

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (84) 541

Vol. 1984/0213

Disclaimer

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

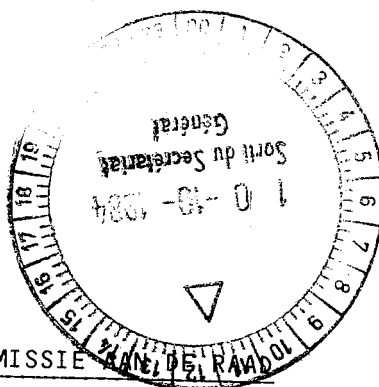
In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003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

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

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(84) 541 def.

Brussel, 8 oktober 1984



VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de invoering van een systeem ter observering
van de markten van het vervoer per spoor,
over de weg en over de binnenwateren

COM(84) 541 def.

1. ACHTERGROND

1.1. De mededeling van 1975 aan de Raad

In haar mededeling van 1 oktober 1975 (1), heeft de Commissie de richtlijnen vastgelegd van haar beleid inzake de ordening van de markten van het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren binnen de Gemeenschap.

De invoering van een systeem ter observering van de markten en van het maken van marktprognoses werd voorgesteld als een onderdeel van dat beleid. Dat systeem moest het mogelijk maken marktgegevens te verzamelen en de economische analyse van de ontwikkeling van de markt op te stellen.

Bij de mededeling was als bijlage een voorstel voor een verordening van de Raad (2) houdende vaststelling van het marktobserveringssysteem gevoegd. Dit voorstel werd ter bespreking en voor advies voorgelegd aan het Europees Parlement (3) en het Economisch en Sociaal Comité (4). Het Parlement heeft aan het voorstel zijn goedkeuring gehecht en gevraagd dat aan de vaststelling van het systeem voorrang zou worden gegeven.

1.2. Verklaring van de Raad van 1978

Na bespreking van het voorstel en van het verslag van de Commissie (5) betreffende het observeringssysteem heeft de Raad van Ministers het in juni 1978 wenselijk geacht, alvorens een definitief besluit te nemen, de resultaten van een door de Commissie uit te voeren praktisch experiment af te wachten.

In de verklaring van de Raad was met betrekking tot de invoering van het systeem tijdens de proefperiode een gedetailleerd werkprogramma opgenomen. (6)

1.3. Verslag aan de Raad van 1980

In december 1980 heeft de Commissie een verslag ingediend (7) over de in 1979 en 1980 opgedane ervaringen; de Commissie heeft gemeend dit initiatief te moeten nemen vòòr het verstrijken van de proefperiode teneinde een onderbreking van de huidige continue gegevensverstrekking te vermijden. De Commissie stelde daarbij eveneens een aantal wijzigingen in haar vorige voorstel voor een marktobserveringssysteem (8) voor alsook, gezien de vrijwilligheid die aan het systeem ten grondslag ligt, een verandering van de juridische vorm van een verordening in die van een beschikking.

Dit voorstel voor een Beschikking van de Raad werd ter advies toegezonden aan het Europees Parlement (9) en het Economisch en Sociaal Comité (10). Het Parlement keurde dit voorstel met één enkel voorbehoud goed.

(1) COM(75) 490 def. van 1.10.1975

(2) PB nr. C 1, 5.1.1976, blz. 44

(3) PB nr. C 293, 13.12.1976, blz. 56

(4) PB nr. C 281, 27.11.1976, blz. 2

(5) Doc. SEC(77) 3074 van 8.9.1977

(6) Doc. R/1166/78 (TRANS 81)

(7) COM(80) 785 def. van 5.12.1980

(8) PB nr. C 351, 31.12.1980, blz. 32

(9) PB nr. C 172, 13.7.1981, blz. 128

(10) PB nr. C 189, 30.7.1981, blz. 17

1.4. Resolutie van de Raad van 1981

In juli 1981 besloot de Raad van Ministers, na bestudering van het voorstel en het verslag van de Commissie (1) over het observeringssysteem, alvorens een definitief besluit te nemen, de resultaten van het eerder door de Commissie uit te voeren experiment af te wachten.

Vervat in een resolutie (2) betekende dit dat de Raad:

het wenselijk achtte om alvorens een besluit te nemen over het voorstel van de Commissie om permanent een dergelijk systeem in te voeren, de beschikking te hebben over de volledige resultaten van het in de jaren 1979 tot en met 1981 bij wijze van experiment toegepaste marktobserveringssysteem;

akte nam van het voornemen van de Commissie om gedurende een periode van 3 jaar, met ingang van 1 januari 1982, voort te gaan met de experimentele observering van de markten van het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren tussen de Lid-Staten, teneinde te kunnen beschikken over volledige gegevens en inlichtingen over de ontwikkeling van de situatie op die markten;

er nota van nam dat de experimentele marktobservering geleidelijk geschiedt, uitgaande van de kenmerken die zijn uiteengezet in verslagen van de Commissie van 8 september 1977 en 5 december 1980, waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de reeds op nationaal niveau bestaande gegevens;

akte nam van het voornemen van alle Lid-Staten om ervoor te blijven zorgen dat hun bevoegde overheidsdiensten nauw samenwerken met de Commissiediensten;

de Commissie verzocht hem tijdig een verslag voor te leggen met haar eindconclusies inzake de experimenten en de resultaten daarvan.

1.5. Doel van het onderhavige verslag

Doel van dit verslag is de resultaten van het experiment sedert 1979 en vooral sedert 1982 mede te delen aan de Raad, die daarbij tevens wordt verzocht de verdere uitgaven in verband met het voor de toekomst voorgestelde marktobserveringssysteem goed te keuren.

Teneinde rekening te houden met het verzoek van de Raad om een "tijdig" verslag, heeft de Commissie het onderhavige verslag opgesteld zonder de globale resultaten voor 1984 af te wachten.

(1) COM (80) def. van 5.2.1980.

(2) Document 7973/81 (TRANS 84).

2. DE NOODZAKELIJKE VERDERE INVOERING VAN HET MARKTOBSERVERINGSSYSTEEM
EN DE DOELSTELLINGEN VOOR 1979-1984

2.1. Doel

Doel van het marktobserveringssysteem is de ontwikkelingen bij het internationaal goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren tussen de Lid-Staten te volgen.

2.2. Noodzaak van een marktobserveringssysteem

Op de noodzaak van een marktobserveringssysteem is reeds duidelijk geweest in de punten 49 en 87 van de mededeling van de Commissie aan de Raad van 25 oktober 1973 over het gemeenschappelijk vervoerbeleid (1):

"(49) Op gezette tijden moeten ramingen van vraag en aanbod in de vervoerssector worden gemaakt teneinde de communautaire instellingen te helpen het in punt 43 vermelde kader te bepalen. Dank zij deze ramingen kunnen vergissingen bij de investeringen en uitputting van de natuurlijke hulpbronnen worden voorkomen terwijl tevens de regeringen van de Lid-Staten, de vervoerondernemingen en de gebruikers van vervoerdiensten op deze manier hun besluiten beter kunnen voorbereiden.

