale transportvirksomheders aktiviteter i 1997.

3.10. Korrektionens foreløbige karakter betyder, at det på nuværende stadium ville være uforsigtigt at foretage korrektioner af de mere udførlige resultater i afsnit 2.

4. Konklusioner

- 4.1. **Cabotagen** er vokset betydeligt i løbet af de 8 år fra juli 1990 til juni 1998, men selv i 1997 var det antal tkm, der blev udført som national transport (dvs. transport i et bestemt land udført af dets hjemmehørende transportvirksomheder) **300** gange større end cabotagen. Desuden var det antal tkm, der blev udført som international transport, **70** gange større end cabotagen.
- 4.2. 68% af al cabotage blev udført i Tyskland, men selv i 1997 var den nationale transport i Tyskland 100 gange større end den cabotage, der var blevet udført der.
- 4.3. De foreløbige resultater fra statistikkerne viser, at cabotagen ikke "eksploderede" i anden halvdel af 1998 efter ophævelsen af de kvantitative restriktioner.
- 4.4. Effektive transportvirksomheder kan stadig finde muligheder for cabotage i andre lande. I EØS er der stadig ikke meget, der tyder på, at transportvirksomheder med lave lønomkostninger nødvendigvis påfører transportvirksomheder med høje lønomkostninger "illoyal" konkurrence.

5. Anbefalinger med henblik på fremtidig overvågning af cabotagen

Kommissionen vil ikke anbefale, at der på nuværende tidspunkt foretages yderligere dataindsamlinger med henblik på overvågning af cabotagen. De enkelte lande bør imidlertid ved deres gennemførelse af statistikforordningen 1172/98 benytte optællingsgrundlag (og statistiske metoder) som er tilstrækkelige til at give pålidelige oplysninger om cabotagen på årsbasis (og helst også halvårligt). Det vil sikre en tilstrækkelig overvågning af cabotagen, således som det forlanges i artikel 12, stk. 3, andet led i cabotageforordningen 3118/93.

LISTE OVER TABELLER

Tabel 1: Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande pr. halvår i tredje periode (januar 1996-juni 1998)

Tabel 2: Antal (2 måneders) cabotagetilladelser, som de enkelte rapporterende lande har fået tildelt pr. kalenderår.

Tabel 3: Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande pr. kalenderår.

Tabel 4: Gennemsnitlig udnyttelse af (2 måneders) tilladelser for de enkelte rapporterende lande pr. kalenderår.

Tabel 5: Cabotage i de enkelte partnerlande og national transport pr. kalenderår.

Tabel 6: Gennemtrængningsprocent (cabotage i de enkelte partnerlande/national transport) og forholdsmæssig gennemtrængningsprocent pr. kalenderår.

Tabel 7: Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande i hvert enkelt partnerland for tredje periode (januar 1996-juni 1998).

Tabel 8: Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande i hvert enkelt partnerland for hele perioden (juli 1990-juni 1998).

Tabel 9: De førende "cabotører" (cabotage udført af transportvirksomheder fra et rapporterende land i et partnerland) i første periode (juli 1990-juni 1994), anden periode (juli 1994-december 1995), tredje periode (januar 1996-juni 1998) og hele perioden (juli 1990-juni 1998).

Tabel 1**Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande pr. halvår i tredje periode**

Units: tkm (1000's)

Reporting State	Half year				
	1-6,1996	7-12,1996	1-6,1997	7-12,1997	1-6,1998
D	34781	37287	48954	55345	48130
F	120461	111786	125342	128869	125342
I	25002	22584	25508	20948	23582
NL	325962	394842	383497	362117	286186
B	171835	183949	205108	178603	161634
L	80442	66172	109760	89060	129075
UK	36707	26205	33108	13209	8761
IRL	8713	8783	4827	3038	5068
DK	50387	48271	57481	84219	83525
GR	0	0	0	0	0
E	11122	11122	11122	11122	11122
P	6311	3217	5037	9557	11811
IS	0	0	0	0	0
N	4482	5571	7653	4527	4768
FIN	26985	32045	31536	29587	35380
S	82082	76623	78919	73041	58333
FL	30	102	284	128	1468
A			15690	16625	15423
Total	985302	1028559	1143826	1079995	1009608

Tabel 2

Antal (2 måneders) cabotagetilladelser, som de enkelte rapporterende lande har fået tildelt

