

# **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.

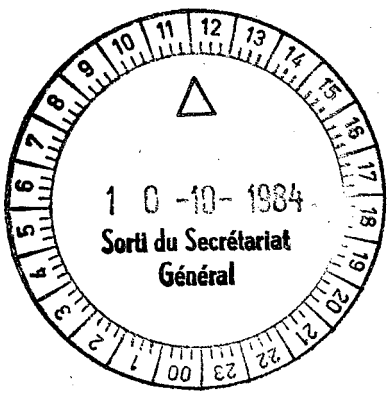
# KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(84) 541 endelig udg.

Bruxelles, den 8. oktober 1984

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET  
SYSTEMET FOR TILSYN MED MARKEDERNE FOR LANDTRANSPORT

---



KOM(84) 541 endelig udg.

1. BAGGRUND

1.1. Meddelelse til Rådet af 1975

- 1.1.1. I sin meddelelse af 1. oktober 1975 (1) fastlagde Kommissionen retningslinjerne for sin politik vedrørende markedsordningen for landtransport af gods inden for Fællesskabet.
- 1.1.2. Et led i denne politik var oprettelsen af et system for tilsyn med og prognoser for markederne, som kunne være en kilde til oplysninger om markedsudviklingen og danne grundlag for en økonomisk analyse.
- 1.1.3. Til meddelelsen var der knyttet et forslag til Rådets forordning (2) om et system for tilsyn med markedet. Dette udkast har været forelagt Europa-Parlamentet (3) og Det økonomiske og sociale Udvalg (4) til udtalelse. Parlamentet godkendte forslaget og fandt, at dels gennemførelse burde tillægges prioritet.

1.2. Rådets erklæring af 1978

- 1.2.1. Efter at have gennemgået forslaget og Kommissionens rapport (5) om tilsynssystemet besluttede Ministerrådet i juni 1978 at afvente resultaterne af Kommissionens praktiske erfaringer inden det traf den endelige beslutning.
- 1.2.2. Et detaljeret arbejdsprogram vedrørende iværksættelsen af systemet i forsøgsperioden indgik også i Rådets erklæring (6).

Forsøgsperioden skulle dække 1979, 1980 og 1981. De budgetmæssige behov for disse tre år skønnedes at ville være 1,29 mio ECU.

---

(1) KOM(75) 490 endelig udg. af 1.10.1975.

(2) EFT C 1 af 5.1.1976, s. 44.

(2) EFT C 293 af 13.12.1976, s. 56.

(4) EFT C 281 af 27.11.1976, s. 2.

(5) SEC(77) 3074 af 8.9.1977.

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

1.3. Rapport til Rådet af 1980

- 1.3.1. I december 1980 forelagde Kommissionen Rådet en rapport (1) om de erfaringer, der var indhøstet i 1979 og 1980, hvori den forklarede, at formålet med at fremlægge rapporten før udgangen af forsøgsperioden var at undgå, at den løbende levering af data blev afbrudt ved udgangen af 1981. Kommissionen foreslog også en række ændringer af det tidligere forslag om et system for tilsyn med markederne (2) og foreslog yderligere, at Rådet på grund af ordningens frivillige karakter vedtog en beslutning snarere end en forordning.
- 1.3.2. Forslaget til Rådets beslutning blev forelagt Parlamentet (3) og Det økonomiske og sociale Udvalg (4) til udtalelse. Parlamentet godkendte forslaget på betingelse af, at der blev medtaget et yderligere kriterium i forslaget.

1.4. Rådets resolution af 1981

- 1.4.1. I juli 1981 vedtog Ministerrådet efter behandling af forslaget og Kommissionens rapport (1) om systemet for tilsyn med markederne at afvente resultaterne af Kommissionens yderligere erfaringer, inden det traf den endelige beslutning.
- 1.4.2. Rådet vedtog derfor følgende resolution (5):

Rådet for De europæiske Fællesskaber

finder det hensigtsmæssigt inden der træffes afgørelse om Kommissionens forslag om at gøre dette system permanent at råde over de samlede resultater af det system for tilsyn med markederne, der iværksættes på forsøgsbasis i årene 1979-1981;

tager til efterretning, at Kommissionen i en treårsperiode fra 1. januar 1982 agter at gennemføre et forsøgsmæssigt tilsyn med markederne for godstransport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje mellem medlemsstaterne for at opnå mere fuldstændige data og oplysninger om udviklingen og situationen på disse markeder;

tager til efterretning, at det forsøgsmæssige tilsyn med markederne iværksættes gradvis og bygger på de karakteristika, der er beskrevet i Kommissionens rapporter af 8. september 1977 og 5. december 1980 og så vidt muligt anvender de oplysninger, der allerede foreligger på nationalt plan;

tager til efterretning, at alle medlemsstaterne har til hensigt fortsat at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre et snævert samarbejde mellem kompetente tjenestegrene i deres lande og Kommissionens tjenestegrene;

og

opfordrer Kommissionen til, når tiden er inde, at forelægge det en rapport over dens endelige konklusioner med hensyn til forsøget og de opnåede resultater.

(1) KOM(80) 785 endelig udg. af 5.12.1980.

(2) EFT C 351 af 31.12.1980, s. 32.

(3) EFT C 172 af 13.7.1981, s. 128.

(4) EFT C 189 af 30.7.1981, s. 17.

(5) Dok. 7973/81 (TRANS 94).

- 1.4.3. De budgetmæssige behov for den anden forsøgsperiode fra 1982-1984 blev anslået til 800 000 ECU pr. år.

1.5. Formålet med nærværende rapport

- 1.5.1. Formålet med nærværende rapport er at forelægge Rådet de oplysninger, der er fremskaffet gennem de erfaringer, der er indhentet siden 1979 og især siden 1982, med henblik på at opnå dets godkendelse af de fastsatte udgifter til systemet med tilsyn med markederne i den foreslåede fremtidige form.
- 1.5.2. Kommissionen mener, at det er nødvendigt at træffe denne beslutning uden at afvente resultaterne af hele det arbejde, der udføres i 1984, således at man kan imødekomme Rådets ønske om, at rapporten forelægges "i god tid".

2. BEHOVET FOR UDVIKLING AF ET SYSTEM FOR TILSYN MED MARKEDERNE SAMT MÅLENE HERFOR I PERIODEN 1979-1984

2.1. Anvendelsesområde

Systemet for tilsyn med markederne vedrører udviklingen inden for international godstransport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje mellem medlemsstaterne.

2.2. Behovet for et system for tilsyn med markederne

I afsnit 49 og 87 i Kommissionens meddelelse til Rådet af 25. oktober 1973 om udviklingen af en fælles transportpolitik (1) anføres det klart, at det ville være ønskeligt at have et system for tilsyn med markederne:

"49. Der skal regelmæssigt udarbejdes prognoser over transportudbuddet og -efterspørgslen, således at fællesskabsinstitutionerne lettere kan afstikke de rammer, der er omhandlet i afsnit 43. Disse prognoser kan medvirke til at undgå investeringsfejltagelser og udtømmning af naturrigdomme og kan også gøre det lettere for myndighederne i medlemsstaterne, transportvirksomhederne og brugerne at træffe de rigtige beslutninger.

