



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 6.6.2005  
COM(2005) 242 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

**over de ervaring die is opgedaan met de werkzaamheden die zijn uitgevoerd  
overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad van 25 mei 1998 betreffende  
de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg**

## INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING .....	4
1.1	DOELSTELLINGEN.....	4
1.2	BELEIDSCONTEXT.....	6
1.3	UITVOERINGSBEPALINGEN.....	6
1.4	BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN.....	7
2	UITVOERING VAN DE VERORDENING .....	8
2.1	PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN .....	8
2.1.1	Interpretatie van de verordening .....	8
2.1.2	Maatregelen in verband met de niet-naleving van wettelijke verplichtingen .....	9
2.1.3	Overgangsregelingen.....	9
2.2	FINANCIËLE STEUN AAN DE LIDSTATEN .....	9
2.3	BEREIKTE RESULTATEN.....	10
2.3.1	Toezening van de gegevens aan Eurostat.....	10
2.3.2	Methodologische richtsnoeren van Eurostat aan de lidstaten .....	12
2.3.3	Door Eurostat verspreide gegevens.....	13
3	CONCLUSIES .....	13
3.1	TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN.....	13
3.2	TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN .....	14
3.2.1	Dekking van voertuigen onder de drempels.....	14
3.2.2	Dekking van niet-EU-wegvoertuigen .....	14

## FIGUREN

<b>Tabel 1</b> Betaalde subsidies voor de uitvoering van Verordening 1172/98 voor de referentieperiode 1999-2002 (in euro's) .....	10
<b>Tabel 2</b> Beschikbaarheid van de gegevens per 3.11.2004 (% ingevoerde records).....	11
<b>Tabel 3</b> Binnenlands vervoer, 1999-2003 – in miljoen tonkilometers .....	15
<b>Tabel 4</b> Totaal internationaal vervoer (beladen, onbeladen, derdelandenvervoer en cabotage) , 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	16
<b>Tabel 5</b> Internationaal vervoer (exclusief derdelandenvervoer en cabotage) – beladen en onbeladen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	17
<b>Tabel 6</b> Derdelandenvervoer door vervoerders uit rapporterende landen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	18
<b>Tabel 7</b> Cabotage binnen de EU door in de lidstaten geregistreerde vervoerders in 2003 – in duizenden tonkilometers .....	19
<b>Tabel 8</b> Cabotage buiten de EU door in de lidstaten geregistreerde vervoerders in 2003 – in duizenden tonkilometers .....	20
<b>Tabel 9</b> Cabotage door vervoerders uit rapporterende landen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	21
<b>Tabel 10</b> Cabotage door vervoerders uit alle EU-lidstaten* naar land waar cabotage plaatsvindt, 1999-2003 - in miljoenen tonkilometers .....	22
<b>Tabel 11</b> Vervoer van gevaarlijke goederen naar rapporterend land, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	23
<b>Tabel 12</b> Vervoer van gevaarlijke goederen van alle lidstaten*, naar soort gevaarlijke goederen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers .....	24
<b>Figuur 1</b> Vervoer van gevaarlijke goederen, EU-15*, aandeel naar soort gevaarlijke goederen, 2003, tonkilometer .....	25

# **VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

## **over de ervaring die is opgedaan met de werkzaamheden die zijn uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad van 25 mei 1998 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg**

### **SAMENVATTING**

In artikel 7 van Verordening 1172/98 van de Raad van 25 mei 1998 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg is bepaald dat de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag indient over de ervaring die met de overeenkomstig deze verordening uitgevoerde werkzaamheden is opgedaan.

In dit verslag worden nadere bijzonderheden verstrekt. Na een algemene beschrijving van de beleidscontext en van de doelstellingen van de verordening, worden problemen in verband met de uitvoering ervan besproken. Het verslag bevat tevens informatie over de financiële steun aan de lidstaten en over de voornaamste bereikte resultaten. Ten slotte worden in de bijlage tabellen en grafieken verstrekt met informatie over het Europese goederenvervoer over de weg, die is verzameld op basis van Verordening 1172/98.

Dankzij de uitvoering van deze verordening zijn veel meer gedetailleerde gegevens over het Europese goederenvervoer over de weg beschikbaar. De statistieken zijn van hoge kwaliteit. De lidstaten hebben veel geïnvesteerd en grote inspanningen geleverd om aan de eisen van de verordening te voldoen en de meeste leven de vastgestelde termijnen na. Een aantal uitvoeringsmaatregelen zijn door middel van de comitéprocedure goedgekeurd.