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	1085	2278,5	2507,5	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	12,8%
F	896,5	1883	2072,5	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	10,6%
I	897,5	1885	2074,5	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	10,6%
NL	934,5	1962,5	2159	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	11,1%
B	661	1388,5	1528,5	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	7,8%
L	308	647	712	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	3,6%
UK	562	1180,5	1299,5	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	6,7%
IRL	297,5	625	688,5	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	3,5%
DK	641	1346,5	1482,5	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	7,6%
GR	292	613,5	676,5	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	3,5%
E	685,5	1440	1585,5	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	8,1%
P	388,5	816	898,5	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	4,6%
IS*					5	13	17	23	15	73	0,0%
N*					198	514	669	870	567	2818	0,8%
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2,8%
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	3,7%
FL**						22	43	57	37	159	0,0%
A								4256	2767	7023	2,1%
Total	7649	16066	17685	18536	32498	47366	61602	85098	55329	341829	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State" as a % of "Total"

Tabel 3

Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	104299	48130	552423	5,3%
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	232247	254211	125342	1331079	12,7%
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	47586	46456	23582	329180	3,1%
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	745614	286186	3285290	31,2%
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	355784	383711	161634	2014402	19,2%
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	146614	198820	129075	875476	8,3%
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	46317	8761	317674	3,0%
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	7865	5068	86868	0,8%
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	141700	83525	709860	6,7%
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	0,0%
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	22244	22244	11122	151474	1,4%
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	14594	11811	58753	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1419	4484	10053	12180	4768	32904	0,3%
FIN*					5099	30000	59030	61123	35380	190632	1,8%
S*					33099	128715	158705	151960	58333	530812	5,0%
FL**						21	132	412	1468	2033	0,0%
A								32315	15423	47738	0,5%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State as a % of "Total"

Tabel 4

Gennemsnitlig udnyttelse af (2 måneders) tilladelser for de enkelte rapporterende lande

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	Ratio
D	18,8	32,5	28,0	16,6	12,6	10,5	9,2	10,1	7,2	12,6	0,41
F	29,0	58,3	47,5	57,6	46,8	37,5	35,7	29,8	22,6	36,7	1,19
I	10,1	17,6	19,5	20,8	10,3	9,1	7,3	5,4	4,2	9,1	0,29
NL	40,5	65,4	93,4	100,0	91,3	113,0	106,4	83,9	49,5	86,9	2,82
B	62,9	100,3	93,1	145,9	87,2	86,7	74,2	61,0	39,5	75,3	2,45
L	48,2	74,3	92,1	107,4	61,7	66,5	65,6	67,8	67,6	70,2	2,28
UK	6,1	27,8	26,3	29,8	17,8	15,1	15,4	8,6	2,5	14,0	0,45
IRL	19,4	20,4	10,9	7,5	9,1	8,3	8,1	2,8	2,7	7,2	0,23
DK	23,2	43,4	46,7	37,8	30,0	29,6	21,2	23,2	21,0	27,3	0,89
GR	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02	0,001
E	2,9	3,8	8,1	11,5	13,6	4,7	4,5	3,4	2,6	5,5	0,18
P	0,1	4,1	3,0	2,8	3,6	3,9	3,4	3,9	4,9	3,7	0,12
IS*					0	0	0	0	0	0	0
N*					7,2	8,7	15,0	14,0	8,4	11,7	0,38
FIN*					17,2	16,7	25,3	20,0	17,8	20,1	0,65
S*					56,1	54,7	51,8	37,8	22,3	42,0	1,37
FL**						1,0	3,1	7,2	39,7	12,8	0,42
A								7,6	5,6	6,8	0,22
Total	23,0	40,2	42,1	47,5	35,3	35,4	32,7	26,1	18,2	30,8	

Notes: * for 1994: 7-12,94

* for 1995: 5-12,95

Column "Ratio": Ratio of "Reporting State" to "Total"

Tabel 5**Cabotage i de enkelte partnerlande** Units: tkm (1000's)