"87. Kommissionen vil undersøge, hvilke metoder der kan anvendes til at udvikle transportstatistikkerne, således at der fremskaffes oplysninger, der er nødvendige, for at undersøgelserne kan gennemføres samt statistiske data for transportudbud og -efterspørgsel med særlig henblik på udarbejdelse af prognoser."

(Der henvises i afsnit 43 til spørgsmålet om beslutningstagning på det relevante niveau).

I forbindelse med iværksættelsen af et system for tilsyn med markederne er der tre problemer vedrørende fremskaffelsen af data for international godstransport, der skal løses:

- i en række tilfælde var der visse oplysninger, der overhovedet ikke blev indsamlet (f.eks. resultaterne af opinionsundersøgelser i erhvervskredse og prisundersøgelser i visse medlemsstater);
- en række oplysninger blev indsamlet i den enkelte medlemsstat uden at blive sat ind i en fællesskabshelhed (f.eks. omkostnings- og prisundersøgelser i en række medlemsstater);
- en række oplysninger blev sat ind i en fællesskabshelhed, men spredningen af disse oplysninger skete meget langsomt.

Der blev endvidere ikke gennemført nogen systematisk analyse på fællesskabsplan.

---

(1) Bulletin for De europæiske Fællesskaber, supplement nr. 16/73.

## 2.3. Målene for perioden 1979-1984

### 2.3.1. Forelæggelse og offentliggørelse af resultater

Er fastlæggelsen af de elementer, der indgår i systemet for tilsyn med markederne, af meget stor betydning, så er en hurtig spredning af systemets resultater endnu vigtigere. Det må nødvendigvis forholde sig således, da nytten af tilsynssystemet på lang sigt vil blive vurderet efter, i hvor høj grad det hjælper myndighederne og de enkelte transportvirksomheder med at træffe beslutninger på det tidspunkt, hvor de skal træffe sådanne beslutninger.

### 2.3.2. Prognoser

Skal systemet for tilsyn med markederne være effektivt, må der udarbejdes prognoser over den fremtidige udvikling såvel som analyser af tidligere tendenser. Hvor detaljerede disse prognoser skal være, afhænger af de tidsrammer, man arbejder med. Der er brug for prognoser, som dækker tre forskellige tidsplaner:

- hyppige globale prognoser, der gør det muligt at forudse væsentlige ændringer i markedet;
- årlige prognoser, der skal vise fremtidsudsigterne for hver enkelt transportform i det kommende år; myndigheder har for eksempel behov herfor for at kunne fastsætte de årlige kontingenter for landevejstransport;
- detaljerede prognoser på mellemlang sigt, der for eksempel kan hjælpe transportvirksomhederne i deres beslutninger vedrørende investeringer.

### 2.3.3. Udvidelse af datamængden

Iværksættelsen af et system for tilsyn med markederne kræver ikke blot oplysninger om den transporterede vægt og antallet af ton-kilometer fordelt på hver enkelt transportform, men også oplysninger om priserne for sådanne ydelser og om transportvirksomhedernes omkostninger. Det er også nyttigt at være i besiddelse af udtalelser fra transportvirksomhederne om deres opfattelse af markedssituationen.

Med henblik på i tilstrækkelig høj grad at kunne følge ændringerne på markedet er der behov for kvartalsvise datarapporter, som er tilgængelige, så snart den pågældende periode er udløbet. Der vil også være behov for mere detaljerede data på årsbasis, mens det på mellemlang sigt vil være nødvendigt at tage hensyn til strukturændringer.

### 2.3.4. Anvendelse af edb

På grund af de store mængder data vil det, i det mindste for visse undersøgelser vedkommende, være nødvendigt at anvende edb, enten inden for eller uden for Kommissionens tjenestegrene. Ud over behovet for databehandling i forbindelse med særlige undersøgelser, vil det også være nødvendigt at samle resultaterne i en fælles databank, således at der let kan foretages en tværgående analyse af resultaterne af de forskellige undersøgelser.

### 3. IVERKSÆTTELSEN AF SYSTEMET FOR TILSYN MED MARKEDERNE I PERIODEN 1979-1984

#### 3.1. Anvendelsesområde

Det første område, hvor systemet for tilsyn med markederne blev indført var fragtkørsel, da et system for dette område blev anset for at være det mest komplekse at udvikle; ca. et år senere fulgte udviklingen af et tilsvarende system for de indre vandveje. Udviklingen inden for jernbanetrafikken har været langsommere.

Vigtige former for kombineret transport, som for eksempel huckepack-transport og transport af containere med jernbane, har været omfattet af systemet siden udgangen af 1982.

For så vidt angår indre vandveje har det også været nødvendigt at undersøge både de nationale og de internationale markeder for at kunne foretage en vurdering af udbudssiden.

#### 3.2. Forelæggelse og offentliggørelse af resultater

##### 3.2.1. Forelæggelsesform

Gennem systemet for tilsyn med markederne fremkommer der resultater, der vedrører forskellige perioder - kvartaler, år og perioder på mellemlang sigt. Med henblik på at sprede resultaterne hurtigt er det nødvendigt at udsende særskilte publikationer for at tage højde for, at resultaterne fremkommer med forskellig hyppighed.

##### 3.2.2. Valg af kvartalet som referenceperiode

Selv om der foreligger oplysninger på månedsbasis om den godsmængde, der befordres med jernbane og ad indre vandveje, som en del af de almindelige oplysninger, der står til rådighed for virksomhederne inden for disse transportformer, er der mange andre data, som man ville være nødt til at indsamle særskilt, ofte i form af stikprøveundersøgelser. Omkostningerne ved at drive hele systemet på grundlag af månedlige indsendelser af oplysninger ville derfor være uoverkommelige, hvis man skulle have tilstrækkeligt mange oplysninger i form af stikprøver for hver måned.

Det blev generelt vedtaget at anvende kvartalsvise rapporter i systemet for tilsyn med markederne, idet dette var et rimeligt kompromis mellem behovet for at konstatere ændringer på markedet.

### 3.2.3. Offentliggørelse af resultater

Med henblik på at gøre resultaterne kendt i videre kredse vedtog Kommissionen at offentliggøre en række rapporter i serien EUROPA TRANSPORT, der udgives af generaldirektoratet for transport. Nedenstående række af publikationer er allerede udsendt eller er planlagt udsendt inden udgangen af 1984; det er anført i parentes, hvornår manuskriptet er færdiggjort.

#### 1981

Transport Survey, nr. 1-4, der dækker resultaterne af de kvartalsvise opinionsundersøgelser blandt vognmænd.

Market Developments, nr. 1-2, der dækker andre kvartalsvise indikatorer.

#### Fra 1982

Market Developments, nr. 3-6 (1982), 7-10 (1983), 11-14 (1984), der dækker alle kvartalsvise indikatorer.

Årsrapport, 1981 (juni 1982), 1982 (november 1983), 1983 (juni 1984); disse rapporter indeholder oversigter over det foregående år.