## **1 INLEIDING**

### **1.1 DOELSTELLINGEN**

De goedkeuring van Verordening 1172/98 in mei 1998 betekende een grote stap vooruit bij de ontwikkeling van communautaire vervoersstatistieken in de Europese Unie. Deze verordening vormde de rechtsgrondslag voor de verzameling van talrijke soorten gegevens over goederenvervoer over de weg. Door te voorzien in de toezending aan Eurostat van microgegevens uit enquêtes van vervoerders van goederen over de weg, werd de nadruk gelegd op de kwaliteit en de vergelijkbaarheid van de statistische informatie.

Verordening 1172/98 was bedoeld om de Commissie, de overige EU-instellingen en de nationale overheden te voorzien van vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistieken over de omvang en de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg. Deze gegevens waren nodig om het EU-beleid te kunnen formuleren, volgen, controleren en evalueren. Deze doelstelling werd bereikt door de verruiming van sommige essentiële elementen van de gegevens die eerder werden verzameld onder de beide richtlijnen van de Raad betreffende statistieken over goederenvervoer over de weg (78/546/EEG en 89/462/EEG).

De belangrijkste verschillen tussen de voorgaande richtlijnen en Verordening 1172/98 wat de verzamelde gegevens betreft, zijn dat de nieuwe verordening voorziet in:

- de beschrijving van de regionale oorsprong en de regionale bestemming van het intra-EU-wegvervoer. Dit is belangrijk voor de planning en de evaluatie van de trans-Europese vervoernetwerken (TEN-T) en voor het infrastructuurbeleid in het algemeen;
- informatie over lege ritten (voertuigkilometers en aantal) van voertuigen in het nationaal en internationaal vervoer;
- de koppeling tussen het goederenvervoer en de voertuigritten door het meten van de benuttingsgraad van de voertuigen waarmee dit vervoer wordt verricht. Dit is zowel belangrijk voor het bestuderen van het intermodaal vervoer als voor het evalueren van de vervoerskosten;
- informatie over laadvermogen, maximaal toegestaan gewicht, assenconfiguratie en leeftijd van de voertuigen;
- informatie over het soort vrachtgoederen en, indien relevant, over de categorie gevaarlijke goederen. Dit is van belang voor het veiligheidsbeleid en het milieubeleid;
- informatie over de economische activiteit (overeenkomstig de NACE Rev. 1) van de onderneming waaraan het voertuig toebehoort. Dit is van belang om een koppeling tot stand te brengen met bedrijfsstatistieken en ook om de milieugevolgen van vervoer te evalueren door deze naar economische activiteit in te delen;
- informatie over wegcabotage. In het verleden werden statistieken over wegcabotage op basis van administratieve gegevens opgesteld. Zij waren gebaseerd op het in Verordening 3118/93 van de Raad genoemde verslagboekje. Goederenvervoerders moesten deze boekjes bijhouden voor alle voertuigen die cabotage mochten verrichten. Overeenkomstig Verordening 3118/93 waren voor cabotageverrichtingen vanaf 1 juli 1998 niet langer vergunningen vereist en was het niet langer verplicht verslagboekjes bij te houden en de Commissie gegevens te verstrekken. Statistieken over cabotageverrichtingen worden nu verzameld en verspreid in het kader van de regelmatige statistische enquêtes over het wegvervoer, overeenkomstig Verordening 1172/98.

De lidstaten sturen de informatie aan de lidstaten toe in de vorm van microgegevens en niet in de vorm van tabelgegevens zoals in het verleden. Hierdoor wordt Eurostat in staat gesteld om gebruikers, met inachtneming van de nodige waarborgen inzake geheimhouding, statistische tabellen te verstrekken die vele verschillende combinaties van variabelen bevatten.

Dankzij Verordening 1172/98 kan het goederenvervoer over de weg in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid bijgevolg beter worden gevolgd en geëvalueerd met betrekking tot infrastructuur, milieu, energiegebruik en deregulering en liberalisering van de markt voor goederenvervoer over de weg. Ten slotte zorgt dit systeem voor een betere vergelijkbaarheid tussen de verschillende wijzen van vervoer.

