

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.

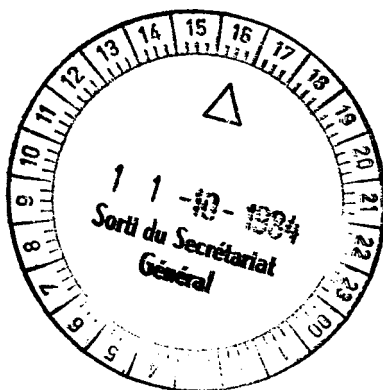
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(84) 541 τελικό

Βρυξέλλες, 8 Οκτωβρίου 1984

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των
αγορών μεταφοράς



COM(84) 541 τελικό

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

1.1. Ανακοίνωση του 1975 προς το Συμβούλιο

Στην ανακοίνωσή της της 1ης Οκτωβρίου 1975 (1), η Επιτροπή καθόρισε τις γενικές αρχές της πολιτικής της για την οργάνωση της αγοράς μεταφορών εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας.

Ένα μέρος της πολιτικής αυτής αφορούσε τη δημιουργία συστήματος παρακολούθησης και πρόγνωσης της αγοράς το οποίο θα παρείχε πληροφορίες και οικονομική ανάλυση των τάσεων της αγοράς.

Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου (2) σχετικά με τη δημιουργία του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς επεισηφάνηκε στην ανακοίνωση αυτή. Το σχέδιο αυτό στάλθηκε στο Κοινοβούλιο (3) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (4) για γνωμοδότηση. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση και ζήτησε να δοθεί προτεραιότητα στην εφαρμογή της.

1.2. Δήλωση του Συμβουλίου του 1978

Τον Ιούνιο 1978, το Συμβούλιο υπουργών, αφού εξέτασε την πρόταση και την έκθεση της Επιτροπής (5) σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης, αποφάσισε, προτού λάβει οποιαδήποτε απόφαση, να περιμένει τα αποτελέσματα της πρακτικής εμπειρίας της Επιτροπής.

Η δήλωση του Συμβουλίου (6) περιείχε επίσης λεπτομερές πρόγραμμα σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος αυτού κατά τη δοκιμαστική περίοδο.

1.3. Έκθεση στο Συμβούλιο του 1980

Το Δεκέμβριο του 1980, η Επιτροπή υπέβαλε έκθεση (7) σχετικά με την εμπειρία που απόκτησε κατά το 1979 και το 1980, και εξηγούσε ότι υπέβαλε την έκθεσή της πριν τη λήξη της δοκιμαστικής περιόδου ώστε να μην διακοπεί η συνεχής παροχή στοιχείων κατά το τέλος του 1981. Η Επιτροπή επίσης πρότεινε ορισμένες τροποποιήσεις της προηγούμενης πρότασής της σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς (8) και επιπλέον πρότεινε στο Συμβούλιο, λόγω του ότι μέχρι τώρα είχε γίνει εθελοντική προσέγγιση, να εγκρίνει απόφαση και όχι κανονισμό.

Αυτή η πρόταση για απόφαση του Συμβουλίου απεστάλη στο Κοινοβούλιο (9) και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (10) για γνωμοδότηση. Το Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση υπό τον όρο ότι θα ληφθεί υπόψη ένα επιπλέον κριτήριο.

(1) COM (75) 490 τελικό της 1.10.1975

- (2) ΕΕ αριθ. C 1, 5.1.1976, σ. 44
- (3) ΕΕ αριθ. C 293, 13.12.1976, σ. 56
- (4) ΕΕ αριθ. C 281, 27.11.1976, σ. 2
- (5) Εγγρ. SEC(77) 3074 της 8.9.1977
- (6) Εγγρ. R/1166/78 (TRANS 81)
- (7) COM (80) 785 τελικό της 5.12.1980
- (8) ΕΕ αριθ. C 351, 31.12.1980, σ. 32
- (9) ΕΕ αριθ. C 172, 13.7.1981, σ. 128
- (10) ΕΕ αριθ. C 189, 30.7.1981, σ. 17

1.4. Ψήφισμα του Συμβουλίου του 1981

Τον Ιούλιο 1981, το Συμβούλιο των υπουργών, αφού εξέτασε την πρόταση και την έκθεση της Επιτροπής (1) σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης, αποφάσισε, προτού λάβει τελική απόφαση, να περιμένει τα αποτελέσματα της επιπλέον εμπειρίας που θα αποκτούσε η Επιτροπή.

Το Συμβούλιο ως εκ τούτου, σε ψήφισμα (2) :

"Εξέφρασε την επιθυμία, προτού ληφθεί απόφαση σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για εφαρμογή του συστήματος αυτού επί μόνιμης βάσης, να έχει στη διάθεσή του όλα τα αποτελέσματα από την πειραματική εφαρμογή του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς κατά την περίοδο 1979-1981".

"Έλαβε υπόψη του την πρόθεση της Επιτροπής να συνεχίσει για περίοδο τριών ετών, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 1982, αυτήν την πειραματική παρακολούθηση των αγορών διακίνησης εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών μέσω του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου καθώς και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, έτσι ώστε να έχει στη διάθεσή της τις πληρέστερες δυνατόν πληροφορίες σχετικά με τις τάσεις και την κατάσταση των αγορών αυτών".

"Έλαβε υπόψη του ότι η πειραματική παρακολούθηση των αγορών εισάγεται σταδιακά και βασίζεται στα χαρακτηριστικά που περιγράφηκαν στις εκθέσεις της Επιτροπής της 8ης Σεπτεμβρίου 1977 και της 5ης Δεκεμβρίου 1980, γίνεται δε όπου είναι δυνατό χρήση των στοιχείων και των πληροφοριών που υπάρχουν ήδη σε εθνικό επίπεδο".

"Έλαβε υπόψη του την πρόθεση όλων των κρατών μελών να εξακολουθήσουν να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί η στενή συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων εθνικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών της Επιτροπής".

Κάλεσε την Επιτροπή να του υποβάλει σε εύλογο χρόνο μία έκθεση που θα περιλαμβάνει τα τελικά συμπεράσματα της Επιτροπής για την πειραματική εφαρμογή του συστήματος καθώς και τα αποτελέσματα αυτής της εφαρμογής."

1.5. Σκοπός της έκθεσης

Σκοπός της έκθεσης αυτής είναι να παράσχει στο Συμβούλιο όλα τα στοιχεία που έχουν προκύψει από την εμπειρία που αποκτήθηκε από το 1979, και ιδιαίτερα από το 1982, και να ζητήσει τη γενική έγκριση του Συμβουλίου για συνέχιση της χρηματοδοότησης του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς, όπως προτείνεται να αναπτυχθεί το σύστημα αυτό μελλοντικά.

Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, είναι απαραίτητο να εξετα-

στεί το θέμα αυτό χωρίς να αναμένονται τα αποτελέσματα όλων των εργασιών που προβλέπονται για το 1984, έτσι ώστε να ικανοποιηθεί και το αίτημα του Συμβουλίου για υποβολή της έκθεσης "σε εύλογο χρόνο".

-
- (1) COM(80) 785 τελικό της 5.12.1980
 - (2) Εγγρ. 7973/81 (TRANS 94)

2. ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ, 1979-1984

2.1. Πεδίο

Το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς εξετάζει τις εξελίξεις της διεθνούς διακίνησης εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών μέσω του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

2.2. Ανάγκη ύπαρξης συστήματος παρακολούθησης της αγοράς

Η ανάγκη ύπαρξης ενός συστήματος παρακολούθησης της αγοράς δηλώνεται σαφώς στις παραγράφους 49 και 87 της ανακοίνωσης της Επιτροπής προς το Συμβούλιο της 25ης Σεπτεμβρίου 1973 σχετικά με την ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών (1) :

"49. Προβλέψεις για την προσφορά και τη ζήτηση στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να υποβάλλονται τακτικά με σκοπό να βοηθήσουν τα όργανα της Κοινότητας να καθορίσουν το πλαίσιο που αναφέρεται στην παράγραφο 43. Με τη βοήθεια των προβλέψεων αυτών θα αποφευχθούν επενδυτικά σφάλματα καθώς και εξάντληση των φυσικών πόρων και θα δοθεί επίσης η δυνατότητα στις δημόσιες υπηρεσίες των κρατών μελών, στις εταιρίες μεταφορών και στους χρήστες των μεταφορικών μέσων να λαμβάνουν τις πλέον σωστές αποφάσεις."

"87. Η Επιτροπή θα εξεύρει κατάλληλα μέσα ανάπτυξης του συστήματος παροχής στατιστικών στοιχείων σχετικά με τις μεταφορές έτσι ώστε να είναι σε θέση να παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τις μελέτες που διεξάγονται και να έχει στη διάθεσή της στατιστικά στοιχεία σχετικά με την ζήτηση και προσφορά στον τομέα των μεταφορών, ιδιαίτερα δε στον τομέα της πρόβλεψης της αγοράς."

(Η παράγραφος 43 αναφέρεται στο θέμα λήψης αποφάσεων στο κατάλληλο επίπεδο).