Analyser og prognoser, første årsrapport (vedrørende 1981) (januar 1981), 1982 (januar 1982), 1983 (februar 1983), 1984 (maj 1984) og 1985 (november 1984); disse publikationer indeholder prognoser for det følgende år, og årsrapporten for 1984 indeholder ligeledes prognoser på mellemlang sigt frem til 1987.

### 3.2.4. Forsinkelser i offentliggørelsen af resultater

På grund af personalemangel blev udarbejdelsen af resultaterne forsinket i 1983, og der har også været betydelige forsinkelser i offentliggørelsen af det færdige manuskript (hvilket fremgår af de datoer, der er anført i ovenstående afsnit). Dette skyldtes delvis de uundgåelige problemer i forbindelse med oversættelsen ("Market Developments"-rapporten udsendes på engelsk, fransk og tysk, mens de øvrige rapporter offentliggøres på alle fællesskabssprogene, herunder græsk), og delvis den tid, der medgår til trykning.

Eftersom denne forsinkelse i visse tilfælde har været på mere end seks måneder, har man indført en ordning, hvorefter fortrykte eksemplarer på originalsproget cirkulerer blandt ca. 100 betydelige brugere.

### 3.3. Prognoser

#### 3.3.1. Kvartalsprognoser

Hovedformålet med at udarbejde kvartalsprognoser har været at hjælpe de transportformer, hvor mange virksomheder indgiver en samlet besvarelse (jernbaneselskaberne har tilstrækkelige ressourcer til at udarbejde sådanne prognoser selv). Dette er gjort inden for landevejstransport og transport ad indre vandveje ved hjælp af et spørgsmål om prognoser for kommende aktiviteter, der er blevet stillet som led i opinionsundersøgelsen blandt de erhvervsdrivende (nærmere oplysninger herom står anført i pkt. 3.4.3 i det følgende).

De resultater, der er blevet offentliggjort i "Market Developments"-serien viser for eksempel i rapport nr. 11, at vognmændene har været ret dygtige til at udarbejde prognoser for markedet (figur 2.1), skønt de i deres prognoser har en tendens til at tillægge de sæsonmæssige udsving for stor vægt. Prognoserne vedrørende Rhinen (figur 3.1) er imidlertid ikke så nøjagtige, det vil sige at man i disse ikke forudså det opsving, der fandt sted i begyndelsen af 1983; dette kan imidlertid skyldes den omstændighed, at virksomhederne anmodes om at udarbejde prognoser, som omfatter de kommende tre måneder.

### 3.3.2. Årlige prognoser

Det er de årlige prognoser, der hidtil har vakt størst opmærksomhed inden for systemet for tilsyn med markederne. Der er blevet udarbejdet prognoser for hver enkelt forbindelse (fra en medlemsstat til en anden medlemsstat), for hver transportform og for hver af de ti varegrupper (de ti kapitler i NST-enhedsnomenklaturen for statistisk registrering af godstrafikken). Der er ikke blevet udarbejdet separate prognoser for kombineret transport.

Eftersom transportvirksomhed er en form for afledt efterspørgsel, er det nødvendigt at gøre brug af prognoser fra andre brancher for den samlede og den sektoropdelte økonomi for at kunne udarbejde transportprognoser. De relevante beregninger for hver varegruppe for hver forbindelse er blevet udarbejdet ved hjælp af tidligere data og prognoser fra andre brancher, der er indgået i beregningerne for udarbejdelsen af prognoserne for den transporterede godsmængde for alle tre transportformers vedkommende. Fordelingen af denne godsmængde mellem de tre transportformer er foretaget ved at ekstrapolere ud fra den fordeling på transportformer, der har kunnet konstateres for den pågældende varegruppe og forbindelse.

På grund af arbejdets omfang og nødvendigheden af at anvende ensartede arbejdsmetoder er opstillingen af de grundlæggende prognoser blevet overladt til en institution uden for fællesskabsinstitutionerne, idet det dog til stadighed har været Kommissionens hensigt med tiden at lade fællesskabsinstitutionerne udføre dette arbejde selv.

De seneste resultater viser, at der i 1984 vil finde en yderligere stigning sted i transporten ad landevej og ad indre vandveje (henholdsvis 6% og 3%), mens jernbanetransporten forventes at holde sig uændret. Den samlede transport inden for de tre transportformer vil således stige med 4%, hvorved den samlede internationale transport mellem medlemsstaterne næsten igen vil nå det rekordhøje niveau, der kunne noteres i 1979.

### 3.3.3. Prognoser på mellemlang sigt

Ved hjælp af prognoser på mellemlang sigt undersøger man strukturændringer på markedet, hvorfor man må anvende metoder, der adskiller sig fra de metoder, man benytter i forbindelse med de årlige prognoser, hvor konjunktursituationen inden for transportsektoren spiller en væsentlig rolle. Den metode, man har benyttet, har været den samme som den man har anvendt i forbindelse med infrastrukturplanlægning, bortset fra at det endelige resultat har været anderledes - det har for eksempel drejet sig om at fremskaffe detaljerede oplysninger om flådens sammensætning i stedet for om slusestørrelser.

På grund af manglende midler måtte man i 1980 opgive en række omfattende planer for prognoser på mellemlang sigt på et tidspunkt, hvor den indledende fase var afsluttet; det var således kun muligt at færdiggøre en analyse af udenrigshandelen (1963, 1968, 1973 og 1977), en analyse af transittransporten gennem havne i Benelux og en analyse, i hvilken man sammenlignede vognmandskørsel og firmakørsel inden for den internationale landevejstransport til og fra Nederlandene.

Der blev for nylig iværksat en mere begrænset undersøgelse, der kun omfatter Tyskland, Frankrig, Nederlandene, Belgien og Luxembourg (og Schweiz), og som specielt vedrører indre vandveje. Denne mere begrænsede undersøgelse blev gennemført med det specielle formål at udarbejde en metode til at opstille prognoser for behovet for skibe til flod- og kanalskibsfarten i forbindelse med forslag om en ophugningspolitik.

Resultaterne viser, at den langvarige stigende tendens inden for den samlede transport mellem medlemsstaterne i henhold til prognoserne vil stige med en gennemsnitlig stigningstakt på 3% pr. år frem til 1987. Mens resultaterne af flådestørrelsemodellen er opmuntrende, viser de foreløbige resultater af modellen for opdelingen på transportformer, at den skal udvikles yderligere.

### 3.4. Udvidelse af datamængden

#### 3.4.1. Situationen i 1978

Det er interessant igen at fremdrage de markedstendenser, der blev skitseret i Kommissionens oprindelige arbejdsdokument SEC(77) 3074 af 8. september 1977, som Rådet havde anmodet om at få forelagt, før systemet for tilsyn med markederne blev oprettet på forsøgsbasis. Heraf fremgik det i kapitel 1 i anden del, at de senest foreliggende data for Fællesskabet vedrørte transporten mellem De Seks (EUR-6) i 1974, det vil sige, at disse data var næsten tre år gamle; der forelå også i begrænset omfang andre data for trafikken til og fra Det forenede Kongerige og til og fra Danmark.