(87) De Commissie zal naar middelen zoeken om het vervoerstatistisch systeem zodanig te ontwikkelen, dat het informatie verstrekt ten behoeve van te verrichten studies en dat statistische gegevens betreffende vraag en aanbod van vervoer worden verkregen, met name voor het opstellen van prognoses".

(Punt 43 behandelt de besluitvorming op het juiste niveau).

Bij de opbouw van het marktobserveringssysteem stuitte men, wat de beschikbaarheid van gegevens over het internationaal goederenvervoer aangaat, op drie problemen:

- sommige informatie ontbrak geheel (bijv. conjunctuur en prijsenquête in een aantal Lid-Staten);
- bepaalde informatie werd alleen op het nationaal niveau verzameld en niet aangebracht in een communautair kader (bijv. kosten- en prijs-enquêtes in bepaalde Lid-Staten);
- bepaalde informatie werd wel in een communautair kader ondergebracht doch de verspreiding ervan verliep zeer traag.

Bovendien werd op communautair niveau geen enkele systematische analyse verricht.

(1) Bulletin van de Europese Gemeenschappen, Supplement 16/73.

2.3. Doelstellingen 1979-1984

2.3.1. Publicatie van de resultaten

De vaststelling van de elementen van het marktobserveringssysteem is van zeer groot belang; nog belangrijker evenwel is een snelle verspreiding van de resultaten. Op den duur zal het systeem nl. alleen maar als nuttig kunnen worden beschouwd indien het de overheid en de vervoerondernemers in staat stelt op het juiste moment hun besluiten te nemen.

2.3.2. Prognoses

Een belangrijk marktobserveringssysteem omvat zowel prognoses voor de toekomst als analyses van het verleden. De voor deze prognoses benodigde gegevens zijn afhankelijk van de daarbij betrokken tijdschaal. In dit verband zijn drie verschillende tijdschalen noodzakelijk:

- een periodiek verslag dat vermoedelijke veranderingen op de markt voorspelt;
- een jaarverslag met prognoses voor elke vervoertak voor het volgend jaar; aan de hand van deze verslagen stellen bijvoorbeeld de overheden de jaarlijkse contingenten voor het wegvervoer vast;
- gedetailleerde verslagen op middellange termijn aan de hand waarvan bijvoorbeeld de vervoerondernemingen hun investeringsbesluiten nemen.

2.3.3. De vereiste gegevens

De opbouw van een marktobserveringssysteem bestaat niet alleen in het verzamelen van gegevens over de door iedere vervoertak vervoerde hoeveelheden en afgelegde tonkilometers doch ook van gegevens over de voor dit soort diensten berekende prijzen en de kosten daarvoor voor de vervoerondernemers. Ook is het nuttig vanuit het oogpunt van de vervoerders kennis te nemen van de marktsituatie.

Om een behoorlijk beeld te krijgen van de veranderingen op de markt zijn kwartaalgegevens noodzakelijk welke snel na afloop van iedere periode beschikbaar zijn. Daarnaast dienen jaarverslagen te worden opgesteld met meer gedetailleerde gegevens terwijl de verslagen op middellange termijn de structurele wijzigingen behandelen.

2.3.4. Computerisering

Gezien de, althans in sommige verslagen, enorme hoeveelheden verwerkte gegevens zouden in de Commissiediensten ofwel daarbuiten computers moeten worden gebruikt. Bovendien zouden de resultaten van de verslagen moeten worden verzameld in een gemeenschappelijke databank waarmee de resultaten van de verschillende verslagen gemakkelijk kunnen worden vergeleken.

2.3.5. Financiële aspecten

Voorgesteld was de door de Commissie gevraagde werkzaamheden te vergoeden op basis van de marginale kosten. Zo zou de Commissie de Lid-Staat die niet dergelijke enquêtes houdt, de kosten bij uitvoering daarvan voor 100 % vergoeden. Daarentegen zou de Lid-Staat die wel op eigen initiatief enquêtes verricht (voorbeelden daarvan zijn Duitse en Nederlandse prijzenquêtes) van de Commissie alleen de extra kosten voor opstelling van de specifieke door de Commissie gevraagde gegevens vergoed krijgen.

3. TENUITVOERLEGGING VAN HET MARKTOBSERVERINGSSYSTEEM 1979-1984

3.1. Doel van het systeem

Het marktobserveringssysteem ging van start met het verzamelen van gegevens over het daarvoor meest ingewikkeld geachte terrein nl. het weggoederenvervoer; ongeveer een jaar later breidde het systeem zich uit tot de binnenwateren. Bij het spoorvervoer verliep de ontwikkeling trager.

Sedert eind 1982 maken ook belangrijke vormen van gecombineerd vervoer zoals het rail wegvervoer en het containervervoer per spoor deel uit van het systeem.

Bij het vervoer over de binnenwateren moest ter vaststelling van het aanbod de situatie op zowel de nationale als internationale markt worden bekeken.

3.2. Bekendmaking van de resultaten

3.2.1. Wijze van bekendmaking van de resultaten

Het marktobserveringssysteem levert resultaten voor verschillende periodes -kwartaal-, jaar en op lange termijn- op. Met het oog op een snelle verspreiding van deze resultaten zijn afzonderlijke publicaties voor die verschillende periodes nodig.

3.2.2. Waarom kwartaalverslagen ?

Ondanks het feit dat de normale bedrijfsgegevens ons bepaalde maandelijkse informatie over de tonnages bij het vervoer per spoor en over de binnenwateren verstrekt, zijn er toch nog andere gegevens die speciaal -meestal middels steekproeven- moeten worden verzameld. Een dergelijke complete inwinning van maandelijkse gegevens zou evenwel te duur uitvallen.

Voor het marktobserveringssysteem is dan ook een kwartaalbasis ingevoerd waarmee enerzijds de kosten kunnen worden gedrukt en anderzijds toch de veranderingen op de markt kunnen worden waargenomen.

3.2.3. Publikatie van de resultaten

De Commissie heeft besloten de resultaten van de observering via in de "Europa Transport"-reeks opgenomen verslagen kenbaar te maken; deze publikaties worden uitgegeven door het Directoraat-Generaal Vervoer. Hieronder volgt een overzicht van de reeds gepubliceerde werken die vòòr eind 1984 zijn gepland (tussen haakjes wordt de datum van voltooiing van het werk vermeld).