Προκειμένου να ισχύσει το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς πρέπει να υπερνικηθούν τρία προβλήματα σχετικά με τη διάθεση στοιχείων για τη διεθνή διακίνηση εμπορευμάτων :

- μερικά στοιχεία δεν έχουν συλλεχθεί καθόλου (για παράδειγμα τα αποτελέσματα των ερευνών για τη γνώμη των εταιριών και τα αποτελέσματα των ερευνών για τις τιμές σε μερικά κράτη μέλη)·
- μερικά στοιχεία έχουν συλλεχθεί σε εθνικό επίπεδο

αλλά δεν έχουν συγκεντρωθεί σε κοινοτικό πλαίσιο (για παράδειγμα έρευνες για το κόστος και τις τιμές σε μερικά κράτη μέλη)*

- μερικά στοιχεία συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο της Κοινοότητας αλλά η ανακοίνωσή τους έγινε με πολύ αργό ρυθμό.

Επιπλέον δεν έχει διεξαχθεί συστηματική ανάλυση σε κοινοτικό επίπεδο.

(1) Δελτίο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, παράρτημα αριθ. 16/73.

2.3. Στόχοι 1979-1984

2.3.1. Παρουσίαση και δημοσίευση των αποτελεσμάτων

Αν και ο καθορισμός των στοιχείων του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς είναι πολύ σημαντικός, εντούτοις η γρήγορη ανακοίνωση των αποτελεσμάτων του συστήματος είναι ακόμη σημαντικότερο. Αυτό είναι κάτι που εξυπακούεται εφόσον, τελικά, η χρησιμότητα του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς θα κριθεί από το εάν και κατά πόσο βοηθά τις αρχές και τα άτομα που έχουν σχέση με τον τομέα των μεταφορών να πάρουν αποφάσεις κατά τη στιγμή που χρειάζεται να παρθούν οι αποφάσεις αυτές.

2.3.2. Προβλέψεις

Για να είναι απόλυτα αποτελεσματικό ένα σύστημα παρακολούθησης της αγοράς πρέπει αφενός να προβλέπει τη μελλοντική κατάσταση και αφετέρου να αναλύει τις τάσεις του παρελθόντος. Το πόσο λεπτομερείς θα είναι οι προβλέψεις αυτές εξαρτάται από τη χρονική περίοδο την οποία θα αφορούν. Είναι απαραίτητο να διατυπώνονται προβλέψεις σε τρία διαφορετικά διαστήματα :

- συχνές σφαιρικές προβλέψεις σχετικά με τις κρίσιμες στιγμές της αγοράς
- ετήσιες προβλέψεις σχετικά με τις προοπτικές που υπάρχουν για κάθε τομέα για τον επόμενο χρόνο· οι προβλέψεις αυτές χρειάζονται π.χ. από τις αρμόδιες αρχές για να καθοριστούν οι ετήσιες οδικές ποσότητες
- λεπτομερείς μεσοπρόθεσμες προβλέψεις οι οποίες θα βοηθήσουν, π.χ., τους μεταφορείς να λάβουν τις επενδυτικές αποφάσεις τους.

2.3.3. Βελτιώσεις των στοιχείων

Προκειμένου να ισχύσει ένα σύστημα παρακολούθησης της αγοράς απαιτούνται στοιχεία σχετικά με το ποσό των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν σε τόνους, με τη σχέση τόνος-χιλιόμετρα σε κάθε τομέα μεταφορών, αλλά επίσης και με την τιμή παροχής των υπηρεσιών αυτών και τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν οι μεταφορείς. Είναι επίσης χρήσιμο να υπάρχουν οι γνώμες των μεταφορέων σχετικά με την κατάσταση της αγοράς.

Προκειμένου να παρακολουθούνται επαρκώς οι κρίσιμες φάσεις της αγοράς, χρειάζονται στοιχεία για διάστημα μικρότερο του έτους, τα οποία μπορούν να συγκεντρωθούν γρήγορα μετά το τέλος της περιόδου που εξετάζεται. Σε ετήρια

βάση χρειάζονται λεπτομερέστερα στοιχεία, ενώ για τις μεσοπρόθεσμες περιόδους είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη οι δομικές αλλαγές.

2.3.4. Χρήση υπολογιστών

Λόγω της πληθώρας των στοιχείων που προκύπτουν τουλάχιστον σε μερικές έρευνες, είναι απαραίτητο να γίνει χρήση υπολογιστών, είτε εντός είτε εκτός των υπηρεσιών της Επιτροπής. Εκτός δε από την ανάγκη για χρήση των υπολογιστών στις μεμονωμένες μελέτες, είναι επίσης απαραίτητο να συγκεντρώνονται όλα τα αποτελέσματα σε μία κοινή τράπεζα δεδομένων έτσι ώστε να μπορούν να αναλυθούν λεπτομερώς και να συγκριθούν όλα τα αποτελέσματα των διάφορων ερευνών.

2.3.5. Επιπτώσεις επί του προϋπολογισμού

Για να καλυφθούν τα έξοδα διεξαγωγής των εργασιών που ζητά η Επιτροπή έχει προταθεί ένα οριακό κόστος.

Έτσι στην περίπτωση που το κράτος μέλος δεν διεξάγει μία έρευνα ειδικού τύπου, η Επιτροπή θα καταβάλει το 100% του κόστους. Σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος διεξάγει ήδη έρευνα για ίδιους σκοπούς, για παράδειγμα οι ολλανδικές και γερμανικές έρευνες επί των τιμών, η Επιτροπή θα καταβάλει μόνο το ποσό που χρειάστηκε για τη συγκέντρωση των ειδικών στοιχείων που ζήτησε η ίδια.

3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1979-1984

3.1. Πεδίο

Το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στον τομέα των οδικών μεταφορών επειδή ο τομέας αυτός θεωρήθηκε ο πλέον περίπλοκος· η εφαρμογή ενός παράλληλου συστήματος στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ακολούθησε με καθυστέρηση περίπου ενός έτους, ενώ η εφαρμογή του στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών έγινε αργότερα.

Από το τέλος του 1982 έχουν περιληφθεί στο σύστημα σημαντικές μορφές συνδυασμένων μεταφορών, όπως οι συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές και η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων σιδηροδρομικώς.

Όσον αφορά δε τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, θεωρήθηκε απαραίτητο να εξεταστούν και οι εθνικές και οι διεθνείς αγορές προκειμένου να εκτιμηθεί σωστά το μέγεθος της προσφοράς.

3.2. Παρουσίαση και δημοσίευση των αποτελεσμάτων

3.2.1. Μορφή παρουσίασης των αποτελεσμάτων

Με το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς συγκεντρώνονται αποτελέσματα που αφορούν διάφορες περιόδους - μικρότερες του έτους, ετήσιες και μεσοπρόθεσμες. Προκειμένου να ανακοινώνονται τα αποτελέσματα γρήγορα, χρειάζονται ξεχωριστές δημοσιεύσεις ώστε να μπορούν να μελετηθούν οι διαφορές που παρουσιάζουν τα συχνά αυτά αποτελέσματα.

3.2.2. Εκλογή της περιόδου μικρότερης του έτους

Αν και τα στοιχεία για την ποσότητα σε τόνους που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς και δια της εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπάρχουν διαθέσιμα σε μηνιαία βάση μέσω των υπηρεσιών των τομέων αυτών, πρέπει να συλλεχθούν ιδιαίτερα και άλλα στοιχεία, συνήθως υπό μορφή δείγματος. Συνεπώς, το κόστος εφαρμογής ολόκληρου του συστήματος σε μηνιαία βάση θα μπορούσε να αποφευχθεί εάν συγκεντρώνονταν επαρκή δείγματα για κάθε μήνα.

Σε γενικές γραμμές, για το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς υιοθετήθηκαν τριμηνιαίες περίοδοι, και το γεγονός αυτό αποτελεί συμβιβασμό μεταξύ της ανάγκης να διατηρηθεί χαμηλό το κόστος και της ανάγκης να καταγράφονται όλες οι κρίσιμες φάσεις της αγοράς.

3.2.3. Δημοσίευση αποτελεσμάτων

Προκειμένου να δοθεί επαρκής δημοσιότητα στα αποτελέσματα, η Επιτροπή αποφάσισε να δημοσιεύσει έναν αριθμό εκθέσεων στη σειρά EUROPA TRANSPORT* η σειρά αυτή εκδίδεται υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών. Οι σειρές που ακολουθούν έχουν ήδη εκδοθεί ή σχεδιάζεται να εκδοθούν πριν από το τέλος του 1984 (οι ημερομηνίες στις παρενθέσεις αναφέρονται στην ολοκλήρωση του χειρόγραφου).

1981

Έρευνες για τις μεταφορές αριθμ. 1 - 4 που καλύπτουν τα αποτελέσματα της τριμηνιαίας έρευνας για τον κύκλο των επιχειρήσεων μεταξύ των οδικών μεταφορών.

Εξελίξεις της αγοράς αριθ. 1 - 2, που καλύπτουν άλλους τριμηνιαίους δείκτες.

1982 και μετέπειτα

Εξελίξεις της αγοράς, αριθ. 3 - 6 (1982), 7 - 10 (1983), 11 - 14 (1984), που καλύπτουν όλους τους τριμηνιαίους δείκτες.