Det er vigtigt at bemærke sig, ikke blot at disse fragttrafikdata var meget forældede, men også at der ikke forelå nogen oplysninger for hele Fællesskabet om priser, omkostninger eller udtalelser fra fragtvirksomhederne; ej heller fandtes der nogen prognoser på kort eller mellemlang sigt for markedet, hvorimod der forelå prognoser for infrastrukturen.

#### 3.4.2. Kvartalsrapporter om godsmængde

Da arbejdet vedrørende systemet for tilsyn med markederne indledtes i 1979, havde Kommissionen ikke adgang til nogen harmoniserede kvartalsmæssigt indsamlede data om de godsmængder, der blev transporteret fra en medlemsstat til en anden medlemsstat. Til at begynde med anvendte man forskellige nationale kilder, som blandt andet gav nærmere oplysninger om forskellige varegrupper, og som ofte var baseret på udenrigshandelsstatistikker.

Med indførelsen af de tre direktiver om statistisk registrering af godstransporten ad landevej (1), ad indre vandveje (2) og med jernbane (3) er situationen blevet forbedret, men der er stadigvæk vanskeligheder på følgende områder:

- i) der foreligger månedlige data vedrørende jernbaner og indre vandveje (med en forsinkelse på 3-4 måneder), men der findes ingen data med fordelingen på varegrupper;
- ii) der foreligger ingen kvartårlige data for landevejstransport.

På grund af fordelene ved at anvende harmoniserede statistikker og en pladmangel, der skyldes det stigende antal oversigter i "Market Developments"-rapporten, blev det under alle omstændigheder nødvendigt at nedskære arbejdsmængden på dette felt, således at man noget modstræbende vedtog at udelade detaljer om fordelingen på varegrupper.

---

(1) Direktiv 78/546/EØF af 12.6.1978; EFT L 168 af 26.6.1978, s. 29.

(2) Direktiv 80/1119/EØF af 17.10.1980; EFT L 339 af 15.12.1980, s. 30.

(3) Direktiv 80/1177/EØF af 4.12.1980; EFT L 350 af 23.12.1980, s. 23.

I praksis er de vigtigste kvartalsanalyser af godsmængden blevet udført blandt De Syv (EUR-7) (EUR-6 + Danmark), eftersom der ikke har foreligget brugbare data for Det forenede Kongerige og Irland, og tids-serien for data for Grækenland kun gik tilbage til 1982. På grund af standardiseringen af de kilder, der anvendes i forbindelse med jernbanetransport og transport ad indre vandveje, er det hensigten i den nærmeste fremtid at angive de samlede EUR-7-matricer, i det mindste for disse to transportformers vedkommende.

Da de data, der er omhandlet ovenfor, normalt foreligger senest 4 måneder efter udgangen af det pågældende kvartal, og da manuskriptet til "Market Developments"-rapporten skal være færdigt den 25. februar, den 25. maj osv., omhandler de kvartalsmæssigt indgivne godsmængdedata i alle rapporter det næstsidste kvartal.

### 3.4.3. Befordret vægt og ton-kilometer pr. år

Mængden af de årlige data er meget mere omfattende og gør det muligt at foretage en mere detaljeret strukturanalyse i årsrapporten eller på ad hoc-basis.

Deadline for færdiggørelsen af manuskriptet til årsrapporten (et halvt år efter udgangen af referenceåret) giver anledning til en række begrænsninger, fordi kun visse af de tabeller, der udarbejdes i henhold til direktiverne om jernbanetrafik og flod- og kanalskibsfart, skal forelægges for Kommissionen inden dette tidspunkt, mens der for landevejstransportens vedkommende må påregnes en forsinkelse på 12 måneder i forelæggelsen for Kommissionen. Dette har betydet, at analyser af resultater indsamlet i henhold til direktivet om landevejstransport gælder året forud for det år, rapporten i øvrigt vedrører, og at analysen for det seneste år må foretages på grundlag af diverse kilder (lige-som kvartalsrapporten). Der kan gennemføres yderligere analyser af de årlige data for jernbanetrafik og flod- og kanalskibsfart fra 1985, når datamatiseringen af de resultater, der indsamles i henhold til direktiverne, er skredet yderligere frem (jf. afsnit 3.5.1. (iv) nedenfor).

### 3.4.4. Opinionsundersøgelser i erhvervskredse

Et af formålene med at foretage opinionsundersøgelser blandt virksomheder, der er beskæftiget med landevejstransport og transport ad indre vandveje (disse undersøgelser kan ikke gennemføres i forbindelse med jernbaner), var at fremskaffe tilkendegivelser fra virksomheder om aktivitetsniveauet på markedet, før de "officielle" statistikker forelå.

Dette er forklaringen på, at de spørgsmål, der i opinionsundersøgelsen (landevejstransport) stilles om aktiviteten er temmelig komplicerede. Man mente nemlig ikke, at resultaterne ville være særlig anvendelige, især ikke på nationalt plan, medmindre de var underopdelt efter forbindelse og retning. Andre spørgsmål i opinionsundersøgelsen ligner mere de spørgsmål, man hyppigere finder i sådanne undersøgelser, idet de vedrører kapacitetsudnyttelse, ansættelse af chauffører, likviditetsproblemer og investeringer.

Opinionsundersøgelsen (landevejstransport) blev indledt i tredje kvartal 1979 (Belgien, Frankrig, Italien, Nederlandene), i løbet af 1980 i den øvrige del af EUR-9, og i fjerde kvartal 1981 i Grækenland.

For så vidt angår indre vandveje anvendes et noget enklere spørgeskema, og der udarbejdes særskilte undersøgelser vedrørende Rhinen og nord-syd-forbindelsen (kanalsystemet mellem Nederlandene, Belgien og Frankrig vest for Rhinen). Siden begyndelsen af 1978 har Central-kommissionen for sejlads på Rhinen (CCNR) sammen med "Rhine Navigation Consortium" (CNR) gennemført en opinionsundersøgelse inden for flodtransporten på Rhinen. CCNR har stillet særlige analyser til rådighed for Kommissionen, som vedrører godstrafikken opdelt efter kapitlerne i NST (de væsentlige NST-kapitler: NST 2 (kul osv.), NST 3 (olie osv.), NST 4 (malm osv.) og NST 6 (sand/grus osv.) analyseres i "Market Developments"-rapporten). De øvrige data, som CCNR indsamler, vedrører kapacitetsudnyttelse og fragtrater.

Hvad nord-syd-forbindelsen angår, har der været gennemført opinionsundersøgelser i erhvervskredse i Nederlanden og Belgien siden 1981, men ikke i Frankrig. De franske myndigheder undlod at foretage sådanne undersøgelser, fordi der hurtigt forelå andre oplysninger om situationen på markedet. Endvidere afgiver de belgiske og nederlandske speditører rapport om trafikken til og fra Frankrig, således at man har direkte adgang til en række delvise oplysninger om det franske marked.