Partner State	7-12,90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,98	7,90-6,98	%
D	98678	402470	470038	578950	785512	1229711	1417816	1516105	687969	7187249	68,3%
F	16034	54737	61439	107128	151304	200319	306064	297410	135865	1330300	12,6%
I	28051	98633	103194	89483	84907	71033	80967	121277	53153	730698	6,9%
NL	5998	13398	12286	5609	5644	8692	11504	11489	3677	78297	0,7%
B	6879	16741	23172	11232	21806	30967	28849	31677	12310	183633	1,7%
L	145	115	306	464	262	665	559	1239	1031	4786	0,05%
UK	11956	35648	34620	27890	36935	41548	42805	50677	21974	304053	2,9%
IRL	606	4965	5489	3119	3653	5476	6807	7614	1653	39382	0,4%
DK	1587	2989	2310	4357	1009	1909	4683	2395	1070	22309	0,2%
GR	0	83	368	3132	4199	7717	10168	22530	5766	53963	0,5%
E	5502	14835	21871	34900	35332	47332	56977	76839	35738	329326	3,1%
P	352	920	9996	14537	8115	8874	9526	8474	4064	64858	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1786	7740	13761	22504	14841	60632	0,6%
FIN*					138	1506	609	2187	494	4934	0,05%
S*					4977	13224	22766	40602	25699	107268	1,0%
FL**						0	0	5	2	7	0,00%
A								10797	4302	15099	0,1%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Column "%": "Partner State" as a % of "Total"

National transport

Units: tkm (1000 million's)

State	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	167,3	184,8	188,0	184,5	197,4	201,3	199,2	203,1	101,4	1543,4	24,1%
F	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,3	136,5	139,0	72,5	1026,5	16,0%
I	141,8	142,4	144,5	142,0	146,9	162,4	163,6	171,3	87,3	1231,3	19,2%
NL	22,9	23,3	26,6	26,0	25,7	27,0	27,6	27,6	14,1	209,4	3,3%
B	12,4	13,3	13,8	14,6	17,5	19,0	17,2	18,0	9,2	128,8	2,0%
L	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2	3,6	0,1%
UK	130,6	124,6	121,3	128,6	137,8	143,7	146,2	149,2	77,9	1094,6	17,1%
IRL	3,9	4,2	4,7	4,2	4,4	4,5	4,7	4,7	2,4	35,8	0,6%
DK	9,4	9,0	9,4	8,8	9,5	9,3	9,4	9,7	5,0	74,8	1,2%
GR	9,7	10,7	10,2	11,4	10,8	12,4	12,5	13,0	6,6	92,5	1,4%
E	69,2	72,0	73,6	75,5	77,2	78,7	76,3	78,8	40,1	606,8	9,5%
P	10,9	11,7	10,6	10,0	11,2	11,1	11,3	11,5	5,9	88,8	1,4%
IS											
N					8,4	9,4	10,4	11,6	5,9	41,5	0,6%
FIN					19,3	21,3	22,2	23,8	12,1	89,1	1,4%
S					25,2	27,8	29,8	31,4	14,2	115,8	1,8%
FL											
A								11,3	5,8	17,1	0,3%
Total	696,1	716,6	725,4	724,0	815,9	863,7	867,3	904,4	460,6	6399,5	100,0%

Tabel 6

Gennemtrængningsprocent = cabotage i de enkelte partnerlande
national transport

Units: Parts per 1000

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	1,18	2,18	2,50	3,14	3,98	6,11	7,12	7,46	6,78	4,66
F	0,27	0,46	0,50	0,91	1,22	1,48	2,24	2,14	1,87	1,30
I	0,40	0,69	0,71	0,63	0,58	0,44	0,49	0,71	0,61	0,59
NL	0,52	0,58	0,46	0,22	0,22	0,32	0,42	0,42	0,26	0,37
B	1,11	1,26	1,68	0,77	1,25	1,63	1,68	1,76	1,34	1,43
L	0,73	0,29	0,61	0,93	0,52	1,33	1,40	3,10	5,16	1,33
UK	0,18	0,29	0,29	0,22	0,27	0,29	0,29	0,34	0,28	0,28
IRL	0,31	1,18	1,17	0,74	0,83	1,22	1,45	1,62	0,69	1,10
DK	0,34	0,33	0,25	0,50	0,11	0,21	0,50	0,25	0,21	0,30
GR	0,00	0,01	0,04	0,27	0,39	0,62	0,81	1,73	0,87	0,58
E	0,16	0,21	0,30	0,46	0,46	0,60	0,75	0,98	0,89	0,54
P	0,06	0,08	0,94	1,45	0,72	0,80	0,84	0,74	0,69	0,73
IS*										
N*					0,43	0,82	1,32	1,94	2,52	1,46
FIN*					0,01	0,07	0,03	0,09	0,04	0,06
S*					0,40	0,48	0,76	1,29	1,81	0,93
FL**										
A								0,96	0,74	0,88
Total	0,51	0,90	1,03	1,22	1,40	1,94	2,32	2,46	2,19	1,64