Ετήσια έκθεση, 1981 (Ιούνιος 1982), 1982 (Νοέμβριος 1983), 1983 (Ιούλιος 1984), όπου γίνεται ανασκόπηση του προηγούμενου έτους.

Έκθεση αναλύσεων και προβλέψεων, πρώτη ετήσια έκθεση (για το 1981) (Ιανουάριος 1981), 1982 (Ιανουάριος 1982), 1983 (Φεβρουάριος 1983), 1984 (Μάιος 1984), 1985 (Νοέμβριος 1984) όπου δίνονται προβλέψεις για τα αντίστοιχα έτη και, στην περίπτωση του 1984, επίσης μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για το 1987.

3.2.4. Καθυστερήσεις στη δημοσίευση των αποτελεσμάτων

Κατά το 1983 παρατηρήθηκε κάποια καθυστέρηση στην προετοιμασία των αποτελεσμάτων η οποία οφειλόταν σε έλλειψη προσωπικού, αλλά επίσης παρατηρήθηκαν και σημαντικές καθυστερήσεις από τη στιγμή που το χειρόγραφο είχε ολοκληρωθεί (οι ημερομηνίες αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο) μέχρι τη στιγμή που τελικά δημοσιεύτηκε η έκθεση. Αυτό οφειλόταν, αφενός στα προβλήματα μετάφρασης που προέκυπταν (η έκθεση για τις εξελίξεις της αγοράς δημοσιεύεται στα αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά ενώ οι άλλες εκθέσεις δημοσιεύονται σε όλες τις γλώσσες της Κοινότητας συμπεριλαμβανομένων και των ελληνικών) και αφετέρου στο χρόνο που χρειαζόταν για την εκτύπωση.

Επειδή η καθυστέρηση αυτή ήταν πολλές φορές μεγαλύτερη των έξι μηνών, αποφασίστηκε να κυκλοφορούν αντίγραφα των εκθέσεων σε 100 περίπου σημαντικούς χρήστες γραμμένα μόνο στην αυθεντική γλώσσα, πριν την οριστική τους εκτύπωση.

3.3. Προβλέψεις

3.3.1. Τριμηνιαίες προβλέψεις

Ο κύριος στόχος των τριμηνιαίων προβλέψεων είναι να βοηθηθούν οι τομείς που αριθμούν πολλούς μεταφορείς να συγκεντρώσουν μια γενική γνώμη (οι σιδηροδρομικές εταιρίες έχουν επαρκείς πόρους ώστε να διεξάγουν τις έρευνες αυτές από μόνες τους). Αυτό έχει γίνει στους τομείς των οδικών μεταφορών και της εσωτερικής

ναυσιπλοΐας μέσω ενός ερωτήματος σχετικά με την πρόβλεψη της δραστηριότητας στην έρευνα για τον κύκλο των επιχειρήσεων (για περισσότερες λεπτομέρειες βλέπε 3.4.3. κατωτέρω).

Τα αποτελέσματα τα οποία δημοσιεύτηκαν στη σειρά Market Development αποδεικνύουν, για παράδειγμα στην έκθεση αριθ. 11, ότι οι οδικοί μεταφορείς είναι ικανοί να προβλέπουν σωστά τις τάσεις της αγοράς (στοιχείο 2.1.) αν και στις προβλέψεις τους αυτές υπερβάλουν ως προς τις εποχιακές μεταβολές. Οι προβλέψεις σχετικά με το Ρήνο, εν τούτοις, (στοιχείο 3.1.) δεν είναι τόσο ακριβείς, π.χ. δεν προέβλεψαν την άνοδο που σημειώθηκε κατά τις αρχές του 1983* αυτό όμως μπορεί να οφείλεται στο γεγονός ότι ζητείται από τους μεταφορείς να κάνουν προβλέψεις για τους επόμενους τρεις μήνες μόνο.

3.3.2. Ετήσιες προβλέψεις

Μέχρι στιγμής στο σύστημα παρακολούθησης της αγοράς η περισσότερη προσοχή έχει δοθεί στις ετήσιες προβλέψεις. Προβλέψεις έχουν προετοιμασθεί για κάθε σχέση (κράτος μέλος με κράτος μέλος), για κάθε τομέα μεταφορών, και για κάθε ένα από τα 10 είδη εμπορευμάτων (τα 10 κεφάλαια της N.S.T. - κατάταξη των εμπορευμάτων για τις στατιστικές μεταφορών). Για τις συνδυασμένες μεταφορές δεν έχουν γίνει ξεχωριστές προβλέψεις.

Λόγω του ότι η δραστηριότητα στον τομέα των μεταφορών εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, είναι απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν στοιχεία εξωγενών προβλέψεων στην οικονομία και σε γενικό και σε μερικό επίπεδο προκειμένου να γίνουν προβλέψεις για τον τομέα αυτόν. Η σχετική εξίσωση, για κάθε είδος εμπορευμάτων σε κάθε σχέση, έχει επιτευχθεί με τη χρήση παλαιών δεδομένων και εξωγενών προβλέψεων που χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να γίνουν προβλέψεις για την ποσότητα σε τόνους που μεταφέρθηκε και από τους τρεις τομείς μεταφορών. Η κατανομή αυτού του ποσού σε τόνους ανά τομέα μεταφορών έχει διεξαχθεί σύμφωνα με τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την κατανομή των εμπορευμάτων ανά είδος και από τη σχέση τους.

Λόγω του μεγέθους της εργασίας που απαιτείται και της ανάγκης για σοβαρή προσέγγιση, η εργασία προετοιμασίας των βασικών προβλέψεων έχει ανατεθεί σε μια εξωτερική εταιρία. Παρ'όλα αυτά είναι πάντα πρόθεση της Επιτροπής να διεξάγονται οι εργασίες αυτές στο μέλλον από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Κοινότητας.

Τα πλέον πρόσφατα αποτελέσματα δείχνουν μια επιπλέον αύξηση στον τομέα των οδικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας για το 1984 (6% και 3% αντίστοιχα) ενώ στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών ανασμένεται σταθερότητα. Το συνολικό ποσό των μεταφορών που διεξήχθησαν και στους τρεις τομείς, μετά από αυτά τα στοιχεία, δείχνει ότι αυξήθηκε κατά 4% και έτσι το συνολικό ποσό μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών σχεδόν θα φθάσει και πάλι στο υψηλό σημείο που ήταν κατά το 1979.

3.3.3. Μεσοπρόθεσμες προβλέψεις

Με τις μεσοπρόθεσμες προβλέψεις εξετάζονται οι δομικές αλλαγές της αγοράς και ως εκ τούτου απαιτούνται διαφορετικές τεχνικές από αυτές που χρησιμοποιούνται για τις ετήσιες προβλέψεις στις οποίες πρωταρχικό στοιχείο είναι η κατάσταση του κύκλου των επιχειρήσεων. Έτσι, η προσέγγιση που υιοθετήθηκε είναι παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιείται στο σχεδιασμό υποδομής αλλά με διαφορετικό τελικό αποτέλεσμα για παράδειγμα, λεπτομέρειες για τη σύνθεση του στόλου αντί για τα μεγέθη των δεξαμενών.

Ορισμένα εκτεταμένα σχέδια για μεσοπρόθεσμες προβλέψεις τελικά εγκαταλείφθηκαν αφού συμπληρώθηκε η αρχική φάση, λόγω έλλειψης πιστώσεων, για το 1980· έτσι, συμπληρώθηκε μόνο μια ανάλυση των τάσεων του εξωτερικού εμπορίου (1963, 1968, 1973, 1977), μια ανάλυση σχετικά με το διαμετακομιστικό εμπόριο μέσω των λιμένων του Βελγίου και μια ανάλυση μεταξύ των μεταφορέων που εργάζονται για δικό τους λογαριασμό ή για λογαριασμό άλλων στις διεθνείς οδικές μεταφορές από και προς τις Κάτω Χώρες.

Τελευταία έχει αναληφθεί μια περισσότερο περιορισμένη έρευνα η οποία αφορά τη Γερμανία, Γαλλία, τις Κάτω Χώρες, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο (και την Ελβετία), και η οποία εξετάζει τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Αυτή η περιορισμένη έρευνα διεξήχθη με σκοπό να παράσχει μεθοδολογία για να προβλεφθούν οι ανάγκες της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε στόλο σε σχέση με τις προτάσεις για την πολιτική διάλυσης πλοίων.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η μακροπρόθεσμη ανοδική τάση των συνολικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών προβλέπεται να αυξηθεί κατά μέσο όρο 3% ανά έτος μέχρι το 1987. Αν και τα αποτελέσματα από τη μελέτη του μεγέθους του στόλου είναι ενθαρρυντικά, εν τούτοις τα προκαταρκτικά αποτελέσματα από τον υπολογισμό της κατανομής των μεταφορών ανά τομέα δείχνουν ότι ο τομέας αυτός χρειάζεται βελτίωση.