1981

Kwartaalanalyses, Nrs 1 - 4, met de resultaten van de ieder kwartaal onder de wegvervoerondernemingen gehouden conjunctuurenquête.

Marktontwikkelingen, Nrs 1 - 2, met de overige kwartaalresultaten.

Vanaf 1982

Marktontwikkelingen, Nrs 3 - 6 (1982), 7 - 10 (1983), 11 - 14 (1984), waarin alle kwartaalgegevens zijn vermeld.

Jaarlijks rapport 1981 (juni 1982), 1982 (november 1983), 1983 (juni 1984); met een overzicht van het verstreken jaar.

Analyse en prognoses, eerste jaarlijks rapport (voor 1981) (januari 1981), 1982 (januari 1982), 1983 (februari 1983), 1984 (mei 1984) 1985 (november 1984) met prognoses voor het aangegeven jaar en met, wat 1984 aangaat, eveneens prognoses op middellange termijn (1987).

3.2.4. Termijnen voor de publikatie van de resultaten

Door de in 1983 als gevolg van een personeelstekort bij de uitwerking van de resultaten ontstane vertragingen, is ook enorm veel tijd verlopen tussen het moment waarop het document werd beëindigd (zie hierboven vermelde data) en het moment waarop het verslag inderdaad werd gepubliceerd. Een en ander was toe te schrijven aan vertaalproblemen (het verslag "Marktontwikkelingen" wordt in het Engels, Frans en Duits gepubliceerd terwijl de overige verslagen in alle talen van de Gemeenschap, waaronder ook het Grieks, worden uitgegeven) en voor een deel aan de tijd die verloren gaat met het drukken van de verslagen.

Aangezien deze termijn soms tot meer dan 6 maanden is uitgelopen, ontvangt een honderdtal vaste abonnees voortaan uitsluitend in de oorspronkelijke taal gestelde voorafdrukken.

3.3. Prognoses

3.3.1. Kwartaalprognoses

Het voornaamste doel van de kwartaaloverzichten is de vervoertakken met veel vervoerders te helpen hun collectieve meningen samen te vatten (de spoorwegen hebben genoeg middelen om dit soort prognoses zelf te maken). Bij het vervoer over de weg en over de binnenwateren

geschiedt zulks via conjunctuurenquêtes (zie voor nadere gegevens punt 3.4.3.).

Uit de in de serie "Marktontwikkelingen" (bijv. verslag nr 11) gepubliceerde resultaten blijkt dat de wegvervoerders vrij scherpe prognoses, die misschien iets de seizoenschommelingen overdrijven, hebben gesteld. Voor de Rijnvaart zijn de prognoses daarentegen niet zo precies; zo was bijv. de opleving begin 1983 niet voorzien; misschien houdt zulks verband met het feit dat de vervoerders gevraagd wordt prognoses voor de drie komende maanden te maken.

3.3.2. Jaarprognoses

Tot nu toe is bij het marktobserveringssysteem de meeste aandacht besteed aan de jaarprognoses. Voor alle verkeersverbindingen (van Lid-Staat tot Lid-Staat), alle takken van vervoer en elk van de tien goederen categorieën (de tien hoofdstukken van het NST-eenvormige goederennomenclatuur voor de vervoerstatistieken) zijn prognoses gemaakt. Voor het gecombineerd vervoer bestaan er evenwel geen aparte prognoses.

Aangezien vervoer een afgeleide activiteit is, kunnen vervoerprognoses alleen maar worden verkregen via exogene ramingen voor de economie in zijn geheel en per sector. De relatieve vergelijking per goederencategorie en per verkeersrelatie geschiedt aan de hand van vroegere gegevens en de exogene ramingen die worden gebruikt ter vaststelling van het vermoedelijke tonnage voor de drie takken wordt verkregen door extrapolatie van de huidige waargenomen verdeling van het tonnage voor de betrokken goederencategorie en -verkeersrelatie.

Gezien de omvang van het daartoe nodige werk en de noodzaak van een consistente aanpak is een studiebureau opdracht gegeven de nodige basisprognoses te maken. De Commissie streeft er evenwel naar dit werk te zijner tijd zelf te kunnen verrichten.

Volgens de meest recente resultaten zal het vervoer over de weg en over de binnenwateren in 1984 nog verder toenemen (respectievelijk met 6% en 3%); voor het spoorvervoer worden geen veranderingen verwacht. Dit betekent dat het vervoer voor alle drie takken te samen zal toenemen met 4%, waardoor het totale internationale vervoer tussen Lid-Staten bijna weer komt te liggen op het piekniveau van 1979.

3.3.3. Prognoses op middellange termijn

Bij de prognoses op middellange termijn worden de structurele veranderingen in de markt bestudeerd en worden daarbij dus, in tegenstelling tot de jaarprognoses waarbij de conjunctuurprognoses een zeer belangrijke spelen, andere methoden gevolgd. Deze komen voor een groot deel overeen met de bij de infrastructuurplanning gebezigde methoden doch met een uiteenlopend uiteindelijke resultaat - bijv. details over de samenstelling van de vloot i.p.v. bijv. over de capaciteit van sluizen.

Na afronding van de eerste fase moest door gebrek aan middelen in 1980 worden afgezien van grootscheepse plannen voor prognoses op middellange termijn; dit betekende dat alleen nog maar kon worden gezorgd voor een aanvulling van de analyse van het buitenlandse handelsverkeer (1963-1968, 1973, 1977), een analyse van het transitoverkeer in de Benelux-havens en een vergelijking tussen het beroepsvervoer en het eigen vervoer bij het internationaal wegvervoer van en naar Nederland.

Onlangs is een onderzoek op kleinere schaal verricht dat beperkt is tot Duitsland, Frankrijk, Nederland, België en Luxemburg (en Zwitserland) en dat het vervoer over de binnenwateren betreft. Doel daarvan was methoden uit te werken voor het voorspellen van de voor het vervoer via de binnenvaart vereiste vlootomvang en het doen van voorstellen voor een sloopbeleid.

Uit de enquête is gebleken dat het totale vervoer tussen de Lid-Staten tot 1987 waarschijnlijk met gemiddeld 3 % per jaar zal toenemen. De aan de hand van de standaard-vlootomvang verkregen resultaten zijn bemoedigend; het bij de opsplitsing naar vervoersector gebezigde model dient daarentegen nog te worden geperfectioneerd.