Verordening 1172/98 is zo opgezet dat de belasting voor vervoersondernemingen zo veel mogelijk wordt beperkt. De gegevensverzameling is op een steekproefenquête gebaseerd. Er is daarom alleen informatie vereist voor een steekproef van voertuigen voor goederenvervoer en voor een beperkte periode (in het algemeen een week). De meeste vereiste variabelen worden al door de lidstaten verzameld en het invullen van de vragenlijst voor de nieuwe variabelen vergt zeer weinig extra tijd. De lidstaten kunnen van de enquête bovendien de vervoersactiviteiten uitsluiten die door voertuigen onder bepaalde drempels worden verricht.

Een ander voordeel van Verordening 1172/98 is de door de comitéprocedure ingebouwde flexibiliteit, waardoor de Commissie in staat wordt gesteld uitvoeringsmaatregelen en toekomstige aanpassingen aan de bijlagen vast te stellen, op voorwaarde dat deze door het Comité statistisch programma worden goedgekeurd.

## **1.2 BELEIDSCONTEXT**

Voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is een optimale kennis van de omvang en van de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg vereist.

Het gemeenschappelijk vervoersbeleid was oorspronkelijk gericht op de voltooiing van de interne markt door het opheffen van de regelgevende belemmeringen voor het verrichten van vervoersdiensten. Zoals uiteengezet in het Witboek *Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*<sup>1</sup> is dit nu uitgemond in een veel ruimer beleid, dat bedoeld is om de efficiënte werking van de vervoerssystemen van de EU in stand te houden, daarbij uitgaande van de internemarkt-idee en tegelijkertijd rekening houdend met nieuwe uitdagingen waarmee vervoersdiensten worden geconfronteerd.

Verordening 1172/98 maakt ook de verzameling van gegevens over cabotageverrichtingen mogelijk. Dit is belangrijk omdat deze verrichtingen en de ontwikkeling van het wegvervoer in het algemeen op die manier na de openstelling van de markt op 1 juli 1998 (en na het einde van de toepassing van Verordening 3118/93 van de Raad, op grond waarvan gegevens over cabotage werden verzameld), voortdurend kunnen worden geanalyseerd.

De in het kader van Verordening 1172/98 verzamelde gegevens zijn ook bijzonder waardevol voor beroepsorganisaties op het gebied van wegvervoer, daar een grondige kennis van de markt het concurrentievermogen van de ondernemingen in deze sector zal vergroten.

## **1.3 UITVOERINGSBEPALINGEN**

Verordening 1172/98 verleent de Commissie uitvoeringsbevoegdheden die moeten worden uitgeoefend door middel van een comitéprocedure zoals uiteengezet in de artikelen 9 en 10.

Eurostat maakt geleidelijk van deze comitéprocedure gebruik om een aantal voorschriften goed te keuren die op verschillende aspecten van de uitvoering van de verordening betrekking hebben, daarbij rekening houdend met eerder opgedane praktische ervaring. Deze voorschriften worden in de vorm van verordeningen van de Commissie goedgekeurd.

---

<sup>1</sup> Europese Commissie: Witboek - Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen; Luxemburg, ISBN 92-894-0344-6, 28.1.2002.

De eerste van deze uitvoeringsverordeningen, Verordening 2691/1999 van de Commissie<sup>2</sup>, was bedoeld ter verduidelijking van de bepalingen van Verordening 1172/98 op het gebied van landencodes (waar de oorspronkelijke tekst niet consequent was).

In een tweede uitvoeringsverordening, Verordening 2163/2001 van de Commissie<sup>3</sup>, werden voorschriften bepaald inzake de technische regelingen voor de toezending van gegevens, met inbegrip van de structuur van de gegevensbestanden, de recordformaten en de wijze van toezending. De vaststelling van uitvoeringsvoorschriften terzake is geregeld in artikel 5, lid 2, van Verordening 1172/98.

In een derde uitvoeringsverordening, Verordening 6/2003 van de Commissie<sup>4</sup>, zijn de voorschriften voor de verspreiding vastgesteld, met inbegrip van de structuur en de inhoud van de te verspreiden resultaten. In de vaststelling van uitvoeringsvoorschriften terzake was voorzien in artikel 6 van Verordening 1172/98.