3.4. Βελτιώσεις των δεδομένων

3.4.1. Κατάσταση κατά το 1978

Είναι ενδιαφέρον να γίνει μνεία των τάσεων της αγοράς όπως σημειώνονται στο πρώτο έγγραφο εργασίας της Επιτροπής SEC (77) 3074 της 8ης Σεπτεμβρίου 1977 το οποίο είχε ζητηθεί από το Συμβούλιο πριν την πειραματική εφαρμογή του ούστηματος παρακολούθησης της αγοράς. Το έγγραφο αυτό έδειχνε στο κεφάλαιο 1 του τμήματος 2 ότι τα πλέον πρόσφατα δεδομένα σε κοινοτικό επίπεδο αφορούσαν τις ανταλλαγές μεταξύ των 6 κρατών της Κοινότητας για το 1974, ήταν δηλαδή κατά 3 χρόνια ξεπερασμένα· επίσης υπάρχουν και ορισμένα περιορισμένα στοιχεία για την κίνηση από και προς το Ηνωμένο Βασίλειο καθώς και από και προς τη Δανία.

Είναι επίσης σημαντικό να τονιστεί ότι αυτά τα στοιχεία σχετικά με τις μεταφορές δεν ήταν μόνο ξεπερασμένα, αλλά επίσης δεν υπήρχε και καμία πληροφορία σε κοινοτικό επίπεδο σχετικά με τις τιμές, το κόστος ή τη γνώμη των μεταφορέων* ούτε υπήρχαν προβλέψεις βραχυπρόθεσμες ή μεσοπρόθεσμες σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς, σε αντίθεση με τον τομέα των υποδομών.

3.4.2. Τριμηνιαία ποσά σε τόνους

Όταν άρχισαν οι εργασίες για το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς το 1979 η Επιτροπή δε διέθετε εναρμονισμένα τριμηνιαία στοιχεία σχετικά με τα ποσά σε τόνους που μεταφέρθηκαν από κράτος μέλος σε κράτος μέλος. Αρχικά χρησιμοποιήθηκαν διάφορες εθνικές πηγές οι οποίες έδειχναν λεπτομέρειες για τα εμπορεύματα, και οι οποίες συχνά βασιζόνταν σε στατιστικές για το εξωτερικό εμπόριο.

Με την εισαγωγή τριών στατιστικών οδηγιών, για τις οδικές μεταφορές (1), για την εσωτερική ναυσιπλοΐα (2) και για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (3), η κατάσταση βελτιώθηκε αλλά υπάρχουν ακόμα οι εξής δυσκολίες:

- i) για τον τομέα των σιδηροδρόμων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπάρχουν μηνιαία στοιχεία (με καθυστέρηση 3-4 μηνών) αλλά δεν υπάρχουν πίνακες ανά εμπόρευμα.
- ii) για τις οδικές μεταφορές δεν υπάρχουν στοιχεία για διάστημα μικρότερου του έτους.

Λόγω των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τη χρησιμοποίηση εναρμονισμένων στατιστικών καθώς και λόγω της έλλειψης χώρου, που οφείλεται στον αυξανόμενο συνεχώς αριθμό ερευνών που καλύπτονται στην έκθεση Market Development, θεωρήθηκε απαραίτητο να μειωθεί ο όγκος της εργασίας σ' αυτόν τον τομέα και έτσι αποφασίσθηκε, αν και απρόθυμα, να παραληφθούν λεπτομέρειες σχετικά με την κατανομή των εμπορευμάτων.

Στην πράξη, η κύρια τριμηνιαία ανάλυση της ποσότητας σε τόνους έχει διεξαχθεί σε επίπεδο 7 κρατών μελών (6 κράτη μέλη + Δανία) επειδή δεν υπάρχουν ανάλογα στοιχεία για το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία ενώ τα διαθέσιμα στοιχεία για την Ελλάδα αφορούν μόνο την περίοδο από το 1982 και έπειτα. Παρ' όλα αυτά με την τυποποίηση των πηγών που χρησιμοποιήθηκαν για τους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχει καταστεί πρόσφατα δυνατό να δίνεται η πλήρης εικόνα, τουλάχιστον για τους δύο αυτούς τομείς. Στο άμεσο μέλλον σχεδιάζεται δε να εφαρμοσθεί το ίδιο και για τον τομέα των οδικών μεταφορών παρά την ανομοιογένεια των πηγών.

Επειδή τα στοιχεία που αναφέρθηκαν ανωτέρω συνήθως είναι διαθέσιμα εντός τεσσάρων μηνών από το τέλος του σχετικού τριμήνου, και οι ημερομηνίες στόχοι για τη συμπλήρωση των χειρογράφων της έκθεσης Market Development είναι η 25η φεβρουαρίου, η 25η Μαΐου και ούτω καθ' εξής, τα τριμηνιαία στοιχεία σχετικά με την ποσότητα σε τόνους που δημοσιεύονται σε όλες τις εκθέσεις αφορούν το προ-προηγούμενο τρίμηνο.

(1) Οδηγία 78/546/ΕΟΚ της 12.6.78* ΕΕ L 168 της 26.6.78, σ. 29

(2) Οδηγία 80/1119/ΕΟΚ της 17.10.80* ΕΕ L 339 της 15.12.80, σ. 30

(3) Οδηγία 80/1177/ΕΟΚ της 4.12.80* ΕΕ L 350 της 23.12.80, σ. 23

3.4.3. Ετήσια ποσά σε τόνους και τόνοι - χιλιόμετρα

Η ποσότητα των ετήσιων στοιχείων είναι πολύ μεγαλύτερη και παρέχει τη δυνατότητα λεπτομερέστερης δομικής ανάλυσης που θα παρουσιαστεί στην ετήσια έκθεση.

Η ημερομηνία στόχος για τη συμπλήρωση των χειρόγραφων της ετήσιας έκθεσης (έξη μήνες μετά το τέλος του σχετικού έτους) δημιουργεί εν τούτοις ορισμένα προβλήματα επειδή μερικοί κατάλογοι οδηγιών που αναφέρονται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας πρέπει να παρουσιάζονται στην Επιτροπή μέσα σ'αυτή την προθεσμία, ενώ για τον τομέα των οδικών μεταφορών, προβλέπεται 12-μηνιαία προθεσμία υποβολής στην Επιτροπή. Αυτό σημαίνει ότι οι αναλύσεις των αποτελεσμάτων για τον τομέα των οδικών μεταφορών αφορούν τελικά το επόμενο έτος, και η ανάλυση του πλέον πρόσφατου έτους πρέπει να γίνει από διάφορες άλλες πηγές (όπως και στην τριμηνιαία έκθεση). Επιπλέον ανάλυση των ετήσιων στοιχείων για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί να αρχίσει το 1985 όταν θα προωθηθεί το πρόγραμμα χρησιμοποίησης υπολογιστών για τα αποτελέσματα των οδηγιών (βλέπε 3.5.1. (IV)).

3.4.4. Έρευνες για τον κύκλο των επιχειρήσεων

Ένας από τους λόγους για τους οποίους διεξάγονται έρευνες για τον κύκλο των επιχειρήσεων μεταξύ των μεταφορέων του τομέα των οδικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (δεν ισχύει για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών) ήταν να γίνουν γνωστές οι γνώμες των μεταφορέων για τη δραστηριότητα της αγοράς πριν από τις "επίσημες" στατιστικές.

Για το λόγο αυτό, τα ερωτήματα που υποβλήθηκαν κατά την έρευνα αυτή (στον τομέα των οδικών μεταφορών) είναι μάλλον περίπλοκα επειδή θεωρήθηκε ότι τα αποτελέσματα δεν θα ήταν πολύ χρήσιμα, ιδιαίτερα σε εθνικό επίπεδο, εκτός και αν μπορούσαν να κατανοηθούν ανά σχέση και ανά διεύθυνση. Άλλα ερωτήματα της έρευνας αυτής είναι συνηθέστερης μορφής, και αφορούν τη χρησιμοποίηση, πρόσληψη οδηγών, προβλήματα ρευστότητας και επένδυσης.

Η έρευνα αυτή (για τον τομέα των οδικών μεταφορών) άρχισε το τρίτο τρίμηνο του 1979 (Βέλγιο, Γαλλία, Ιταλία και Κάτω Χώρες) το 1980 για τα υπόλοιπα κράτη μέλη, και το τέταρτο τρίμηνο του 1981 για την Ελλάδα.

Στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, χρησιμοποιείται σχετικά απλούστερο ερωτηματολόγιο και διεξάγονται ξεχωριστές έρευνες για τον Ρήνο και για τον Βορρά/Νότο (σύστημα καναλιών μεταξύ των Κάτω Χωρών, του Βελγίου, και της Γαλλίας στα δυτικά του Ρήνου). Παρόμοια έρευνα για τον Ρήνο έχει διεξαχθεί από την Central Rhine Commission

(CCR) από τις αρχές του 1978 σε συνεργασία με το Rhine Navigation Consortium (CNR). Η CCR έχει παράσχει στην Επιτροπή ειδικές αναλύσεις, σχετικά με τις μεταφορές ανά κεφάλαιο NST (τα σπουδαιότερα NST 2 (άνθρακας κλπ.), NST 3 (πετρέλαιο κλπ.), NST 4 (μεταλλεύματα κλπ.) και NST 6 (άμμος/χαλίκια κλπ.) αναλύονται στην έκθεση Market Development). Άλλα στοιχεία που συλλέχθηκαν από τη CCR αναφέρονται στη χρήση του υλικού καθώς και στο ύψος των καμίστρων.