### 3.4.5. Prisundersøgelser

Prisundersøgelser har altid været anset som en af de vigtigste indikatorer i bedømmelsen af markedssituationen. Dette skyldes, at prisniveauet tjener to formål; for det første styrer de forholdet mellem udbud og efterspørgsel, og for det andet får man ved at sammenligne prisudviklingen med omkostningsudviklingen en indikator for markedets finansielle tilstand.

I forbindelse med gennemførelsen af prisundersøgelserne er der opstået ikke blot tekniske vanskeligheder (som omtales i det følgende), men der er også opstået vanskeligheder, fordi offentliggørelsen af detaljerede oplysninger, der kan have handelsmæssig værdi for konkurrerende transportvirksomheder, er et ømfindeligt anliggende.

Kommissionens tjenestegrene har forsøgt at overvinde disse vanskeligheder ved kun at offentliggøre prisindekser og ikke absolutte priser. Endvidere har man på landevejstransportområdet kun offentliggjort prisindekser for en bestemt forbindelse, når der forelå data fra vognmænd i begge medlemsstater. Det bedst mulige udbytte af prisoplysningerne fås imidlertid kun, hvis de anvender dem i større udstrækning; mulighederne for en sådan bredere anvendelse er for øjeblikket ved at blive undersøgt af de relevante faglige organisationer for disse særlige transportformer. Det er klart, at dette er et spørgsmål om gensidig tillid, eftersom man inden for en transportform ikke vil være villig til at overveje udvidet anvendelse, hvis en konkurrerende transportform kun går med til at offentliggøre de tal, der vedrører den, i begrænset omfang.

De tekniske vanskeligheder, der er opstået, drejer sig for en stor dels vedkommende om de mange forskellige rejseruter, der kan benyttes specielt inden for landevejstransport, og de heraf følgende vanskeligheder med at beregne brugbare indekser. Nærmere oplysninger om disse vanskeligheder står anført i afsnittene nedenfor om hver enkelt transportform.

Hvad landevejstransporten angår viste en omfattende feasibilityundersøgelse, som blev gennemført i 1979, at oplysningerne om de væsentligste variabler, som benyttes i det obligatoriske tarifsystem, det vil sige godsmængde, afstand og godstype, kunne indsamles i form af stikprøver fra et vist antal rejseruter, og at gennemsnitsprisen derefter kunne beregnes for en typisk rejserute.

På trods af en række vanskeligheder har det siden 1980 været muligt at udarbejde prisundersøgelser og beregne indekser for Tyskland, Frankrig og Nederlandene siden midten af 1981 for Italien og Belgien/Luxembourg og endelig siden midten af 1983 for Grækenland. Der er gennemført pilotundersøgelser i Det forenede Kongerige og Irland, men af forskellige grunde har man indstillet undersøgelsen i Det forenede Kongerige. Man har måttet opgive planerne om at gennemføre en undersøgelse i Danmark på grund af interne vanskeligheder i landet.

Hvad de indre vandveje angår fremgik det af en feasibility-undersøgelse, som blev gennemført i 1980, at der på dette område kunne anvendes metoder, der er enklere end dem, der benyttes på landevejs-transportområdet. Dette skyldtes, at antallet af nøgleruter og vigtige godstyper er begrænset.

Detaljerede oplysninger om sejladsen på Rhinen indsamles af CNR, og indekserne videresendes via CCNR. Med hensyn til trafikken på nord-syd-forbindelsen foreligger oplysningerne om priser på de kontorer, der koordinerer transporten ad indre vandveje, men dette område er ikke tidligere blevet undersøgt systematisk. Man vil inden længe påbegynde arbejdet med at fremskaffe de forskellige prisdata.

Der blev i feasibility-undersøgelsen af jernbanetarifferne nævnt en række forskellige muligheder, der var baseret på de faktiske priser, men jernbaneselskaberne har ikke kunnet acceptere nogen af disse og har derfor fremsat et modforslag, der går ud på, at man anvender en "kurv" af offentliggjorte tariffer. Jernbaneselskaberne gjorde gældende, at den udbredte praksis med at give rabatter lå så tilstrækkelig fast i den internationale trafik, at indekser beregnet på grundlag af enten tariffer eller faktiske priser ville falde sammen. Kommissionens tjenestegrene accepterede dette forslag med nogen tøven og under den forudsætning, at ordningen skulle revideres efter nogle års erfaring.

En af fordelene ved det vedtagne forslag er, at man meget hurtigt kan beregne indekserne ved udgangen af et kvartal, når man først har fastlagt de grundlæggende "kurve". Endvidere er omkostningerne ved at opretholde ordningen meget små bortset fra den periodiske ajourføring af "kurvene".

Da den oprindelige ordning blev taget i brug, udarbejdede man først en "tarifkurv" for trafikken mellem Tyskland, Frankrig og Italien; dette krævede et samarbejde med de pågældende landes jernbaner, DB, SNCF og FS. De første indekser, der blev udarbejdet i 1983, vedrørte forbindelserne Frankrig/Tyskland og Frankrig/Italien. De nederlandske og belgiske jernbaneselskaber, NS og SNCB, er for nylig blevet integreret i ordningen.

### 3.4.6. Omkostningsundersøgelser

Omkostningsundersøgelser gennemføres sædvanligvis på den måde, at der udarbejdes en oversigt over de forskellige omkostninger i en basisperiode, hvorefter udviklingen i sådanne omkostningskomponenter som brændstof, lønninger osv. følges ved hjælp af en fast omkostningsstruktur. Denne fremgangsmåde har den fordel, at den er temmelig let og billig at anvende og kun pålægger de involverede transportvirksomheder et minimum af arbejde, når omkostningsstrukturerne revideres periodisk, for eksempel hvert 4. eller 5. år. En ulempe ved denne fremgangsmåde er, at der ikke tages hensyn til produktivitetsforbedringer, hvorfor man skal være forsigtig med at sammenligne omkostnings- og prisindekser. Produktivitetsforbedringer sænker sandsynligvis omkostningerne med omkring 1% årligt, men det er vanskeligt at få et nøjagtigt tal herfor.

Hvad landevejstransportens omkostninger angår, havde nogle konsulenter allerede udviklet en enhedsmetode for IRU (Den internationale Vejtransportorganisation), som Kommissionen vedtog at anvende efter at have gennemført en feasibility-undersøgelse med henblik på at fastslå, om de nødvendige data- og omkostningsstrukturer forelå i medlemsstaterne; man fandt frem til 14 forskellige omkostningskomponenter.

Undersøgelsen vedrørende omkostningsindekserne for landevejstransport blev først offentliggjort i april 1983, men i de fleste medlemsstater var det muligt at føre serierne tilbage til 1.1.1978. Oprindeligt gjaldt den samlede analyse kun 6 medlemsstater (Tyskland, Frankrig, Nederlandene, Belgien/Luxembourg og Danmark), men senere, da omkostningsstrukturerne for Det forenede Kongerige forelå, blev det også muligt at gennemføre en gennemgribende analyse for Det forenede Kongerige (tidligere havde det kun været muligt at følge omkostningskomponenterne).