De tot nu toe laatste uitvoeringsverordening, Verordening 642/2004 van de Commissie<sup>5</sup>, bevatte details over nauwkeurigheidberekeningen voor de door de lidstaten verzamelde gegevens over goederenvervoer over de weg. De vaststelling van uitvoeringsvoorschriften terzake is geregeld in artikel 4 van Verordening 1172/98.

Er is ook een voorstel opgesteld dat gericht is op de beëindiging van de overgangperiode voor de volledige regionale codering, zodat internationale gegevens over goederenvervoer over de weg ook op regionaal niveau beschikbaar worden gesteld. Dit voorstel kon nog niet bij het Comité statistisch programma worden ingediend omdat de nodige technische hulpmiddelen nog niet beschikbaar zijn. In de vaststelling van uitvoeringsvoorschriften terzake is voorzien in artikel 5, lid 5, van Verordening 1172/98.

#### **1.4 BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN**

Verordening 1172/98 is in al haar onderdelen rechtstreeks in alle lidstaten toepasselijk en hoeft niet in nationale wetgeving te worden omgezet. Bovendien voorziet de verordening in geen enkele afwijking.

Bij besluit van het Gemengd Comité van de EER werd Verordening 1172/98 in 2002 formeel opgenomen in bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-overeenkomst<sup>6</sup>. Volgens dit besluit:

---

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 2691/1999 van de Commissie van 17 december 1999 houdende voorschriften ter uitvoering van Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg, PB L 326 van 18.12.1999, blz. 39.

<sup>3</sup> Verordening (EG) nr. 2163/2001 van de Commissie van 7 november 2001 betreffende de technische aspecten van de toezending van gegevens voor de statistiek van het goederenvervoer over de weg, PB L 291 van 8.11.2001, blz. 13.

<sup>4</sup> Verordening (EG) nr. 6/2003 van de Commissie van 30 december 2002 betreffende de verspreiding van statistieken inzake het goederenvervoer over de weg, PB L 1 van 4.1.2003, blz. 45.

<sup>5</sup> Verordening (EG) nr. 642/2004 van de Commissie van 6 april 2004 inzake de nauwkeurigheidseisen voor de gegevens die ingevolge Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg worden verzameld, PB L 102 van 7.4.2004, blz. 26.

<sup>6</sup> Besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 64/2002 van 31 mei 2002 tot wijziging van bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-overeenkomst, PB L 238 van 5.9.2002, blz. 34.

- is IJsland van toezending van de volgens deze verordening vereiste gegevens vrijgesteld. Voor Noorwegen is de eerste periode voor toezending van de gegevens het eerste kwartaal van 2002;
- moet Liechtenstein de volgens de verordening vereiste gegevens verstrekken maar de gegevensverzamelingsmethoden moeten in overeenstemming met Eurostat worden aangepast aan de structurele kenmerken van het wegverkeer in het land. Meer bepaald kan Liechtenstein gegevens toezenden die alleen betrekking hebben op voertuigen die regelmatig vrachtvervoer op het grondgebied van EER-lidstaten verrichten. Voor Liechtenstein is de eerste periode voor toezending van de gegevens het eerste kwartaal van 2003.

Voor de uitbreiding in 2004 hadden alle tien nieuwe lidstaten verklaard bij de toetreding Verordening 1172/98 ten volle te zullen naleven. Er werd niet om afwijkingen gevraagd. De pretoetredingsperiode kan in feite als een overgangperiode worden beschouwd. Voor veel van de nieuwe lidstaten betekende dit dat volledig nieuwe enquêtes voor goederenvervoer over de weg moesten worden opgesteld, na een ronde proefenquêtes die in 1997 met steun van het Phare-programma werden uitgevoerd. Uit een gedetailleerde analyse is gebleken dat de meeste enquêtes nu vrijwel alle verplichte variabelen bestrijken en dat de steekproefmethoden geschikt zijn. Eind 2004 hadden op een na alle nieuwe lidstaten voor ten minste één periode gegevens ingediend die met succes konden worden behandeld (zie tabel 2).

Bulgarije en Roemenië hebben zich eveneens bereid verklaard Verordening 1172/98 volledig na te leven. Er worden momenteel passende enquêtes opgezet.

Verwacht wordt dat Zwitserland gegevens overeenkomstig de verordening zal toezenden in het kader van de geplande overeenkomst tussen de EU en Zwitserland over statistieken, waarover momenteel onderhandelingen worden gevoerd.