Όσον αφορά το Βορρά/Νότο, παρόμοιες έρευνες έχουν διεξαχθεί στις Κάτω Χώρες και στο Βέλγιο από το 1981 αλλά όχι στη Γαλλία. Οι Γαλλικές αρχές δεν διεξήγαγαν παρόμοια έρευνα επειδή μπορούσαν γρήγορα να έχουν στη διάθεσή τους άλλες πληροφορίες για την κατάσταση της αγοράς. Επιπλέον, οι ναυλωτές πλοίων του Βελγίου και των Κάτω Χωρών αναφέρουν στοιχεία για τις συναλλαγές τους από και προς τη Γαλλία, και έτσι υπάρχει διαθέσιμη άμεσα μερική γνώση της κατάστασης που επικρατεί στη γαλλική αγορά.

3.4.5. Έρευνες για τις τιμές

Οι έρευνες για τις τιμές θεωρούνται ανέκαθεν οι δείκτες κλειδιά για την εκτίμηση της υγείας της αγοράς. Αυτό συμβαίνει επειδή από τα επίπεδα των τιμών συνάγονται τα εξής συμπεράσματα: πρώτον, γίνεται δυνατή η παρακολούθηση της ισορροπίας μεταξύ ζήτησης και προσφοράς και, δεύτερον, συγκρίνοντας την εξέλιξη των τιμών και του κόστους μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων.

Η διεξαγωγή έρευνας στον τομέα των τιμών παρουσιάζει τεχνικές δυσκολίες που πρέπει να αντιμετωπισθούν (οι οποίες εκτίθενται κατωτέρω), αλλά επίσης και δυσκολίες που προκύπτουν από το γεγονός ότι η δημοσίευση λεπτομερών αποτελεσμάτων θα μπορούσε να έχει εμπορικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό των μεταφορέων.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής προσπάθησαν να υπερνικήσουν τις δυσκολίες αυτές περιορίζοντας τη δημοσίευση στοιχείων στους δείκτες τιμών μόνο και όχι στις απόλυτες τιμές. Παρόλα αυτά, για να προκύψει το μεγαλύτερο δυνατόν όφελος, τα στοιχεία για τις τιμές πρέπει να μελετηθούν εκτενέστερα· αυτό θα γίνει από τους κατάλληλους επαγγελματίες οργανισμούς που σχετίζονται με κάθε τομέα μεταφορών. Προφανώς στην περίπτωση αυτή προκύπτει θέμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης, εφόσον ο ένας τομέας θα είναι απρόθυμος να παρουσιάζει εκτενή στοιχεία σε περίπτωση που ο ανταγωνιστής του συμφωνεί μόνο σε περιορισμένη δημοσίευση των δικών του στοιχείων.

Οι τεχνικές δυσκολίες που έχουν προκύψει οφείλονται κυρίως στη μεγάλη ποικιλία πιθανών δρομολογίων που μπορούν να αναλυθούν, ιδιαίτερα στον τομέα των οδικών μεταφορών, και η επακόλουθη δυσκολία στον υπολογισμό χρήσιμων δεικτών. Περισσότερες πληροφορίες για τις δυσκολίες αυτές δίδονται στις παραγράφους που ακολουθούν ειδικά για τον κάθε τομέα.

Στην περίπτωση των οδικών μεταφορών, σε μια εκτενή μελέτη που διεξήχθη το 1979 σχετικά με τις δυνατότητες του τομέα, προτεινόταν

το εξής : οι κύριες μεταβλητές που χρησιμοποιούνται στο υποχρεωτικό σύστημα τιμολογίων, δηλαδή η ποσότητα σε τόνους, απόσταση και είδος εμπορευμάτων να συγκεντρωθούν για ένα δείγμα διαδρομής και η μέση τιμή να υπολογιστεί για μια τυπική διαδρομή.

Παρά τις δυσκολίες που έπρεπε να αντιμετωπιστούν, κατορθώθηκε να διεξαχθούν έρευνες για τις τιμές και να υπολογιστούν οι δείκτες από το 1980 (Γερμανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες), από τα μέσα του 1981 (Ιταλία, Βέλγιο/Λουξεμβούργο), και από τα μέσα του 1983 (Ελλάδα). Έρευνες πιλότοι έχουν διεξαχθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο και στην Ιρλανδία, αλλά για διάφορους λόγους η έρευνα στο Ηνωμένο Βασίλειο διεκόπη. Σχέδια για διεξαγωγή της έρευνας στη Δανία τελικά εγκαταλείφθηκαν λόγω δυσκολιών στη εσωτερική της Δανίας.

Όσον αφορά τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, διεξήχθη το 1980 μελέτη για τις δυνατότητες του τομέα σύμφωνα με την οποία θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν απλούστεροι μέθοδοι απ' ό,τι στον τομέα των οδικών μεταφορών εξαιτίας του περιορισμένου αριθμού διαδρομών κλειδίων και του περιορισμένου αριθμού σημαντικών ειδών εμπορευμάτων.

Όσον αφορά την κυκλοφορία στο Ρήνο, έχουν συλλεχθεί λεπτομερή στοιχεία από την CNR και διαβιβάζονται κατάλογοι μέσω του CCR. Όσον αφορά την κυκλοφορία Βορρά/Νότου, πληροφορίες σχετικά με τις τιμές διατίθενται στα χρηματιστήρια, αλλά δεν έχουν κατά το παρελθόν αναλυθεί με συστηματικό τρόπο. Σύντομα όμως θα επεξεργασθούν ώστε να υπολογιστούν οι δείκτες τιμών.

Στη μελέτη που διεξήχθη για τις τιμές των σιδηροδρομικών μεταφορών προτείνεται ένας αριθμός πιθανών μέτρων που βασίζεται στις πραγματικές τιμές, αλλά δεν έγιναν αποδεκτές από τις σιδηροδρομικές εταιρίες οι οποίες εισηγήθηκαν αντιπρόταση, χρησιμοποιώντας μια δέσμη δημοσιευμένων τιμών τιμολογίου. Οι σιδηροδρομικές εταιρίες τόνισαν ότι το ευρέως εφαρμοζόμενο σύστημα εκπτώσεων ήταν αρκετά σταθερόν όσον αφορούσε τις διεθνείς μεταφορές έτσι ώστε οι δείκτες που υπολογίζονταν είτε με βάση τις τιμές τιμολογίου είτε με βάση τις πραγματικές τιμές τελικά συνέπιπταν. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής αποδέχτηκαν την πρόταση αυτή με κάποια επιφύλαξη με την προϋπόθεση ότι το σύστημα θα επανεξεταζόταν μετά από ορισμένα χρόνια εφαρμογής του.

Ένα από τα πλεονεκτήματα της πρότασης που εγκρίθηκε είναι ότι οι δείκτες μπορούν να υπολογισθούν πολύ γρήγορα μετά το τέλος του τριμήνου, εφόσον βεβαίως, οι βασικές δέσμες τιμών έχουν καθορισθεί. Επιπλέον το κόστος εφαρμογής του συστήματος είναι πολύ μικρό εκτός από την περιοδική αναπροσαρμογή των δεσμών.

Το αρχικό σύστημα ξεκίνησε με την καθιέρωση δέσμης τιμών τιμολογίου για μεταφορές μεταξύ της Γερμανίας, της Γαλλίας και της Ιταλίας" αυτό προϋπέθετε συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων σιδηροδρομικών εταιριών, DB, SNCF και FS. Οι πρώτοι κατάλογοι που παρουσιάστηκαν το 1983 αφορούσαν τις σχέσεις Γαλλίας/Γερμανίας και Γαλλίας/Ιταλίας. Οι σιδηροδρομικές εταιρίες των Κάτω Χωρών και του Βελγίου, NS και SNCB, ενσωματώθηκαν στο σύστημα πρόσφατα.

3.4.6. Έρευνες για το κόστος

Οι έρευνες για το κόστος συνήθως συνίστανται σε ανάλυση του κόστους για μια περίοδο βάση και κατόπιν σε παρακολούθηση των διακυμάνσεων των συντελεστών κόστους, της βενζίνης, των μισθών, κλπ. χρησιμοποιώντας μια αμετάβλητη δομή κόστους. Η προσέγγιση αυτή έχει το πλεονέκτημα ότι είναι σχετικά εύκολη και ανέξοδη και επίσης απασχολεί στο ελάχιστο τους ίδιους τους μεταφορείς, μόνο όταν αναθεωρούνται περιοδικά οι δομές του κόστους, δηλαδή κάθε 4 ή 5 χρόνια. Ένα μειονέκτημα της προσέγγισης αυτής είναι ότι αγνοεί την αύξηση της παραγωγικότητας και για αυτό το λόγο επιβάλλεται ιδιαίτερη προσοχή κατά τη σύγκριση των δεικτών κόστους και τιμών. Αν και είναι δύσκολο να υπολογισθεί ακριβώς, η αύξηση της παραγωγικότητας πιθανώς μειώνει το κόστος κατά 1% περίπου ανά έτος.