Omkostningsindekserne for landevejstransport udarbejdes hver 6. måned, og for de fleste medlemsstaters vedkommende foreligger resultaterne for sidste kvartal (dvs. kun 6 uger efter referencedatoen).

Hvad de indre vandveje angår viste en feasibility-undersøgelse, at der på dette område var større forskelle mellem de metoder, som de pågældende medlemsstater anvendte. Efter konstruktive drøftelser mellem de involverede institutioner enedes man om en fælles fremgangsmåde, og de første resultater blev offentliggjort ved udgangen af 1983. Der er endvidere også planer om at føre disse serier tilbage til 1.1.1979.

Hvad jernbanetransportområdet angår har der været en vis tilbageholdenhed med hensyn til at drøfte omkostninger, idet der er store vanskeligheder forbundet med fordelingen af indirekte og faste omkostninger mellem passager- og fragtbefordringen. Der har imidlertid været en positiv reaktion fra en række jernbaneselskaber, der er villige til at gennemføre en feasibility-undersøgelse om dette vanskelige emne.

### 3.4.7. Kombineret transport

Der er blevet udarbejdet statistikker over den kombinerede transport med bistand fra INTERCONTAINER (Société internationale pour le Transport par Transcontainers) for så vidt angår jernbanecontainertrafikken og med bistand fra INTERUNIT (Société internationale pour le Transport par Ferroutage) for så vidt angår huckepack-trafikken.

For containertrafikkens vedkommende skelner Intercontainer mellem data vedrørende grænseoverskridende europæisk jernbanecontainertrafik og containertrafik via europæiske havne. Disse data opgøres i TEU og TEU/km (twenty-foot equivalent units/km) og de generelle data udsendes kvartalsvis.

Hver enkelt transportvirksomhed, der er tilsluttet Interunit, leverer for huckepack-transportens vedkommende data om antal afsendte enheder, det vil sige det samlede antal sættevogne, veksellad og lastvognstog, der er transporteret på jernbanevogne. Der foreligger ikke yderligere statistiske oplysninger.

Der foreligger årlige tal for kombineret transport, som er indsamlet i henhold til direktivet om jernbanetrafik (tabel 7).

### 3.5. Anvendelse af edb

#### 3.5.1. Anvendelse af edb i forbindelse med de enkelte undersøgelser

De væsentligste områder, på hvilke der anvendes databehandling til bearbejdelse af de enkelte undersøgelser, står anført nedenfor:

- i) Opinionsundersøgelse blandt transportvirksomheder (ad landevej og indre vandveje)
  - udvikling af interne programmer (til ICL 2982) til behandling af de tabeller, som opinionsundersøgelsesvirksomhederne indsender, med henblik på udarbejdelse af samlede oversigter;
- ii) Prisindekser (landevejstransport)
  - udvikling af programmer i samarbejde med udefra kommende opinionsundersøgelsesvirksomheder med henblik på behandling af detaljerede oplysninger og udarbejdelse af indeksoversigter. Arbejdet i forbindelse med at overføre disse programmer til institutionen er blevet påbegyndt;
- iii) Prognoser (kort sigt)
  - den nuværende kontrakt med konsulentfirmaet omfatter udarbejdelse af et program, der kan overføres til institutionen;
- iv) Direktiverne om statistisk registrering (transport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje)
  - der er behov for en hurtigere og mere fleksibel fremsendelse end hidtil af de data, der er omhandlet i direktiverne om statistisk registrering. Arbejdet med at opstille grundprogrammer er blevet indledt i Kommissionen.

### 3.5.2. Oprettelse af en transportdatabank

Den omstændighed, at Kommissionens tjenestegrene har adgang til adskillige større transportdatabaser, nemlig ved hjælp af systemet for tilsyn med markederne, direktiverne om statistisk registrering og den detaljerede tværgående database, der anvendes i forbindelse med transportinfrastrukturen, har bevirket, at der er opnået enighed om at oprette en større transportdatabank under Kommissionen.

### 3.6. Budgetmæssige virkninger

#### 3.6.1. 1979-1981

Det budgetmæssige behov i den første forsøgsperiode fra 1979 til 1981 var oprindeligt anslået til 1 290 000 ECU.

Resultatet i disse tre år var som følger:

|            |               |
|------------|---------------|
| 1979:      | 290 985 ECU   |
| 1980:      | 468 943 ECU   |
| 1981:      | 424 995 ECU   |
| <hr/>      |               |
| 1979-1981: | 1 184 923 ECU |

#### 3.6.2. 1982-1984

Det budgetmæssige behov i den anden forsøgsperiode fra 1982-1984 var oprindeligt anslået til 800 000 ECU pr. år.

Den nuværende situation for de tre års vedkommende er som følger:

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 1982: Resultat               | 599 996 ECU |
| 1983: Der er disponeret over | 699 395 ECU |
| 1984: Der er bevilget        | 800 000 ECU |
| <hr/>                        |             |

#### 4. TILSYNSSYSTEMETS ROLLE OG INDFØRELSE AF FREMTIDIGE FORBEDRINGER

##### 4.1. Støtte i udformningen af Fællesskabets politik

Mens Kommissionen på den ene side mener, at det er af afgørende betydning, at den redaktionelle stil i EUROPA TRANSPORT-publikationerne forbliver neutral, men ikke holdningsløs, især for så vidt angår forholdet mellem transportformerne, kan og bør de oplysninger, der er fremskaffet gennem systemet for tilsyn med markederne, også anvendes som støtte i udviklingen af Fællesskabets politik. Det er naturligvis vigtigt, at man ikke overvurderer denne rolle; systemet kan og bør ikke anvendes som et væsentligt led i vigtige aktuelle transportpolitiske spørgsmål, som for eksempel valget mellem vejledende tariffer og obligatoriske tariffer. I det følgende står anført en række eksempler på, hvorledes de data, der allerede foreligger, eller som er ved at blive indsamlet gennem tilsynssystemet, kan anvendes.

##### 4.1.1. Justering af tariffer for landevejstransport

Ud over at angive de generelle tendenser i prisudviklingen (som offentliggjort i EUROPA TRANSPORT) kan det arbejde, der inden for tilsynssystemet udføres i forbindelse med priserne for transport ad landevej, også benyttes som en hjælp for Tarifudvalget i dets arbejde med at overvåge udviklingen af de faktiske priser i forhold til tarifprisen. Oplysningerne kan også benyttes som en hjælp for dem, der har til opgave at undersøge de faktorer, der indgår i fastsættelsen af strukturen for tariffer for vejtransport.

##### 4.1.2. Fællesskabskontingentet for landevejstransport, nye metoder

Ved at tilslutte sig en ny metode med automatisk tilpasning af antallet af tilladelser under fællesskabskontingentet ønskede Rådet at erstatte de årlige drøftelser om tilpasning med en ordning, der danner grundlag for en forud aftalt tilpasning over en femårsperiode (+ 30%, + 15%, + 15%, + 15%, + 15%). Der var imidlertid også enighed i Rådet om, at hvis efterspørgslen efter landevejstransport skulle stige usædvanlig kraftigt, kunne der på forslag fra Kommissionen gennemføres en stigning ud over den, der var aftalt. På denne måde sikres det, at fællesskabskontingentet fortsat får en stigende del af det regulerede marked.