## **2 UITVOERING VAN DE VERORDENING**

### **2.1 PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN**

#### *2.1.1 Interpretatie van de verordening*

Zoals hierboven vermeld worden de statistieken in het kader van Verordening 1172/98 toegezonden in de vorm van microgegevens en niet van geaggregeerde tabelgegevens zoals met de vorige richtlijn het geval was.

De verzameling van microgegevens biedt het grote voordeel dat complexere analyses kunnen worden uitgevoerd dan met geaggregeerde gegevens die aan Eurostat werden toegezonden, daar de variabelen in vele verschillende combinaties kunnen worden geanalyseerd en in kruistabellen kunnen worden opgenomen. Eurostat kan aan de hand van microgegevens de kwaliteit van de gegevens grondiger controleren dan in het verleden mogelijk was. Bovendien wordt voor de bij Eurostat berekende tabellen een voor alle lidstaten gemeenschappelijk algoritme gebruikt, wat niet het geval was toen de lidstaten de tabellen zelf opstelden.

De toezending van microgegevens betekent echter ook dat Eurostat zeer vele vertrouwelijke gegevens ontvangt en verwerkt. Dit vergt veel meer personele middelen dan voor de



toepassing van de vorige richtlijn vereist was. Bovendien moest een nieuwe informaticatoepassing worden ontwikkeld om de gegevens in te voeren en te valideren en om voor verspreiding geschikte tabellen te genereren.

Elk van deze stadia vergde veel nauwe coördinatie. Eurostat heeft de lidstaten gedetailleerde aanbevelingen verstrekt over gegevenscodering, maar in het begin beantwoordden de meeste toegezonden gegevensbestanden niet volledig aan de aanbevolen specificatie. De toezending van de gegevens is sindsdien voor de meeste lidstaten sterk verbeterd, zowel wat efficiëntie als wat vertragingen betreft.

Gezien de validatie en de aggregatie van de microgegevens moesten heel wat methodologische aspecten in aanmerking worden genomen. Uit vergelijkingen tussen door Eurostat berekende geaggregeerde tabellen en de door de lidstaten op basis van dezelfde enquêtegegevens berekende tabellen zijn met name een aantal inconsequenties naar voren gekomen die voortvloeiden uit verschillende benaderingen van verscheidene kwesties.

### *2.1.2 Maatregelen in verband met de niet-naleving van wettelijke verplichtingen*

Eén lidstaat (Griekenland) is er niet in geslaagd Eurostat de in de verordening gespecificeerde gegevens toe te zenden. In oktober 2002 heeft de Commissie dan ook een inbreukprocedure ingeleid. Vervolgens heeft de Commissie bij het Hof van Justitie tegen Griekenland een zaak wegens niet-nakoming van zijn verplichtingen aanhangig gemaakt; deze zaak is op 11 maart 2004 geregistreerd onder nummer C-130/04.

### *2.1.3 Overgangsregelingen*

#### *2.1.3.1 Facultatieve variabelen*

Bijlage A bij de verordening bevat een aantal variabelen die facultatief kunnen worden verstrekt. De Commissie is voornemens te zijner tijd voor te stellen om sommige van deze variabelen verplicht te maken door middel van de comitéprocedure van artikel 9, naarmate de lidstaten hun enquêtes aan de verzameling van deze variabelen aanpassen.

#### *2.1.3.2 Regionale codering van de plaats van lading en lossing*

Verordening 1172/98 voorziet in codering van de plaatsen van lading en lossing binnen de EER op NUTS 3-niveau. Artikel 5 voorziet echter in een overgangsperiode waarin de volledige regionale codering alleen voor binnenlands vervoer vereist is. Deze overgangsperiode eindigt zodra "voldaan is aan de technische voorwaarden voor het gebruik van een doeltreffende regionale codering, zowel voor binnenlands als voor internationaal vervoer". De datum waarop de overgangsperiode eindigt moet door middel van de comitéprocedure worden vastgesteld. De Commissie zal een voorstel doen over de beëindiging van de overgangsperiode wanneer de lidstaten de regionale codering met succes hebben uitgevoerd. Tot dan verleent Eurostat de lidstaten technische ondersteuning voor de regionale codering.