3.4. Verbetering bij de verstrekking van de gegevens

3.4.1. Situatie in 1978

Interessant is te herinneren aan de in het oorspronkelijke werkdocument van de Commissie SEC(77) 3074 van 8 september 1977, waarom de Raad met het oog op de invoering op experimentele basis van het marktobserverings-systeem had gevraagd, uiteengezette markttrends. Uit hoofdstuk 1, deel 2 van dit document blijkt dat de meest recente, daarin verwerkte communautaire gegevens op het verkeer binnen het Europa van de zes betrekking hadden in 1974, en dus bijna drie jaar oud waren. Over het verkeer van en naar het Verenigd Koninkrijk en van en naar Denemarken, waren onvolledige gegevens beschikbaar.

Afgezien van deze verouderde gegevens ontbraken in het verslag ook communautaire gegevens over prijzen, kosten of de mening van de ondernemers; evenmin waren op korte of middellange termijn marktprognoses gemaakt.

3.4.2. Kwartaalgegevens over de vervoerprestaties

Toen in 1979 het marktobserveringssysteem van start ging beschikte de Commissie nog niet over geharmoniseerde kwartaalgegevens betreffende het vervoer tussen de Lid-Staten. Toen werd nog een beroep gedaan op allerlei nationale bronnen die ook details over de goederen verstrekten; deze waren dikwijls gebaseerd op de statistieken over de buitenlandse handel.

Sedert de vaststelling van drie richtlijnen betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg (1), de binnenwateren (2) en per spoor (3), is de situatie weliswaar verbeterd doch men stuit nog steeds op de volgende moeilijkheden:

- i) voor het vervoer per spoor en over de binnenwateren zijn maandelijks gegevens (met een termijn van 3 à 4 maanden) beschikbaar doch deze zijn niet naar goederengroepen ingedeeld.
- ii) voor het wegvervoer bestaan er geen kwartaal gegevens.

Vanwege de voordelen van het gebruik van geharmoniseerde statistische en door gebrek aan ruimte als gevolg van een steeds groter aantal in het verslag "Marktontwikkelingen" op te nemen hoofdstukken, moesten de werkzaamheden ter zake worden beperkt en werd enigszins ongaarne besloten af te zien van naar goederen ingedeelde gegevens.

De kwartaalanalyse van de vervoerprestaties werd tot voor kort verricht op het niveau "EUR-7" (Europa van de 6 + Denemarken); over het Verenigd Koninkrijk en Ierland waren namelijk geen bruikbare gegevens beschikbaar, terwijl voor Griekenland pas eind 1982 tijdreeksen bestaan. Door de standaardisatie van de voor het vervoer per spoor en over de binnenwateren gebruikte bronnen kon evenwel kortgeleden worden begonnen met volledige tabellen voor althans twee takken van vervoer. Binnenkort wil men ditzelfde ook doen voor het wegvervoer, ondanks de verscheidenheid aan bronnen daarbij.

Aangezien de hierboven bedoelde gegevens normaal binnen de vier maanden die volgen op het kwartaal in kwestie beschikbaar zijn en de uiterste data voor beëindiging van het verslag "Marktontwikkelingen" 25 februari, 25 mei enz. zijn, hebben de in elk verslag gepubliceerde kwartaalgegevens inzake de vervoerprestatie niet betrekking op het afgelopen kwartaal maar op het kwartaal daarvoor.

(1) Richtlijn 78/546/EEG van 12.6.1978, PB L 168 van 26.6.1978, blz. 29
(2) Richtlijn 80/1119/EEG van 17.10.1980, PB L 339 van 15.12.1980, blz. 30
(3) Richtlijn 80/1177/EEG van 4.12.1980, PB L 350 van 23.12.80, blz. 23.

3.4.3. Jaarlijkse tonnages en ton-kilometers

Jaargegevens zijn in veel grotere getale beschikbaar en kunnen in het jaarverslag of in ad-hoc publicaties meer gedetailleerd en structureel geanalyseerd worden.

De uiterste datum voor beëindiging van het jaarverslag (6 maanden na afloop van het betrokken jaar) valt evenwel slecht in die zin dat in de twee richtlijnen voor het vervoer per spoor en over de binnenwateren eenzelfde termijn wordt gesteld, doch dat voor het wegvervoer de indieningstermijn op 12 maanden ligt. Dit betekent dat de analyses van de uit hoofde van de richtlijn voor het wegvervoer verkregen resultaten betrekking hebben op het één na laatste jaar en dat voor een analyse van het meest recente jaar een beroep dient te worden gedaan op allerlei bronnen (zoals in de kwartaalverslagen). In 1985, wanneer de nodige vorderingen zullen zijn gemaakt met het computeriseren van de resultaten uit hoofde van bovengenoemde richtlijnen (zie 3.5.1. hierna) zal kunnen worden begonnen met een nadere analyse van de jaargegevens inzake het vervoer per spoor en over de binnenwateren.

3.4.4. Conjunctuurenquêtes

De conjunctuurenquêtes bij de wegvervoerondernemingen en de binnenscheepvaartondernemingen (bij het spoorvervoer hebben deze geen nut) hebben met name ten doel kennis te nemen van de marktsituatie vanuit het oogpunt van de ondernemers, voordat de "officiële" statistieken beschikbaar komen.

De bij deze enquête (wegvervoer) gestelde vragen zijn nogal ingewikkeld; er werd nl. van uitgegaan dat, vooral op nationaal niveau, alleen maar nuttige resultaten konden worden verkregen indien deze per verkeersrelatie en per richting werden verstrekt. De andere bij de enquête gestelde vragen zijn meer van het soort dat men vaak bij dergelijke onderzoeken aantreft en betreffen bijv. de benutting van de capaciteit, de aanstelling van chauffeurs, financiële problemen en investeringen.

In het derde kwartaal van 1979 ging de conjunctuurenenquête bij wegvervoerondernemingen van start in België, Frankrijk, Italië en Nederland; deze werd in 1980 uitgebreid tot de overige landen van het Europa van de negen en in het vierde kwartaal van 1981 tot Griekenland.

Bij het vervoer over de binnenwateren wordt met een iets eenvoudigere vragenlijst gewerkt en worden speciale enquêtes gehouden voor de Rijnvaart en het vervoer Noord-Zuid (kanaalverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk ten Westen van de Rijn). Dit onderzoek over de Rijnvaart wordt sedert begin 1978 uitgevoerd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

(CCR) in samenwerking met het Rijnvaartconsortium (CNR). De CCR heeft voor de Commissie speciale analyses gemaakt die de situatie per NST-hoofdstuk behandelen (de belangrijkste daarvan: NST 2 (steenkolen, enz.), NST 3 (olieproductie), NST 4 (ertsen, enz.) en NST 6 (bouw materiaal) worden behandeld in het verslag "Marktontwikkelingen"). Ook verstrekt de CCR gegevens over de benutting van de capaciteit en de vrachtprijzen.