Notes: * for 1994: 7-12,94

** for 1995: 5-12,95

Forholdsmæssig gennemtrængningsprocent = cabotage i de enkelte partnerlande /
national transport

Total Cabotage
Total National transport

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	2,34	2,42	2,43	2,58	2,83	3,15	3,07	3,04	3,10	2,83
F	0,54	0,51	0,49	0,75	0,87	0,76	0,97	0,87	0,85	0,79
I	0,78	0,77	0,70	0,52	0,41	0,23	0,21	0,29	0,28	0,36
NL	1,04	0,64	0,45	0,18	0,16	0,17	0,18	0,17	0,12	0,23
B	2,20	1,40	1,63	0,63	0,89	0,84	0,72	0,72	0,61	0,87
L	1,44	0,32	0,60	0,76	0,37	0,69	0,60	1,26	2,35	0,81
UK	0,36	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15	0,13	0,14	0,13	0,17
IRL	0,62	1,31	1,14	0,61	0,59	0,63	0,62	0,66	0,31	0,67
DK	0,67	0,37	0,24	0,41	0,08	0,11	0,21	0,10	0,10	0,18
GR	0,00	0,01	0,04	0,23	0,28	0,32	0,35	0,70	0,40	0,36
E	0,31	0,23	0,29	0,38	0,33	0,31	0,32	0,40	0,41	0,33
P	0,13	0,09	0,92	1,19	0,52	0,41	0,36	0,30	0,31	0,44
IS										
N					0,30	0,42	0,57	0,79	1,15	0,89
FIN					0,01	0,04	0,01	0,04	0,02	0,03
S					0,28	0,25	0,33	0,53	0,83	0,56
FL										
A								0,39	0,34	0,54
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabel 7

Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande i hvert enkelt partnerland for tredje periode (januar 1996-juni 1998)

Units: tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		TOTAL
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	
D	96-98		55388	67930	15721	10802	852	4578	0	604	30709	20533	774	0	339	5	3718	5	12539	224497
F	96-98	336463		136104	1122	55293	1955	7674	0	5	1615	69932	1605	0	0	0	32	0	0	611800
I	96-98	98159	13135		240	144	0	1723	0	110	55	3842	76	0	0	0	140	0	0	117624
NL	96-98	1542995	121753	8665		1734	3	22743	335	4413	21	32500	500	0	1672	101	14135	0	1034	1752604
B	96-98	388938	433386	19336	194		2	50228	30	359	245	6917	20	0	0	71	983	0	420	901129
L	96-98	462609	4672	5989	0	0		0	0	181	0	820	238	0	0	0	0	0	0	474509
UK	96-98	6729	70519	4828	7710	4152	0		15709	0	5819	1515	303	0	0	0	706	0	0	117990
IRL	96-98	6526	124	0	0	6	0	23479		0	0	0	0	0	0	0	294	0	0	30429
DK	96-98	258249	1217	1214	1365	364	0	4119	0		0	267	1755	0	19790	924	34619	0	0	323883
GR	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	96-98	2710	35580	600	0	10	0	0	0	0	0		16700	0	0	10	0	0	0	55610
P	96-98	93	3098	208	2	79	0	7	0	24	0	32422		0	0	0	0	0	0	35933
IS	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	96-98	13248	2	15	18	12	14	0	0	56	0	3	57	0		1	13574	0	1	27001
FIN	96-98	126303	78	218	40	3	0	0	0	1866	0	507	0	0	6747		19770	0	1	155533
S	96-98	341936	124	353	105	86	0	877	0	530	0	242	9	0	22558	2178		0	0	368998
FL	96-98	886	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2012
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	96-98	3621890	739339	255397	26670	72836	2829	115456	16074	8148	38464	169554	22064	0	51106	3290	89067	7	15099	5247290

Percentage 69,0 14,1 4,9 0,5 1,4 0,1 2,2 0,3 0,2 0,7 3,2 0,4 0 1,0 0,1 1,7 0,0 0,3 100,0

Tabel 8

Cabotage udført af transportvirksomheder fra de enkelte rapporterende lande i hvert enkelt partnerland for hele perioden (juli 1990-juni 1998)

Units tkm (1000's)