## **2.2 FINANCIËLE STEUN AAN DE LIDSTATEN**

Artikel 8 van de verordening voorziet in financiële bijdragen aan de lidstaten voor de uitvoeringskosten gedurende de eerste drie jaar.

Voor de periode 1999-2002 werd aan de lidstaten in totaal 832 148 euro betaald. Tabel 1 geeft de uitsplitsing naar lidstaat. België, Spanje, Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk hebben gedurende de referentieperiode niet om financiële bijdragen verzocht. Voor de lidstaten die subsidies ontvingen bedroeg het gemiddelde bedrag per subsidie 30 820 euro.

Overeenkomstig artikel 8 kan de Commissie voor een periode van nogmaals drie jaar verdere financiële bijdragen voorstellen. Gezien de snelle vooruitgang bij de uitvoering van de verordening en gezien de onevenredige werkbelasting voor Eurostat en voor de lidstaten voor het beheer van relatief kleine subsidies, is de Commissie echter niet voornemens overeenkomstig artikel 8 verdere financiële bijdragen te verlenen.

**Tabel 1 Betaalde subsidies voor de uitvoering van Verordening 1172/98 voor de referentieperiode 1999-2002 (in euro's)**

Land	1999	2001	2002	Totaal
BE	gsa	gsa	gsa	gsa
DK	15 600	12 100	50 000	77 700
DE	55 800	37 900	50 000	143 700
EL	18 500	gsa	gsa	18 500
ES	gsa	gsa	gsa	gsa
FR	30 000	88 000	gsa	118 000
IE	gsa	13 300	gsa	13 300
IT	54 200	36 721	51 871	142 792
LU	gsa	gsa	gsa	gsa
NL	gsa	13600	40000	53600
AT	18 400	13 900	49 000	81 300
PT	21 200	34 037	32 624	87 861
FI	16 300	22 465	11 155	49 920
SE	16 700	19 050	9 725	45 475
UK	gsa	gsa	gsa	gsa
Totaal	246 700	291 073	294 375	832 148

gsa: geen subsidieaanvragen

## 2.3 BEREIKTE RESULTATEN

### 2.3.1 Toezending van de gegevens aan Eurostat

Volgens artikel 5 geschiedt de toezending van de gegevens voor elk waarnemingskwartaal binnen een termijn van vijf maanden vanaf het einde van het desbetreffende kwartaal. De termijn werd niet nageleefd bij het begin van het uitvoeringsproces, toen de lidstaten bezig waren met de aanpassing van hun enquêtes aan de nieuwe verordening. Tegen 2003 hadden de meeste lidstaten echter aanzienlijke inspanningen geleverd voor de uitvoering van de verordening en nu zenden zij de gegevens binnen de gestelde termijn toe.

De technische bijzonderheden over de wijze van toezending zijn gespecificeerd in de bovengenoemde Verordening 2163/2001 van de Commissie. De gegevens worden aan Eurostat in elektronisch formaat toegezonden en in een veilige omgeving met beperkte toegang verwerkt. Er worden gedetailleerde validatieprocedures toegepast om de kwaliteit van de toegezonden gegevens te analyseren. Aan de lidstaten worden validatierapporten gestuurd waarin de voornaamste fouten worden gemeld en om toezending van gecorrigeerde gegevensreeksen wordt gevraagd. De gegevens die de validatiecontroles doorstaan worden vervolgens in de databank ingevoerd. Dit proces kan worden herhaald tot alle fouten zijn gecorrigeerd. De validatieprocedures worden voortdurend verbeterd. De huidige situatie inzake de ontvangst en invoering van gegevens blijkt uit tabel 2.

**Tabel 2 Beschikbaarheid van de gegevens per 3.11.2004 (% ingevoerde records)**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1	Q2
BE	OK	OK	OK	OK	OK		
CZ		OK	OK	OK	OK	OK	
DK	OK	OK	OK	OK	OK	99%	99%
DE	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
EE					OK	OK	
EL							
ES	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
FR	OK	OK	OK	OK	OK	99%	
IE	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
IT	OK	OK	OK	OK	OK		
CY				OK	OK	OK	R
LV				OK	OK	OK	
LT					OK	OK	
LU	OK	OK	OK	OK	OK	99%	
HU			OK	OK	OK	OK	OK
MT			Q3 99%				
NL	OK	OK	OK	OK	Q1 OK Q4 99%	R	
AT	OK	OK	OK	OK	OK		
PL						OK	
PT	OK	OK	OK	OK	R	OK	
SI			R	R	Q1 OK	OK	
SK					OK	99%	99%
FI	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
SE	AD	OK	OK	OK	OK	OK	
UK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
LI							
NO	OK	OK	OK	OK	R		

R Gegevens verworpen (onder de drempel van 99%) wegens ontdekte fouten

OK Gegevens volledig (100%) ingevoerd in productiedatabank (PERT)

AD Gegevens ingediend overeenkomstig vroegere richtlijnen.