Bij het Noord/Zuidverkeer is de enquête in 1981 in Nederland en België uitgevoerd. De Franse autoriteiten hebben daarvan evenwel afgezien omdat zij vrij snel op een andere manier over de nodige gegevens konden beschikken. Indirect worden evenwel toch gegevens over de Franse markt verstrekt aangezien de Belgische en Nederlandse schippers ook hun ervaring over het verkeer van en naar Frankrijk mededelen.

3.4.5. Prijsenquêtes

Om een beeld van de situatie op de markt te krijgen zijn prijsenquêtes altijd zeer belangrijk geweest. De prijnniveau's geven namelijk twee dingen weer: aan de ene kant de verhouding vraag-aanbod en aan de andere kant, door vergelijking van de ontwikkeling van de prijzen en kosten, de financiële situatie van de ondernemingen.

Bij het verrichten van de prijsenquêtes deden zich niet alleen technische problemen voor (zie verderop) doch rezen ook andere moeilijkheden die verband hielden met het feit dat het publiceren van gedetailleerde gegevens, die voor de concurrenten bij het wegvervoer een commerciële waarde kunnen hebben, een nogal delicate zaak is.

De Commissiediensten hebben deze problemen trachten op te lossen door in plaats van absolute prijzen prijsindices te publiceren. Gegevens over prijzen kunnen overigens alleen maar volop van nut zijn indien daarbij iets meer in de details wordt getreden; over een dergelijke meer uitgebreide informatie worden momenteel met de betrokken beroepsverenigingen besprekingen gevoerd. Uiteraard is hier wederzijds vertrouwen van groot belang; zolang een bepaalde vervoertak namelijk alleen maar algemene gegevens wenst vrij te geven zal de concurrerende tak ook niet met een uitbreiding daarvan instemmen.

De technische moeilijkheden die zich hebben voorgedaan hielden in ruime mate verband met de vele manieren waarop de trajecten kunnen worden afgelegd (vooral bij het wegvervoer), en die op hun beurt weer het berekenen van bruikbare indices moeilijk maakten. Voor meer gegevens over deze moeilijkheden wordt verwezen naar de hierna volgende hoofdstukken over de verschillende vervoertakken.

Voor het wegvervoer werd in een diepgaande in 1979 uitgevoerde uitvoerbaarheidsstudie gesuggereerd om de voornaamste variabelen die worden gebruikt bij het verplichte tariefstelsel, d.w.z. tonnage, afstand en

soort goederen, voor een staal van trajecten te veranderen en vervolgens de gemiddelde prijs voor typisch traject te berekenen.

Weliswaar niet zonder moeilijkheden worden respectievelijk sedert 1980 (Duitsland, Frankrijk, Nederland), medio 1981 (Italië, België/Luxemburg) en medio 1983 (Griekenland) prijsonderzoeken verricht en indices vastgesteld. In Engeland en Ierland zijn een aantal proefonderzoeken verricht die evenwel om allerlei redenen in het Verenigd Koninkrijk niet zijn voortgezet. In Denemarken leverden de plannen voor een onderzoek nogal wat moeilijkheden op zodat daarvan moest worden afgezien.

Wat het vervoer over de binennwateren aangaat, bleek uit een in 1980 verrichte uitvoerbaarheidsstudie dat hier iets eenvoudiger methoden dan voor het wegverkeer zouden kunnen worden toegepast. Een en ander hield verband met het beperkte aantal hoofdtrajecten en het feit dat er geen goederen zijn, die een overheersende plaats innemen.

Voor de Rijnvaart verzamelt de CNR detailgegevens en worden via de CCR de prijsindices doorgegeven. Voor het Noord/Zuidverkeer kan op de beurs informatie over de prijzen worden verkregen, doch het gaat daarbij om niet van tevoren op systematische wijze geanalyseerde gegevens. Binnenkort zal worden gestart met het verzamelen van prijsgegevens.

In de uitvoerbaarheidsstudie over de prijzen bij het spoorvervoer werden een aantal op reële prijzen gebaseerde voorstellen gedaan die echter voor de spoorwegondernemingen niet aanvaardbaar waren; deze laatste deden daarop een tegenvoorstel dat was gebaseerd op een pakket van gepubliceerde tarieven. Volgens de spoorwegondernemingen was het op grote schaal toegepaste discontosysteem, alleen voor het internationaal verkeer, zo stabiel dat het vrijwel geen verschil zou maken of die indices op basis van de tarieven ofwel op basis van de reële prijzen zouden worden berekend. De Commissiediensten stemden, weliswaar aarzelend, in met hun voorstel waarbij zij als voorwaarde stelden dat het systeem na een paar jaar zou worden herzien.

Een van de voordelen van dit voorstel is dat de indices vrij snel na het einde van het kwartaal kunnen worden berekend, dat zij zeggen zodra het basis "pakket" is vastgesteld. Ook liggen de kosten voor dit systeem, afgezien van de periodieke herziening van de pakketten, vrij laag.

Het systeem ging van start met de vaststelling van een pakket van tarieven voor het verkeer tussen Duitsland, Frankrijk en Italië; daarvoor moest worden samengewerkt door de betrokken spoorwegen (DB, SNCF en FS). De eerste in 1983 gepubliceerde indices betroffen de verbindingen Frankrijk - Duitsland en Frankrijk - Italië. Onlangs zijn ook de Nederlandse en Belgische Spoorwegen (NS en SNCB) in het systeem opgenomen.

3.4.6. Kostenonderzoek

Het kostenonderzoek geschiedt doorgaans door kosten van een basisperiode onder te verdelen en vervolgens de ontwikkeling van de kostenelementen (brandstof, lonen) aan de hand van een vaste kostenstructuur te onderzoeken. Dank zij deze methode kan het onderzoek vrij gemakkelijk en tegen lage kosten worden uitgevoerd met bovendien een minimumbelasting voor de vervoerders zelf, die alleen bij de periodieke herziening van de kostenstructuur, dat wil zeggen om de vier à vijf jaar, worden ingeschaald. Het enige nadeel van de methode is dat geen rekening wordt gehouden met de verbeteringen in produktiviteit zodat voorzichtigheid is geboden bij de vergelijking van de kosten- en prijsindices. Vermoedelijk zorgen produktiviteitsverbeteringen voor kostenvermindering van ongeveer 1% per jaar, doch precieze cijfers zijn moeilijk te verkrijgen.

Voor de kosten voor het wegvervoer hebben adviseurs in opdracht van de IRU (International Road Union) een uniforme methode uitgewerkt; deze methode is na uitvoering van een uitvoerbaarheidsstudie waarin moest worden nagegaan of de Lid-Staten over de nodige gegevens en kostenstructuur beschikken, door de Commissie goedgekeurd; bij de methode worden 14 verschillende kostenemementen aangehouden.