Rep.	Year	Partner State																		
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	TOTAL
D	90-98		99652	299075	31275	20270	1070	12290	2	4730	36588	28490	1706	0	339	5	4387	5	12539	552423
F	90-98	804565		214084	2391	113658	3412	35187	0	13	2756	151277	3535	0	76	0	125	0	0	1331079
I	90-98	294140	23899		816	382	0	3346	0	110	55	6158	76	0	0	0	198	0	0	329180
NL	90-98	2814183	174571	71237		31927	91	105556	534	12463	585	54235	2114	0	1752	158	14850	0	1034	3285290
B	90-98	1054820	777339	73517	22425		152	69384	30	731	1248	13131	151	0	0	71	983	0	420	2014402
L	90-98	847584	10557	11042	206	3813		0	0	251	0	1667	356	0	0	0	0	0	0	875476
UK	90-98	35706	138744	37105	17356	12517	0		38800	226	12680	23059	733	0	6	0	742	0	0	317674
IRL	90-98	15117	1600	4	166	48	0	69427		2	0	136	0	0	0	0	368	0	0	86868
DK	90-98	605516	6469	12491	3226	421	0	7215	16		0	441	4513	0	23238	924	45390	0	0	709860
GR	90-98	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	196
E	90-98	9129	89373	1222	17	18	0	123	0	0	0		51578	0	0	14	0	0	0	151474
P	90-98	762	7543	312	2	115	44	13	0	78	0	49884		0	0	0	0	0	0	58753
IS	94-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	94-98	17822	37	42	31	41	14	0	0	122	8	16	60	0		1	14709	0	1	32904
FIN	94-98	154623	78	274	83	6	0	55	0	2489	43	509	0	0	8051		24420	0	1	190632
S	94-98	496133	175	356	150	266	0	1429	0	1094	0	269	9	0	27170	3761		0	0	530812
FL	95-98	907	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2033
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	90-98	7187249	1330300	730698	78297	183633	4786	304053	39382	22309	53963	329326	64858	0	60632	4934	107268	7	15099	10516794

Percentage 68,3 12,6 6,9 0,7 1,7 0,0 2,9 0,4 0,2 0,5 3,1 0,6 0 0,6 0,0 1,0 0,0 0,1 100,0

Tabel 9

De førende "cabotører"

(cabotage udført af transportvirksomheder fra et **rapporterende land i et partnerland**)

Units: tkm (1000's)

"Relation"	7/1990-6/1994			7/1994-12/1995			1/1996-6/1998			7/1990-6/1998		
	N°	tkm	%	N°	Tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%
NL in D	1	553606	18,8	1	717582	30,9	1	1542995	29,4	1	2814183	26,8
B in D	2	400019	13,6	2	265863	11,5	4	388938	7,4	2	1054820	10,0
L in D	4	240584	8,2	6	144391	6,2	2	462609	8,8	3	847584	8,1
F in D	3	290822	9,9	3	177280	7,6	6	336463	6,4	4	804565	7,7
B in F	6	193433	6,6	5	150520	6,5	3	433386	8,3	5	777339	7,4
DK in D	5	219131	7,4	7	128136	5,5	7	258249	4,9	6	605516	5,8
S in D				4	154197	6,7	5	341936	6,5	7	496133	4,7
D in I	7	183789	6,2	9	47356	2,0	14	67930	1,3	8	299075	2,8
I in D	8	140892	4,8	8	55089	2,4	11	98159	1,9	9	294140	2,8
F in I	9	52461	1,8	16	25519	1,1	8	136104	2,6	10	214084	2,0
NL in F		17527	0,6	10	35291	1,5	10	121753	2,3	11	174571	1,7
FIN in D				15	28320	1,2	9	126303	2,4	12	154623	1,5
F in E	12	48705	1,7	12	32640	1,4	13	69932	1,3	13	151277	1,4
UK in F	14	38935	1,3	14	29290	1,3	12	70519	1,3	14	138744	1,3
F in B		23194	0,8	11	35171	1,5	16	55293	1,1	15	113658	1,1
NL in UK	11	51624	1,7	13	31189	1,3		22743	0,4	16	105556	1,0
NL in I	10	52408	1,8		10164	0,4		8665	0,2		71237	0,7
B in I	13	42568	1,4		11613	0,5		19336	0,4		73517	0,7
E in F	15	32442	1,1		21351	0,9		35580	0,7		89373	0,8
IRL in UK	16	29899	1,0		16049	0,7		23479	0,4		69427	0,7
D in F		22356	0,8		21908	0,9	15	55388	1,1		99652	0,9
"Top 16"		2571318	87,1		2057834	88,8		4565957	87,0		9045868	86,0
"All"		2950878			2318626			5247290			10516794	