Gennem tilsynet med transportmarkederne kan en sådan usædvanlig udvikling identificeres og bestemmes kvantitativt.

##### 4.1.3. Ophugningspolitik (indre vandveje)

Fastsættelsen af omfanget af ophugningspolitikken for de indre vandveje, som gennemføres i samarbejde med CCNR (Centralkommissionen for færdsel på Rhinen), kræver en række økonomiske beregninger af for eksempel den aktuelle overkapacitet, udviklingen af efterspørgslen på mellemlang sigt, ordrer på nye fartøjer, den ophugning, der må forventes at finde sted i tilfælde af, at der ikke foreligger en særlig ophugningsordning, og yderligere ophugning på grund af indførelse af en særlig ordning. Mange af disse oplysninger kan indhentes direkte eller indirekte gennem systemet for tilsyn med markederne.

#### 4.1.4. Udvikling af et kombineret transportnet

Første fase i Kommissionens politik vedrørende kombineret transport har bestået i at fremme denne form for transport gennem lovgivning. I anden fase skal følgende spørgsmål vedrørende markedet behandles:

- Hvad er den potentielle efterspørgsel efter kombineret transport?
- Hvilke rutenet vil være levedygtigt?
- Er der flaskehalse i udviklingen af et sådant net?

Kommissionen har etableret et nært samarbejde med erhvervsorganisationerne om udviklingen af den kombinerede transport.

#### 4.1.5. Jernbaner

For så vidt angår jernbanerne har tilsynssystemet en anden betydning end for de andre transportformer, eftersom Kommissionen i mindre grad beskæftiger sig med specifikke kapacitetsproblemer. Udarbejdelsen af prognoser på kort og mellemlang sigt giver imidlertid et grundlag for beregning af efterspørgslen efter jernbanetransport set i forhold til den sandsynlige fremtidige vækst for de tre transportformer under ét (transport med jernbane, ad landevej og ad indre vandveje).

#### 4.2. Fleksibilitet eller stivhed

- 4.2.1. Kommissionen er af den opfattelse, at tilsynssystemet snarere bør opfattes som et fleksibelt system for indhentning af oplysninger om markedet end som en fast række undersøgelser. Dette betyder ikke, at tilsynssystemet ikke skal råde over regelmæssige dataserier, men hvis arbejdets omfang begrænses for meget på et givet tidspunkt, vil der være risiko for, at de relevante dagsaktuelle problemer ikke vil blive omfattet af systemet.
- 4.2.2. Som eksempel kan nævnes spørgsmålet om kombineret transport. I henhold til artikel 7 i direktivet om kombineret transport (1) skal medlemsstaterne i samarbejde med Kommissionen forbedre deres transportstatistikker vedrørende kombineret transport. Skønt forbindelserne mellem tilsynssystemet og den kombinerede transport var nævnt i afsnit 5.3.4 i Kommissionens 1980-rapport til Rådet (2), blev der ikke dengang fremsat særlige forslag på dette område vedrørende tilsynssystemet. Gennem kontakterne med Intercontainer og Interunit er det imidlertid senere blevet muligt at
- udarbejde et særligt afsnit om kombineret transport, der medtages i EUROPA TRANSPORT-publikationer;
  - vurdere vanskelighederne med at fremskaffe sammenlignelige data for huckepack-selskaber;
  - etablere nyttige forbindelser med Intercontainer og Interunit med henblik på at forbedre de data, der indsendes, som optakt til planlægningen af en velfungerende ordning.
- 4.2.3. Et andet eksempel er prognoserne på mellemlang sigt. På det tidspunkt, hvor man forsøgte at gennemføre dette arbejde, var det på grund af manglende økonomiske ressourcer ikke muligt at gennemføre en fuldstændig undersøgelse af alle tre transportformer i hele Fællesskabet. Man valgte derefter en fleksibel fremgangsmåde og koncentrerede ressourcerne om det dengang mest aktuelle problem, som Kommissionen skulle tage stilling til, nemlig spørgsmålet om overkapacitet inden for transport ad indre vandveje. På grund af vekselvirkningen mellem national og international fragtkapacitet i den nordvestlige del af Europa, er det ikke praktisk kun at undersøge den internationale godstransport. Undersøgelsen blev derfor udvidet til også at omfatte den nationale godstransport.
- 4.2.4. En anden form for fleksibilitet bliver aktuel i forbindelse med gennemførelsen af undersøgelser af en bestemt transportform i alle de relevante medlemsstater. Selv om Kommissionen håber, at det vil lykkes for den at overtale alle medlemsstaterne til at gennemføre de nødvendige undersøgelser, erkender den, at visse undersøgelser kan forekomme af begrænset værdi for de perifere medlemsstater, især i de tilfælde, hvor resultaterne forelægges i den detaljerede form, der er sædvane i de centrale medlemsstater. Det er naturligvis nødvendigt at anvende en forholdsvis konsekvent fremgangsmåde i forbindelse med indhentningen af data vedrørende de væsentligste transportstrømme fra land til land, eftersom der ikke uden dette ville eksistere noget fællesskabssystem.

(1) Direktiv 82/603/EØF af 28.7.1982.

(2) KOM(80) 785 endelig udg. af 5.12.1980.

- 4.2.5. Disse eksempler viser, hvorfor tilsynssystemet må være fleksibelt. Kommissionen er af den opfattelse, at denne form for fleksibilitet bør bibeholdes i det fremtidige system, fordi systemet ikke blot skal videreudvikles, men også tage højde for informationsbehov, der ligger to eller tre år ud i fremtiden.

#### 4.3. Forbedret informationsspredning

##### 4.3.1. Forsinkelser i indhentningen af oplysninger

Mens resultaterne af opinionsundersøgelserne blandt transportvirksomhederne og omkostningsundersøgelserne kan fremskaffes og bearbejdes på 4-6 uger efter udgangen af det pågældende kvartal, kræves der til andre undersøgelser af priser og statistikker ofte en periode på 3-4 måneder. Det forventes ikke, at der kan ske væsentlige forbedringer af disse frister, især ikke på kort sigt.

##### 4.3.2. Forsinkelser i udarbejdelsen af analyser

Det kvartalsvise publikationsprogram, der blev vedtaget for MARKET DEVELOPMENTS-serien af EUROPA TRANSPORT, betyder, at resultater, der foreligger to måneder efter udgangen af det pågældende kvartal, bearbejdes i det følgende kvartal. Det er nødvendigt at følge denne tidsplan, ikke blot fordi publikationerne skal udsendes regelmæssigt, men også fordi det er nødvendigt at koncentrere de til rådighed stående ressourcer om analysearbejdet i visse begrænsede perioder for at øge både den menneskelige og maskinelle effektivitet.