In april 1983 werd voor het eerst iets gepubliceerd over de kostenindices bij het wegvervoer; in de meeste Lid-Staten kon evenwel worden teruggekeken tot 1 januari 1981. Oorspronkelijk was de analyse beperkt tot zes Lid-Staten (Duitsland, Frankrijk, Nederland, België, Luxemburg en Denemarken) doch toen later ook het Verenigd Koninkrijk over kostenstructuren de beschikking kreeg, kon ook voor dat land een volledige analyse worden gemaakt (voordien konden alleen de kostenelementen worden gevolgd).

De kostenindices voor het wegvervoer worden iedere zes maanden vastgesteld; in de meeste Lid-Staten zijn de resultaten daarvan al zes weken na de referentiedatum beschikbaar.

Bij het vervoer over de binnenwateren bleek uit een uitvoerbaarheidsstudie dat de in de betrokken Lid-Staten gevolgde methoden nogal uiteenliepen. Na opbouwende gesprekken tussen de betrokken instellingen kon echter een gemeenschappelijke methode worden goedgekeurd en vervolgens eind 1983 de eerste resultaten daarvan worden gepubliceerd. Ook hier zullen de reeksen tot 1 januari 1979 worden teruggerekend.

Bij het spoorvervoer bestond er een zekere afkeer tegen een kostenonderzoek. Als reden daarvoor werden allerlei obstakels aangevoerd, zoals de verdeling van de vaste bedrijfskosten tussen het reizigersvervoer en het goederenvervoer. Verschillende spoorwegondernemingen hebben zich evenwel bereid verklaard een uitvoerbaarheidsstudie over dit moeilijke onderwerp te laten verrichten.

3.4.7. Gecombineerd vervoer

Over het gecombineerd vervoer bestaan ook statistische gegevens. Wat het containervervoer aangaat, zorgt daar INTERCONTAINER (Internationale maatschappij voor het Containervervoer) voor, terwijl bij het rail-wegvervoer INTERUNIT (Internationale Maatschappij voor het Kangoeroevervoer) haar medewerking verleent.

Bij het containervervoer maakt Intercontainer een onderscheid tussen grensoverschrijdend railcontainervervoer binnen Europa en containervervoer via de Europese havens. Een en ander wordt gemeten in TEU en TEU-km (twenty feet equivalent units-(km). De daarbij verstrekte gegevens zijn kwartaalgegevens.

Bij het kangoeroevervoer verstrekt iedere bij Interunit aangesloten onderneming gegevens over het aantal verzonden eenheden dat wil zeggen het aantal opleggers, afneembare laadbakken of combinaties dat met spoorwagens is vervoerd. Verdere statistische gegevens zijn niet beschikbaar.

Uit hoofde van de richtlijn inzake het spoorvervoer (tabel 7) zijn eveneens enkele jaarlijkse gegevens beschikbaar.

3.5. Computerisering

3.5.1. Computerisering van de verschillende enquêtes

Computerisering van de nodige gegevens is vooral van belang bij onderstaande enquêtes:

- (i) conjunctuurenquête (vervoer over de weg en over de binnenwateren)
 - uitvoering van interne programma's (voor ICL 2982) waarmee de van studiebureaus ontvangen en in tabellen vervatte resultaten worden verwerkt tot tabellarische overzichten;
- (ii) prijsindices (wegvervoer)
 - uitvoering, in samenwerking met een studiebureau, van programma's voor het verwerken van records en het opstellen van prijsoverzichten. Deze programma's worden nu geleidelijk aan door de Commissie zelf uitgevoerd;
- (iii) prognoses (op korte termijn)
 - het met een studiebureau lopende contract betreft onder meer de voorbereiding van een eventueel binnen de Commissie uit te voeren programma;
- (iv) richtlijnen inzake statistische registratie (wegvervoer, spoorvervoer en vervoer over de binnenwateren)
 - de uit hoofde van de richtlijnen betreffende statistische registratie te verstrekken gegevens dienen sneller beschikbaar te zijn en ook in meer flexibele vorm dan tot nu toe het geval was; de werkzaamheden binnen de Commissie met het oog op het schrijven van de daartoe benodigde programma's heeft een aanvang genomen.

3.5.2. Oprichting van een vervoerdatbank

Het marktobserveringssysteem, de richtlijnen inzake de statistische registratie en de gedetailleerde op de verschillende vervoertakken betrekking hebbende basisgegevens, die bij maatregelen op het gebied van de vervoerinfrastructuur worden gebruikt, vormen voor de Commissie-diensten een zo ruime basis van vervoergegevens dat besloten is tot oprichting van een vervoerdatbank bij de Commissie.

3.6. Budgettaire situatie

3.6.1. 1979 - 1981

Oorspronkelijk was geraamd dat voor de eerste proefperiode 1979 - 1981 1.290.000 Ecu voldoende zou zijn.

De uitgaven voor deze drie jaar zijn echter lager uitgevallen:

1979	:	290.985 Ecu
1980	:	468.943 Ecu
1981	:	424.995 Ecu

1979-1981	1.184.923 Ecu.
-----------	----------------

3.6.2. 1982 - 1984

Voor de tweede proefperiode 1982 - 1984 was oorspronkelijk 800.000 Ecu per jaar geraamd.

De huidige situatie voor deze drie jaar ziet er als volgt uit:

1982	:	599.996 Ecu uitgegeven
1983	:	699.395 Ecu aangegane betalingsverplichtingen
1984	:	800.000 Ecu toegezegd.

4. ROL EN VERDERE VERBETERINGEN VAN HET MARKTOBSERVERINGSSYSTEEM

4.1. Steun voor het gemeenschappelijk ontwikkelingsbeleid

Volgens de Commissie is het van het allergrootste belang dat de publicaties "Europa Transport" bij de behandeling van de verschillende vervoertakken hun neutrale stijl behouden zonder evenwel zinloos te worden; de informatie waarover men dank zij dit marktobserveringssysteem beschikt kan en moet namelijk ook van nut zijn bij het communautair ontwikkelingsbeleid. Hieronder volgen enkele voorbeelden van hoe genoemde gegevens zijn gebruikt:

4.1.1. Aanpassing van de wegvervoertarieven

Het in het kader van het marktobserveringssysteem verrichte onderzoek naar de prijzen bij het wegvervoer geeft niet alleen een beschrijving van de algemene prijstrends (gepubliceerd in Europa Transport), doch geeft eveneens het Tarievencomité een indruk van de trends bij de werkelijk gevraagde prijzen ten opzichte van de prijstarieven. Ook kunnen de gegevens nuttig zijn voor die personen die factoren die bij de totstandkoming van de tarieven voor het wegvervoer een rol spelen, controleren.