Όσον αφορά το κόστος στις οδικές μεταφορές, έχει ήδη γίνει ενοποιημένη προσέγγιση του θέματος από συμβούλους του I.R.U. (International Road Union) και η προσέγγιση αυτή εγκρίθηκε από την Επιτροπή αφού διεξήχθη μελέτη με σκοπό να φανεί κατά πόσο τα κράτη μέλη διέθεταν τα απαραίτητα στοιχεία και τις δομές του κόστους" ορίστηκαν 14 διαφορετικοί συντελεστές κόστους.

Μελέτες για τους δείκτες κόστους στις οδικές μεταφορές δημοσιεύθηκαν για πρώτη φορά τον Απρίλιο 1983, αλλά για τα περισσότερα κράτη μέλη παρουσιάστηκε δυνατότητα να γίνουν μελέτες που αφορούσαν την περίοδο από 1.1.1978. Αρχικά η πλήρης ανάλυση περιορίστηκε σε έξι κράτη μέλη (Γερμανία, Γαλλία, Κάτω Χώρες, Βέλγιο/Λουξεμβούργο και Δανία) αλλά αργότερα, όταν υπήρχαν διαθέσιμες οι δομές του κόστους και για το Ηνωμένο Βασίλειο, κατέστη δυνατό να διεξαχθεί πλήρης ανάλυση για το Ηνωμένο Βασίλειο (προηγουμένως υπήρχε μόνο δυνατότητα να μελετηθούν οι συντελεστές κόστους).

Κατάλογοι με το κόστος των οδικών μεταφορών εκδίδονται επί 6-μηνιαίας βάσης και, για τα περισσότερα κράτη μέλη, διατίθενται αποτελέσματα μόνο έξι βδομάδες μετά την ημερομηνία αναφοράς.

Όσον αφορά τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μία μελέτη έδειξε αρκετές διαφορές μεταξύ των μεθόδων που χρησιμοποιούν τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη. Παρ' όλα αυτά, μετά από εποικοδομητικές συζητήσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων, υιοθετήθηκε κοινή προσέγγιση, και τα πρώτα αποτελέσματα δημοσιεύθηκαν κατά το τέλος του 1983. Υπάρχει δε επίσης η πρόθεση να μελετηθεί η περίοδος από 1.1.1979.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών παρατηρήθηκε κάποια προθυμία να συζητηθεί το κόστος, επειδή υπάρχουν πολλά προβλήματα όπως π.χ. πως θα κατανεμηθεί το κόστος και τα έξοδα για την υποδομή μεταξύ των επιβατών και των εμπορευμάτων. Παρ' όλα αυτά αρκετές σιδηροδρομικές εταιρίες τελικά δέχτηκαν να διεξάγουν μελέτες σχετικά με το δύσκολο αυτό θέμα.

3.4.7 Συνδυασμένες Μεταφορές

Οι στατιστικές που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές έχουν γίνει με τη βοήθεια της INTERCONTAINER (Société Internationale pour le Transport par Transcontainers) για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων με σιδηρόδρομο και της INTERUNIT (Société internationale pour le Transport par Ferroutage) για τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές.

Για τη μεταφορά των εμπορευματοκιβωτίων, η Intercontainer διαχωρίζει τα στοιχεία ως εξής : στοιχεία για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών και στοιχεία για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων μέσω ευρωπαϊκών λιμανιών. Οι μετρήσεις γίνονται σε TEU και TEU-χιλιόμετρα (μονάδες ισοδύναμες με 20 πόδια-χιλιόμετρα). Τα στοιχεία παρέχονται επί τριμηνιαίας βάσης.

Όσον αφορά τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές-οδικές μεταφορές, οι στατιστικές της Interunit παρέχουν στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των μονάδων που έχουν μεταφερθεί, δηλαδή τον συνολικό αριθμό των ημιρυμουλκούμενων, των κινητών αμαξωμάτων, καθώς και των οχημάτων που μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς, επιπλέον στατιστικές λεπτομέρειες δεν υπάρχουν διαθέσιμες.

Υπάρχουν επίσης διαθέσιμα μερικά στοιχεία σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές από την οδηγία των σιδηροδρόμων (πίνακας 7).

3.5. Χρήση υπολογιστών

3.5.1 Χρήση υπολογιστών σε ξεχωριστές έρευνες

Οι υπολογιστές έχουν χρησιμοποιηθεί κατά την επεξεργασία των ξεχωριστών ερευνών στις εξής περιπτώσεις :

- (i) Έρευνα για τον κύκλο των επιχειρήσεων (για τον τομέα των οδικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας)
 - ανάπτυξη προγραμμάτων εντός της Κοινότητας (για ICL 2982) για να επεξεργασθούν αποτελέσματα υπό μορφή πίνακος που έχουν ληφθεί υπό αναδόχους περιληπτικά.
- (ii) Δείκτες τιμών (οδικές μεταφορές)
 - ανάπτυξη προγραμμάτων με εξωτερικούς αναδόχους για την επεξεργασία φακέλων και την παραγωγή περιληπτικών δεικτών. Οι εργασίες για την ανάθεση των προγραμμάτων αυτών σε υπηρεσίες της Κοινότητας έχουν ήδη αρχίσει.
- (iii) Προβλέψεις (βραχυπρόθεσμες)
 - το τρέχον συμβόλαιο με έναν εξωτερικό ανάδοχο

περιλαμβάνει την κατάρτιση προγράμματος το οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί από υπηρεσίες της Κοινότητας.

- (iv) Στατιστικές οδηγίες (οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές, εσωτερική ναυσιπλοΐα)
- ήταν απαραίτητο να υπάρχουν στοιχεία από τις στατιστικές οδηγίες γρηγορότερα και με περισσότερο ευέλικτη μορφή απ' ό,τι έως τώρα έχουν ήδη αρχίσει εργασίες εκπόνησης βασικών προγραμμάτων για την διεξαγωγή των ερευνών από τις υπηρεσίες της Κοινότητας.

3.5.2 Δημιουργία τράπεζας δεδομένων για τις μεταφορές

Επειδή οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν στη διάθεσή τους πολλά στοιχεία σχετικά με τις μεταφορές, κυρίως τα αποτελέσματα του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς, τις στατιστικές οδηγίες και λεπτομερή αντιπροσωπευτικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται κυρίως για σκοπούς υποδομών στις μεταφορές, αποφασίστηκε να δημιουργηθεί στην Επιτροπή μία τράπεζα δεδομένων για τις μεταφορές.

3.6 Επιπτώσεις επί του προϋπολογισμού

3.6.1 1979-1981

Οι απαιτήσεις επί του προϋπολογισμού για την πρώτη πειραματική περίοδο, 1979-1981, υπολογίσθηκαν αρχικά σε 1.290.000 ECU.

Τα ποσά που διατέθηκαν κατά τα τρία αυτά έτη ήταν :

1979	:	290,985 ECU
1980	:	468,943 ECU
1981	:	424,995 ECU

1979-1981: 1.184.923 ECU

3.6.2 1982-1984

Οι απαιτήσεις επί του προϋπολογισμού για την δεύτερη πειραματική περίοδο 1982-1984, υπολογίσθηκαν αρχικά σε 800.000 ECU ανά έτος.

Η παρούσα κατάσταση για τα τρία αυτά έτη είναι :

1982	:	διατέθηκαν 599.996 ECU
1983	:	αναλήφθηκαν 699.395 ECU
1984	:	εγκρίθηκαν 800.000 ECU

4. ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ ΜΕΜΟΝΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

4.1 Βοήθεια για την ανάπτυξη κοινοτικής πολιτικής

Η Επιτροπή θεωρεί σημαντικό να συνεχίσει το ύφος των δημοσιεύσεων της EUROPA TRANSPORT να είναι ουδέτερο αλλά όχι αδιάφορο, ειδικά μεταξύ των διάφορων τομέων· γι' αυτό το λόγο οι πληροφορίες που χρησιμοποιούνται στο σύστημα παρακολούθησης της αγοράς μπορούν και πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν σαν βοήθημα για ανάπτυξη κοινοτικής πολιτικής. Στη συνέχεια παρατίθενται μερικά παραδείγματα για το πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα στοιχεία αυτά του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς.

4.1.1 Προσαρμογή των οδικών τιμολογίων

Εκτός από το να παράσχει τις τάσεις των τιμών (όπως δημοσιεύτηκαν στο EUROPA TRANSPORT), τα αποτελέσματα για τις τιμές των οδικών μεταφορών του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς θα χρησιμοποιηθούν επίσης για να βοηθηθεί η Tariff Committee να ελέγξει τις τάσεις τιμών που ισχύουν σε σχέση με τις τιμές των τιμολογίων. Τα στοιχεία αυτά μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για να βοηθηθούν όσοι ασχολούνται με τον έλεγχο των παραγόντων που επηρεάζουν τη διάρθρωση των οδικών τιμολογίων.