##### 4.3.3. Forsinkelser i udgivelsen

EUROPA TRANSPORT-publikationerne har lidt under både normale og somme tider unormale forsinkelser i udgivelsen. Dette formindsker i væsentlig grad materialets værdi, når det endelig udgives. Kommissionen vil fortsat bestræbe sig for at nedbringe forsinkelserne i udgivelsen til et minimum, således at versionen på originalsproget kan udgives senest 2 1/2 måned efter udgangen af det kvartal, som den pågældende publikation dækker.

##### 4.3.4. Spredning af mere detaljerede oplysninger

De oplysninger, der offentliggøres i EUROPA TRANSPORT-serien, især i de publikationer, der udkommer hvert kvartal, må nødvendigvis begrænses til et omfang, som gennemsnitslæseren finder interessant. Den mere avancerede læser vil muligvis kunne konstatere, at det område, der specielt interesserer ham, er blevet dækket på en noget overfladisk måde, hvilket næsten er uundgåeligt i en publikation, der henvender sig til en større kreds. Det har været nødvendigt at foretage yderligere begrænsninger af det antal sider, der kan anvendes til hvert enkelt emne, fordi antallet af emner, som dækkes af rapporten, er blevet udvidet.

Kommissionen agter at udvide sin service med spredning i rimeligt omfang af mere detaljerede oplysninger. For at et sådant arbejde kan holdes inden for rimelige grænser vil det utvivlsomt være nødvendigt at begrænse arbejdet til udsendelse af ad hoc-publikationer eller til rundsendelse af tabeller med et minimum af beskrivende tekst. Udviklingen af sidstnævnte projekt vil i særlig grad blive fremmet, når de forskellige data, der indsamles inden for rammerne af tilsynssystemet, samles i en transportdatabank.

I det lange løb kan det også blive muligt for brugerne at få direkte adgang til oplysningerne i transportdatabanken, således at de kan benytte de seneste oplysninger og foretage deres egne analyser.

#### 4.4. Udarbejdelse af prognoser

Det er Kommissionens hensigt at videreudvikle metoderne til udarbejdelse af prognoser og selv igen snarest muligt at overtage udviklingen af prognosemodellerne. Dette vil lette afprøvningen af alternative scenarier og strategier.

#### 4.5. Yderligere forbedringer i indsamlingen af data

Selv om der i afsnit 4.2. lægges vægt på behovet for fleksibilitet, er der ikke planer om at foretage nogen nye særlige undersøgelser inden for rammerne af tilsynet med transportmarkederne, eventuelt bortset fra nogle produktivitetsundersøgelser. Der forventes eller overvejes en række forbedringer i de officielle statistiske kilder. Det drejer sig kort om følgende:

##### De tre direktiver (om landevejstransport, jernbanetransport og flod- og kanalskibsfart)

- International interregional trafik (alle tre transportformer)
- Underopdeling af østbloklandene (landevejstransport)
- Cross-trade (landevejstransport mellem tredjelande)
- Kvartalsoversigter (landevejstransport)
- Køretøjstype (landevejstransport)
- Rute (landevejstransport)
- Tomkørsel (landevejstransport)
- Type tilladelse (landevejstransport) (eventuelt)
- Kvartalsvis opdeling af transporten på varegrupper (jernbanetransport og flod- og kanalskibsfart)
- Fuldtlastede tog (jernbanetransport)
- Søgående skibe på indre vandveje (flod- og kanalskibsfart)

##### Kombineret transport

- Statistiske forbedringer (artikel 7 i direktiv 82/603 og direktiv 80/1117).

##### Udenrigshandelsstatistikker

- Transportform
- Containertrafik
- Nationalitet.

#### 4.6. Anvendelse af edb

Anvendelsen af edb vil blive videreudbygget på følgende områder:

- færdiggørelse af overførslen af databehandlingen til EF-institutionernes egne anlæg
- oprettelse af transportdatabanken (omtalt i afsnit 3.5.2.)
- udvikling af et instrument til undersøgelse af forskellige transportpolitiske valgmuligheder
- direkte overførsel af data fra opinionsundersøgelsesvirksomhederne til Kommissionen.

#### 4.7. Budgetmæssige virkninger

##### 4.7.1. Marginalomkostningsmetode

Kommissionen har hidtil betalt de marginalomkostninger i forbindelse med det arbejde, den har bestilt. Når en medlemsstat således ikke gennemførte en bestemt undersøgelse, har Kommissionen afholdt omkostningerne 100%. Når en medlemsstat allerede var i gang med at gennemføre en undersøgelse til eget brug, for eksempel de nederlandske og tyske prisundersøgelser, har Kommissionen blot betalt de marginalomkostninger, der var forbundet med at levere det særlige undersøgelsesresultat, den ønskede.

Kommissionen foreslår, at arbejdet fortsat finansieres på dette grundlag.

##### 4.7.2. Fremtidige omkostninger i forbindelse med systemet for tilsyn med markederne

På nuværende tidspunkt, hvor de fleste af de planlagte dele i systemet er iværksat, forventes det ikke, at der vil opstå nogen væsentlig reel stigning i de årlige omkostninger på 800 000 ERE udover en yderligere beskeden bevilling, således at Spanien og Portugal til sin tid kan blive optaget i tilsynssystemet.

##### 4.7.3. Finansieringsordninger

De bevillinger, der kræves til gennemførelse af systemet for tilsyn med markederne, vil hvert år blive opført på De europæiske Fællesskabers budget.

5. KONKLUSION

1. Efter mere end 5 års erfaringer på forsøgsplan er Kommissionen af den opfattelse, at tilsynssystemet klart har vist sin værdi og bør videreføres på permanent basis. De oplysninger, der anvendes inden for tilsynssystemet, er hidtil blevet fremskaffet enten på frivilligt grundlag i henhold til en kontrakt eller på andet retligt grundlag.

2. Kommissionen finder, at systemet bør fortsætte i samarbejde med medlemsstaterne.

Kommissionen vil hvert tredje år aflægge rapport til Rådet om systemets udvikling og dets vigtigste resultater.

Efter Kommissionens opfattelse bør et sådant system have et retsligt grundlag, og den opfordrer derfor Rådet til på ny at overveje dens forslag, der sidst blev ændret i 1980 (1).

3. Kommissionens tjenestegrene har fundet det overordentligt nyttigt at konsultere medlemsstaternes eksperter vedrørende de forskellige tekniske problemer, der er opstået i forbindelse med nye opinionsundersøgelser, og vedrørende en gennemgang fra tid til anden af metoder og resultater af disse undersøgelser.

Kommissionen finder det absolut nødvendigt, at disse konsultationer fortsat finder sted.

4. Rådet opfordres derfor til

- (a) at godkende, at systemet for tilsyn med transportmarkederne videreføres og udvikles. Det er hensigten, at omkostningerne skal forblive på deres nuværende niveau, dvs. 800 000 ECU pr. år
- (b) at bemærke, at det vil blive holdt underrettet om tilsynet med transportmarkederne gennem en rapport hvert tredje år
- (c) at tage Kommissionens forslag, der sidst blev ændret i 1980, op til fornyet behandling, således at det kan danne retsgrundlag for et permanent tilsyn med transportmarkederne.

---

(1) EFT nr. C 351 af 31.12.1980, s. 32.