4.1.2. Communautaire contingenten voor het goederenvervoer over de weg, nieuwe methoden

Overeenkomstig een nieuwe methode voor automatische aanpassing van het aantal communautaire vergunningen voor het goederenvervoer over de weg, heeft de Raad het jaarlijks debat over de aanpassing daarvan willen vervangen door een systeem dat deze vergunningen voor een periode van vijf jaar bepaalt (+ 30%, + 15 %, + 15 %, + 15 %). Deze percentages zouden in geval van een uitzonderlijke toename van de vraag naar wegvervoer, eventueel op basis van een voorstel van de Commissie, door de Raad kunnen worden verhoogd; op die manier zullen de communautaire contingenten een steeds grotere plaats gaan innemen op de aan machtigingen onderhevige vervoermarkt.

Dank zij het marktobserveringssysteem kunnen dit soort uitzonderlijke situaties worden geïdentificeerd en kan worden vastgesteld welke gevolgen daaraan dienen te worden gegeven.

4.1.3. Sloopbeleid voor binnenschepen

Het in samenwerking met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) vast te stellen sloopbeleid voor binnenschepen vereist een aantal economische enquêtes ter vaststelling van bijvoorbeeld de huidige overcapaciteit, de ontwikkeling van de vraag op middellange termijn, de voor nieuwe schepen geplaatste orders, het aantal schepen dat waarschijnlijk, zonder enig desbetreffend specifiek programma zal worden gesloopt en het aantal schepen dat na invoering van een sloopbeleid, zal worden opgelegd. Veel van deze informatie kan direct of indirect via het marktobserveringssysteem worden verkregen.

4.1.4. De ontwikkeling van het gecombineerd vervoer

De eerste in het kader van het communautair beleid voor gecombineerd vervoer ondernomen maatregel bestond in de stimulering van deze vorm van vervoer dank zij wettelijke bepalingen. In de lopende tweede fase staat de marketing centraal en wordt het volgende nagegaan:

- wat is de potentiële vraag naar gecombineerd vervoer?
- Welk netwerk van wegen kan levensvatbaar zijn?
- Welke problemen levert de opbouw van zo'n netwerk op?

De Commissie werkt, wat de eerste vraag betreft, nauw samen met de handelsorganisaties.

4.1.5. Spoorwegen

Bij de spoorwegen ligt het belang van het marktobserveringssysteem anders dan in de andere vervoertakken aangezien de Commissie zich voor deze tak minder bezig houdt met detailproblemen wat betreft de capaciteit. De prognoses op korte en middellange termijn geven evenwel bij beschouwing van het vermoedelijke toekomstige groeiritme voor het vervoer voor de drie takken tesamen een indruk van de vraag naar spoorvervoer.

4.2. Een flexibel of een star onderzoek?

Volgens de Commissie dient het marktobserveringssysteem meer als een flexibel marktinformatiesysteem dan als een starre reeks van enquêtes te worden gezien. Dit neemt evenwel niet weg dat het systeem op een vaste basis van gegevens dient te stoelen; wordt het werk in het kader van dit systeem te sterk toegespitst in de tijd, dan bestaat het gevaar dat voorbij wordt gegaan aan belangrijke dagelijkse problemen.

Een voorbeeld hiervan is het gecombineerd vervoer. In artikel 7 van de richtlijn inzake het gecombineerd vervoer (1) wordt gevraagd om verbeteringen wat betreft de statistieken voor gecombineerd vervoer. In punt 5.3.4. van het verslag van de Commissie van 1980 aan de Raad (2) wordt gewezen op het verband tussen het gecombineerd vervoer en het marktobserveringssysteem. Specifieke voorstellen voor het marktobserveringssysteem op dit terrein ontbraken evenwel. Dank zij contacten daarna met Intercontainer en Interunit kon worden gezorgd voor:

(1) Richtlijn 82/83/EEG van 28.7.1982.

(2) COM(80) 785 def. van 5.12.1980.

- een apart hoofdstuk gecombineerd vervoer in de publikaties "Europa Transport";
- het onderkennen van de moeilijkheden bij het verkrijgen van vergelijkbare gegevens voor ondernemingen voor gecombineerd vervoer;
- de nodige contacten ten einde de beschikking te krijgen over betere gegevens die voor de totstandkoming van een behoorlijk netwerk onontbeerlijk zijn.

Een ander voorbeeld betreft de prognoses op middellange termijn. Op een gegeven moment waren voor het maken van dit soort prognoses niet genoeg middelen op de begroting beschikbaar om een volledige studie voor alle drie takken van vervoer in de gehele Gemeenschap te maken. Als "soepele" reactie daarop werd besloten de middelen te gebruiken voor het op dat moment belangrijkste probleem waarover de Commissie haar standpunt moest bepalen, namelijk de overcapaciteit bij het vervoer over de binnenwateren. Aangezien de capaciteit voor nationaal en internationaal verkeer in noord-west-Europa niet los van elkaar kunnen worden gezien had een studie over uitsluitend het internationaal verkeer geen enkele zin. Daarom werd ook het nationaal verkeer bij de studie opgenomen.

Nog een ander voorbeeld van flexibiliteit betreft het verrichten van enquêtes voor een bepaalde tak van vervoer door alle betrokken Lid-Staten. Hoewel de Commissie hoopt alle Lid-Staten tot dit soort enquêtes over te halen is het duidelijk dat de perifere Lid-Staten bepaalde enquêtes maar van een gering belang zullen achten, vooral wanneer, zoals gebruikelijk is in de centrale Lid-Staten, daarvan gedetailleerde resultaten worden verwacht. Uiteraard is voor de voornaamste vervoerstromen van land tot land een zekere samenwerking noodzakelijk omdat het hier toch uiteindelijk om een communautair systeem gaat.

4.3. Verbetering van de verspreiding van de informatie

4.3.1. Termijnen voor het verkrijgen van de informatie

De resultaten van de conjunctuurenquêtes en de kostenenquêtes zijn meestal vier à zes weken na afloop van het betrokken kwartaal beschikbaar en verwerkt; bij andere onderzoeken voor prijzen en statistieken neemt zulks drie à vier maanden in beslag. Verkorting van deze termijnen lijkt voorlopig uitgesloten.

4.3.2. Termijnen bij de analyse

"Europa Transport" publiceert ieder kwartaal een uitgave "Marktontwikkeling" zodat de resultaten die twee maanden na afloop van het betrokken kwartaal beschikbaar komen, verwerkt worden in het verslag over het volgende kwartaal. Op die manier krijgt men regelmatige analyses van bepaalde korte perioden hetgeen de doeltreffendheid daarvan, vanuit welk standpunt dan ook bekeken, alleen maar ten goede kan komen.