4.1.2 Οδικές ποσοτώσεις της Κοινότητας, Νέες μέθοδοι

Το Συμβούλιο, συμφωνώντας να ισχύσει νέα μέθοδος αυτόματης αναπροσαρμογής του συνολικού αριθμού των αδειών των ποσοτώσεων της Κοινότητας, επιθυμούσε να αντικαταστήσει την ετήσια διαμάχη σχετικά με την αναπροσαρμογή αυτή με ένα σύστημα που θα μπορούσε να παρέχει κοινά αποδεκτή βάση για μία περίοδο μεγαλύτερη των 5 ετών (+30%, +15%, +15%, +15%, +15%). Το Συμβούλιο επίσης συμφώνησε ότι λόγω της εξαιρετικά μεγάλης αύξησης της ζήτησης για οδικές μεταφορές, θα πρέπει, με βάση την πρόταση της Επιτροπής, να εξετάσει το ενδεχόμενο για επιπλέον αύξηση της ήδη συμφωνημένης βασικής αύξησης· η διαδικασία αυτή θα εξασφαλίσει στην ποσόστωση της Κοινότητας συνεχώς αυξανόμενο μερίδιο της αγοράς με βάση την άδεια.

Το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να προσδιοριστούν και να υπολογιστούν αυτές οι ασυνήθιστες περιπτώσεις.

4.1.3 Πολιτική διάλυσης των πλοίων στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Κάθε υπολογισμός για την ποσότητα στην πολιτική διάλυσης των πλοίων για τον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που διεξήχθη σε συνεργασία με την Central Rhine Commission (CCR), προϋποθέτει τον υπολογισμό αρκετών οικονομικών

παραγόντων, όπως π.χ. την τρέχουσα υπερπροσφορά, την μεσοπρόθεσμη αύξηση της ζήτησης, τις παραγγελίες για νέα σκάφη, την αναμενόμενη διάλυση απόυσεία ειδικού προγράμματος διάλυσης και την επιπλέον διάλυση που οφείλεται σε ένα ειδικό πρόγραμμα. Πολλά από αυτά τα στοιχεία μπορούν να συλλεχθούν άμεσα ή έμμεσα από το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς.

4.1.4 Ανάπτυξη του δικτύου συνδυασμένων μεταφορών

Το πρώτο στάδιο της πολιτικής της Επιτροπής σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές είναι η ενθάρρυνση του τρόπου αυτού μεταφορών με νομοθετικές πράξεις. Σε δεύτερη φάση, εξετάζονται ερωτήματα όπως

- Ποια είναι η πιθανή ζήτηση συνδυασμένων μεταφορών;
- Ποια οδικά δίκτυα μπορούν να χρησιμοποιηθούν;
- Υπάρχουν εμπόδια για την καθιέρωση τέτοιων δικτύων;

Η Επιτροπή συνεργάζεται στενά με τους εμπορικούς οργανισμούς για να εκτιμηθούν οι δυνατότητες του τομέα των συνδυασμένων μεταφορών.

4.1.5 Σιδηρόδρομοι

Το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς εφαρμόζεται διαφορετικά στον τομέα των σιδηροδρόμων απ' ότι στους άλλους τομείς, εφόσον η Επιτροπή ενδιαφέρεται λιγότερο για τον ακριβή καθορισμό της απόδοσης. Παρ' όλα αυτά για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, προβλέπεται αύξηση της ζήτησης μέσα στο πλαίσιο της γενικότερης αύξησης της ζήτησης για όλους τους τομείς μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές).

4.2 Ευελιξία ή δυσκαμψία

Η Επιτροπή πιστεύει ότι το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς «πρέπει να θεωρηθεί περισσότερο σαν ένα ευέλικτο σύστημα έρευνας της αγοράς παρά σαν μία άκαμπτη σειρά ερωτήσεων. Αυτό δεν σημαίνει ότι το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς δεν πρέπει να βασίζεται σε κανονική σειρά δεδομένων αλλά ότι εάν η όλη εργασία ορίζεται σε πολύ στενά πλαίσια υπάρχει φόβος κάποια στιγμή να δημιουργηθούν ορισμένα προβλήματα.

Για παράδειγμα, ας εξετάσουμε το ζήτημα των συνδυασμένων μεταφορών. Το άρθρο 7 της οδηγίας σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές (1) χρειάζεται βελτίωση η οποία θα προταθεί σε σχέση με τις στατιστικές για τις συνδυασμένες μεταφορές. Αν και η σχέση μεταξύ του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς και των συνδυασμένων μεταφορών ορίζεται στην παράγραφο 5.3.4. της έκθεσης της Επιτροπής προς το Συμβούλιο του 1980 (2), εντούτοις δεν έχουν γίνει ειδικές προτάσεις για το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς κατά την περίοδο αυτή. Όμως, η συνεργασία με την Intercontainer και την Interunit είχε σαν αποτέλεσμα

(1) Οδηγία 82/603/ΕΟΚ της 28.7.1982

(2) COM(80)785 τελικό της 5.12.1980

- να προστεθεί ένα κεφάλαιο σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στις εκδόσεις της EUROPA TRANSPORT
- να εκτιμηθούν οι δυσκολίες που προκύπτουν κατά τη συλλογή στοιχείων συγκρίσιμων από τις εταιρίες σιδηροδρομικών-οδικών μεταφορών
- να εκδηλωθεί στενή χρήσιμη συνεργασία μεταξύ της Intercontainer και της Inteuport για τη βελτίωση των στοιχείων, σαν προοίμιο του σχεδιασμού ενός άριστου δικτύου.

Ένα άλλο παράδειγμα προέκυψε από την περίπτωση των μεσοπρόθεσμων προβλέψεων. Κατά την περίοδο που γίνονταν προσπάθειες για εφαρμογή της εργασίας αυτής, τα κονδύλια δεν επέτρεπαν πλήρη μελέτη και των τριών τομέων μεταφοράς για το σύνολο της Κοινότητας. Έτσι υιοθετήθηκε ευέλικτη τακτική και συγκεντρώθηκαν στοιχεία για το βασικό πρόβλημα της ημέρας για το οποίο η Επιτροπή χρειαζόταν να διευκρινίσει τη θέση της, το πρόβλημα της πλεονάζουσας μεταφορικής ικανότητας του τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Λόγω δε της αλληλοεξάρτησης που παρατηρείται στην απόδοση των εθνικών και διεθνών μεταφορών στην βορειοδυτική ηπειρωτική Ευρώπη, δεν θεωρείται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη μόνο οι διεθνείς μεταφορές. Γι' αυτόν τον λόγο η μελέτη κάλυψε και τις εθνικές μεταφορές.

Μία άλλη μορφή ευελιξίας αφορά τη διεξαγωγή ερευνών για έναν ειδικά τομέα από όλα τα κράτη μέλη. Ενώ η Επιτροπή ελπίζει να πείσει όλα τα κράτη μέλη να διεξάγουν τις σχετικές έρευνες, έχει γίνει αποδεκτό ότι, για τα κράτη μέλη της περιφέρειας, μερικές έρευνες θα έχουν περιορισμένη αξία ειδικά στις περιπτώσεις που τα αποτελέσματα παρουσιάζονται με λεπτομερή τρόπο όπως συνηθίζεται στα κράτη μέλη του κέντρου. Βεβαίως, απαιτείται συντονισμένη προσέγγιση των στοιχείων που παρέχονται από χώρα σε χώρα διότι διαφορετικά δεν νοείται κοινοτικό σύστημα.

Από τα παραδείγματα αυτά φαίνεται ότι είναι απαραίτητο να είναι ευέλικτο το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτού του είδους η ευελιξία πρέπει να διατηρηθεί και στο μέλλον, όχι μόνο επειδή το σύστημα πρέπει να εξελιχθεί αλλά και επειδή είναι απαραίτητο να γίνεται πρόβλεψη των αυξανόμενων αναγκών για συλλογή πληροφοριών δύο ή τρία χρόνια νωρίτερα.

4.3. Βελτιωμένη διάδοση των πληροφοριών

4.3.1. Προθεσμίες συλλογής πληροφοριών

Ενώ τα αποτελέσματα των ερευνών για τον κύκλο των επιχειρήσεων και των ερευνών για το κόστος μπορούν να συγκεντρωθούν και να επεξεργαστούν μέσα σε τέσσερις έως έξι εβδομάδες από το τέλος του τριμήνου το οποίο αφορούν, άλλες έρευνες σχετικά με τις τιμές και τα στατιστικά στοιχεία συνήθως απαιτούν τρεις έως τέσσερις μήνες. Θεωρείται δε ότι δεν μπορούν στις προθεσμίες αυτές να γίνουν ουσιαστικές βελτιώσεις τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

4.3.2. Προθεσμίες για την ανάλυση

Το πρόγραμμα τρίμηνων δημοσιεύσεων που εγκρίθηκε για τη σειρά MARKET DEVELOPMENT της EUROPA TRANSPORT αναφέρει ότι τα αποτελέσματα που έρχονται δύο μήνες μετά το τέλος του τριμήνου το οποίο αφορούν επεξεργάζονται μέσα στο επόμενο τρίμηνο. Το πρόγραμμα αυτό ενισχύεται όχι μόνο από την ανάγκη να γίνονται οι δημοσιεύσεις κανονικά αλλά επίσης και από την ανάγκη να συγκεντρώνονται τα στοιχεία για ανάλυση μέσα σε ορισμένο διάστημα έτσι ώστε να αυξάνεται η αποδοτικότητα και των υπαλλήλων αλλά και των υπολογιστών.

4.3.3. Προθεσμίες για τη δημοσίευση

Οι εκδόσεις της EUROPA TRANSPORT συνήθως παρουσιάζουν καθυστέρηση στη δημοσίευση. Έτσι, η αξία του υλικού είναι σημαντικά μειωμένη όταν τελικά δημοσιεύεται. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της να μειώσει τις καθυστερήσεις που παρουσιάζονται κατά τη δημοσίευση στο ελάχιστο δυνατό, έτσι ώστε η απόδοση στην αρχική γλώσσα να δημοσιεύεται μέσα σε 2,5 μήνες από το τέλος του τριμήνου το οποίο εξετάζεται.

4.3.4. Διάδοση λεπτομερέστερων στοιχείων

Τα στοιχεία που δημοσιεύονται στη σειρά EUROPA TRANSPORT ιδιαίτερα οι τριμηνιαίες εκδόσεις, περιορίζονται υποχρεωτικά στα ενδιαφέροντα του μέσου αναγνώστη. Ο πιο ενημερωμένος αναγνώστης πιθανότατα θα θεωρήσει ότι το θέμα καλύπτεται επιφανειακά, πράγμα που είναι αναπόφευκτο σε μία έκδοση που καλύπτει ένα μεγάλο τομέα. Είναι δε εντελώς απαραίτητο να τηρηθεί αυστηρά ο αριθμός των σελίδων που διατίθενται για κάθε θέμα επειδή ο αριθμός των θεμάτων που καλύπτονται από την έκθεση συνεχώς αυξάνεται.

Η Επιτροπή σχεδιάζει να επεκτείνει με την διάδοση των λεπτομερέστερων στοιχείων, όπου μπορεί αυτό να δικαιολογηθεί. Προκειμένου να διατηρηθεί μία τέτοια εργασία σε λογικά περιθώρια, είναι πιθανώς απαραίτητο να περιοριστεί σε ειδικές εκδόσεις ή στην κυκλοφορία πινάκων με όσο το δυνατό λιγότερο περιγραφικό κείμενο. Η εργασία αυτή θα διευκολυνθεί ιδιαίτερα αν συγκεντρωθούν διάφορα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς σε μία τράπεζα δεδομένων με τη βοήθεια υπολογιστή.

Μελλοντικά δε, είναι πιθανό να μπορούν οι ίδιοι ενδιαφερόμενοι να έχουν άμεση πρόσβαση στα δεδομένα της τράπεζας αυτής έτσι ώστε να ενημερώνονται με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία ή να διεξάγουν τις δικές τους αναλύσεις.

4.4. Πρόβλεψη

Η Επιτροπή σκοπεύει να συνεχίσει την ανάπτυξη των μεθόδων πρόβλεψης και να αναθέσει και πάλι την εργασία αυτή σε υπηρεσίες εντός της Κοινότητας το συντομότερο δυνατό με τον τρόπο αυτό θα διευκολυνθεί ο έλεγχος εναλλακτικών λύσεων και στρατηγικών.

4.5. Επιπλέον βελτιώσεις στη συλλογή στοιχείων

Αν και στην παράγραφο 4.2. υπογραμμίζεται η ανάγκη για ευελιξία εντούτοις δεν προβλέπονται ειδικές νέες έρευνες για το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς εκτός από μερικές σχετικά με την παραγωγικότητα. Στην περίπτωση των επίσημων στατιστικών πηγών προβλέπονται ή μελετώνται ορισμένες βελτιώσεις. Εν συντομία είναι οι εξής:

Τρεις οδηγίες (οδικές, σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές μεταφορές).

- Διεθνής διαπεριφερειακή (και οι τρεις τομείς)
- Υποδιαίρεση των χωρών του ανατολικού συνασπισμού (οδικές)
- Διασταυρούμενες μεταφορές (οδικές)
- Τριμηνιαίοι πίνακες (οδικές)
- Τύπος οχήματος (οδικές)
- Μεταφορές με οχήματα (οδικές)
- Κενές μεταφορές (οδικές)
- Τύπος άδειας (οδικές) (πιθανώς)
- Τριμηνιαία κατάταξη εμπορευμάτων (σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές).
- Πλήρη φορτία (σιδηροδρομικές)
- Σκάφη της εσωτερικής ναυσιπλοΐας που φθάνουν στην θάλασσα (εσωτερική ναυσιπλοΐα).

Συνδυασμένες μεταφορές

- Στατιστικές βελτιώσεις (άρθρο 7 της οδηγίας 82/603 και οδηγία 80/1117).

Στατιστικές εξωτερικού εμπορίου

- τομέας μεταφοράς,
- εμπορευματοκιβώτιο,
- εθνικότητα.

4.6. Χρήση υπολογιστών

Όσον αφορά την χρήση υπολογιστών εξετάζονται οι ακόλουθες βελτιώσεις:

- να συμπληρωθεί η μεταφορά στοιχείων προς επεξεργασία σε υπολογιστές εντός της Κοινότητας
- να δημιουργηθεί η τράπεζα δεδομένων για τις μεταφορές (η οποία αναφέρθηκε στην 3.5.2)
- να δημιουργηθεί όργανο για τον έλεγχο των επιλογών της πολιτικής
- να διαβιβάζονται αμέσως τα αποτελέσματα από τα συμβαλλόμενα μέρη στην Επιτροπή.

4.7. Επιπτώσεις επί του προϋπολογισμού

4.7.1. Προσέγγιση οριακού κόστους

Μέχρι τώρα ίσχυε να καταβάλλονται τα έξοδα για την εργασία που ζητούσε η Επιτροπή. Η Επιτροπή προτείνει να συνεχίσει να χρηματοδοτεί την εργασία αυτή επί της ίδιας βάσης.

4.7.2. Μελλοντικό κόστος του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς

Επειδή πλέον το σύστημα λειτουργεί στο μεγαλύτερο μέρος του αναμένεται ότι το ετήσιο κόστος του δεν θα υπερβεί κατά πολύ το επίπεδο των 800.000 ECU για δύο έως τρία έτη, με εξαίρεση μία μικρή αύξηση που θα χρειαστεί για την ενσωμάτωση της Ισπανίας και της Πορτογαλίας στο μέλλον. Επομένως, το πραγματικό κόστος μπορεί να υπολογίζεται ότι θα παραμείνει σταθερό.

4.7.3. Διευθέτηση της χρηματοδότησης

Τα κονδύλια που απαιτούνται για το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς θα εγγράφονται κάθε έτος στον προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

1. Μετά από πέντε χρόνια πειραματικής εφαρμογής του συστήματος η Επιτροπή θεωρεί ότι το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς έχει αποδειχθεί χρήσιμο και πρέπει να συνεχιστεί να εφαρμόζεται σε μόνιμη βάση. Τα στοιχεία που έχουν χρησιμοποιηθεί στο σύστημα μέχρι τώρα, έχουν συλλεχθεί είτε εθελοντικά με βάση κάποιο συμβόλαιο ή από τα ήδη υπάρχοντα νομικά έγγραφα.

2. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το σύστημα πρέπει να συνεχίσει να εφαρμόζεται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

Η Επιτροπή θα ενημερώνει το Συμβούλιο κάθε τρία χρόνια σχετικά με τις εξελίξεις του συστήματος και με τα κυριότερα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να έχει νομική βάση και ως εκ τούτου καλεί το Συμβούλιο να επαναμελετήσει την πρότασή της όπως τροποποιήθηκε για τελευταία φορά το 1980 (1).

3. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής βοηθήθηκαν παρα πολύ στο έργο τους από τους ειδικούς των κρατών μελών τους οποίους συμβουλευτήκαν σχετικά με τα διάφορα τεχνικά προβλήματα που προέκυψαν κατά την εφαρμογή νέων ερευνών, όπως επίσης βοηθήθηκαν και από την μελέτη της μεθοδολογίας και των αποτελεσμάτων παρόμοιων ερευνών.

Η Επιτροπή εκτιμά ότι είναι απαραίτητο να συνεχισθεί παρόμοια συνεργασία και στο μέλλον.

4. Το Συμβούλιο ως εκ τούτου καλείται

(α) να εγκρίνει τη συνέχιση και την ανάπτυξη του συστήματος παρακολούθησης της αγοράς, με κόστος που προβλέπεται να παραμείνει σχεδόν στο σημερινό του επίπεδο των 800.000 ECU ανά έτος*

(β) να λάβει υπόψη του ότι θα ενημερώνεται πλήρως σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης της αγοράς με τη βοήθεια έκθεσης που θα του υποβάλλεται κάθε τρία χρόνια*

(γ) να επανεξετάσει την πρόταση της Επιτροπής όπως τροποποιήθηκε για τελευταία φορά το 1980, με σκοπό να δημιουργηθεί νομική βάση για ένα μόνιμο σύστημα παρακολούθησης της αγοράς*

(1) ΕΕ αριθ. C 351, 31.12.1980, σ. 32.