4.3.3. Termijnen voor de publikatie

De publikaties "Europa Transport" zijn niet altijd regelmatig verschenen. Het uiteindelijk gepubliceerde materiaal verloor daarmee uiteraard veel van haar waarde. De Commissie blijft ernaar streven de tekst in haar oorspronkelijke versie op zo kort mogelijke termijn liefst binnen hooguit tweeënhalve maand na afloop van het bekeken kwartaal, te realiseren.

4.3.4. Verspreiding van meer gedetailleerde gegevens

De in de reeks "Europa Transport" verstrekte informatie moest, met name wat de kwartaalverslagen aanging, worden beperkt tot wat voor de doorsnee-lezer interessant is. Dit betekent, dat de tekst misschien voor de meer geïnteresseerde lezers iets oppervlakkig kan uitvallen doch dit is bij dit soort publikaties vrijwel onvermijdelijk. Door uitbreiding van het aantal in het verslag behandelde onderwerpen moest het aantal bladzijden per onderwerp worden beperkt.

Waar mogelijk wil de Commissie meer gedetailleerde gegevens gaan verspreiden. Om dit werk binnen redelijke perken te houden zullen waarschijnlijk ad hoc-publicaties of tabellen met een beknopte beschrijving worden uitgegeven. Bij het opzetten van laatstgenoemde tabellen zal vooral de vervoerdatabank waarin de verschillende dank zij het marktobserveringssysteem verzamelde gegevens zullen worden ondergebracht, van groot nut zijn.

Deze databank zal op den duur misschien ook rechtstreeks toegankelijk zijn voor gebruikers die daarmee over de meest recente informatie zullen beschikken ofwel hun eigen analyses zullen kunnen maken.

4.4. Prognoses

De Commissie wil de bij de prognoses aangehouden methodes verder uitwerken en de prognosemethodiek zo spoedig mogelijk terug onder hoede van de Commissie brengen; op die manier zullen gemakkelijker alternatieve situaties of beleidsmaatregelen kunnen worden getest.

4.5. Verdere verbeteringen bij de verzameling van gegevens

Terwijl in hoofdstuk 4.2. wordt gewezen op de noodzakelijke soepelheid, is nergens, met uitzondering van wat werk over de produktiviteit, sprake van nieuwe enquêtes in het kader van het marktobserveringssysteem. Wat de officiële statistische bronnen aangaat zijn een aantal verbeteringen voorzien of in bespreking. In het kort gaat het hier om :

drie richtlijnen (vervoer per weg, per spoor en over de binnenwateren)

- internationaal en interregionaal (voor alle drie takken)
- onderverdeling naar Oostbloklanden (wegvervoer)
- cross trades (wegvervoer)
- vervoer met zeeschepen over de binnenwateren (binnenvaart)
- soorten voertuigen (wegvervoer)
- voertuigenbeweging (wegvervoer)
- lege ritten (wegvervoer)
- soort vergunning (wegvervoer) (eventueel)
- onderverdeling naar goederengroepen per kwartaal (spoorvervoer en binnenvaart)
- gesloten treinen (spoorvervoer)
- kwartaaltabellen (wegvervoer)

Gecombineerd vervoer

- statistische verbetering (artikel 7 van Richtlijnen 82/603 en 80/1117).

Nadere indeling van de statistieken voor buitenlandse handel naar

- tak van vervoer
- container
- nationaliteit

4.6. Computerisering

Bij de computerisering betreffen de verbeteringen :

- de definitieve overbrenging van de gegevensverwerking naar eigen machines,
- invoering van de databank voor vervoer bedoeld in punt 3.5.2.,
- ontwikkeling van een instrument voor het toetsen van beleidsscenario's,
- rechtstreekse overbrenging van de resultaten van de enquêteinstellingen naar de Commissie.

4.7. Financiële aspecten

4.7.1. Vergoeding op basis van de marginale kosten

Tot nu toe zijn de door de Commissie gevraagde werkzaamheden vergoed op basis van de marginale kosten. De Commissie stelt voor het verdere werk op dezelfde basis te financieren.

4.7.2. Toekomstige kosten van het marktobserveringssysteem

Nu de meeste geplande elementen van het systeem operationeel zijn geworden zullen de jaarlijkse kosten voor de komende twee à drie jaar, afgezien van een gering bedrag voor de opname van Spanje en Portugal in het systeem, niet ver boven de 800.000 ECU komen uit te liggen. Daarna zullen de werkelijke kosten min of meer constant blijven.

4.7.3. Bekostiging van het systeem

De voor uitvoering van het marktobserveringssysteem nodige middelen zullen jaarlijks op de begroting van de Europese Gemeenschap worden opgenomen.

5. CONCLUSIES

1. Afgaand op de in de vijfjarige proefperiode opgedane ervaring meent de Commissie dat het marktobserveringssysteem duidelijk zijn nut heeft bewezen en op een permanente basis zou moeten worden ingevoerd. De bij het systeem gebruikte informatie is tot nu toe op vrijwillige basis via een contract of uit hoofde van bestaande wettelijke instrumenten verstrekt.
2. De Commissie meent dat het systeem in samenwerking met de Lid-Staten moet worden voortgezet.

De Commissie zal de Raad om de drie jaar verslag uitbrengen over de ontwikkelingen bij het systeem en de voornaamste daarbij bereikte resultaten.

De Commissie meent dat het systeem een wettelijke basis dient te hebben en verzoekt de Raad dienovereenkomstig haar laatstelijk in 1980 gewijzigde voorstellen opnieuw in beschouwing te nemen (1).

3. De Commissiediensten hebben de raadpleging van deskundigen uit de Lid-Staten over allerlei technische problemen in verband met de invoering van nieuwe enquêtes en met het oog op een periodieke herziening van de methoden bij en resultaten van dergelijke enquêtes uiterst nuttig geacht.

De Commissie is van mening dat een voortzetting van dit soort raadplegingen in de toekomst van zeer groot belang is.

4. De Raad wordt derhalve verzocht

- a) in te stemmen met de voortzetting en verdere ontwikkeling van het marktobserveringssysteem waarvan de kosten waarschijnlijk op het huidige niveau van 800.000 ECU per jaar zullen blijven liggen;
- b) er nota van te nemen dat de Raad via een verslag aan de Raad om de drie jaar volledig op de hoogte zal worden gehouden van de toepassing van het marktobserveringssysteem;
- c) het laatstelijk in 1980 gewijzigde voorstel van de Commissie in beschouwing te nemen ten einde het marktobserveringssysteem op een wettelijke permanente basis te schoeien.

(1) PB C 351 van 31.12.1980, blz. 32.