De gevalideerde microgegevens worden vervolgens geaggregeerd om statistische tabellen voor verspreiding op te stellen.

Als aanvullende validatiecontrole werd besloten tabellen op basis van de bij Eurostat verkregen aggregaten en tabellen met nationale aggregaten te vergelijken. Hierbij kwamen nog inconsistenties aan het licht en konden een aantal methodologische problemen worden opgelost die zich bij de nationale gegevensverzamelingen nog voordeden. Op die manier kon de kwaliteit van de in het kader van de verordening geproduceerde statistieken aanzienlijk worden verbeterd.

### 2.3.2 *Methodologische richtsnoeren van Eurostat aan de lidstaten*

Eurostat heeft een referentiehandleiding<sup>7</sup> opgesteld met richtsnoeren voor de lidstaten en de kandidaat-lidstaten die de verordening uitvoeren. De referentiehandleiding zal regelmatig worden bijgewerkt en de recentste informatie, documentatie of richtsnoeren bevatten die voor de verzameling van deze statistieken relevant zijn. Eurostat heeft lidstaten en kandidaat-lidstaten ook bilaterale bijstand verleend voor specifieke moeilijkheden bij de uitvoering van de verordening. Deze kwesties zijn in de handleiding opgenomen wanneer zij van algemeen belang zijn.

De in de handleiding verstrekte informatie is als volgt gestructureerd:

Deel A: aanbevelingen voor steekproefenquêtes naar het goederenvervoer over de weg

Deel A van de handleiding bevat algemene richtsnoeren voor de uitvoering van enquêtes naar het goederenvervoer over de weg met het oog op de verzameling van de krachtens Verordening 1172/98 vereiste informatie. Het heeft betrekking op beginselen en methoden die worden en kunnen worden toegepast en is zowel nuttig voor het opzetten van nieuwe enquêtes als voor de aanpassing van bestaande enquêtes.

Deel B: aanbevelingen voor de variabelen – definities en toelichtingen

Deel B van de handleiding bevat een systematische referentie voor alle variabelen in de verordening, met definities, aanvullende uitleg en aanbevelingen.

Het bevat ook aanvullende informatie over aspecten zoals nauwkeurigheidseisen en dekking van de gegevens.

Deel C: voorschriften voor toezending van gegevens aan Eurostat en aanbevelingen inzake verspreiding

Deel C van de handleiding bevat richtsnoeren inzake de technische aspecten van gegevenstoezending aan Eurostat. Het heeft betrekking op onderwerpen als gegevensstructuren, recordformaten, bestandsnamen en elektronische gegevensoverbrenging. Het bevat tevens informatie over validatie van de gegevens

---

<sup>7</sup> Reference Manual for the implementation of Council Regulation 1172/98 on statistics on the carriage of goods by road, Eurostat, Luxembourg, Collection Methods and Nomenclatures, 2003 (in het Engels, Frans en Duits beschikbaar).

bij Eurostat, over de aggregatie van gegevens tot tussentabellen en standaardtabellen en ten slotte over de gegevensverspreiding door Eurostat.

Eurostat heeft ook een document *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*<sup>8</sup> opgesteld waarin de informatie wordt samengevat die de landen verstrekken over de methoden die worden gebruikt voor de enquêtes over goederenvervoer over de weg, overeenkomstig artikel 7 van de verordening.

### 2.3.3 Door Eurostat verspreide gegevens

Na de vaststelling van Verordening 6/2003 van de Commissie, die gedetailleerde voorschriften bevat voor de verspreiding van in het kader van de verordening verzamelde gegevens, mogen alle beschikbare gegevens in de NewCronos databank worden ingevoerd zodra zij de validatiecontroles hebben doorstaan. Op die manier kunnen de gebruikers statistische tabellen krijgen die zijn gebaseerd op gegevens die overeenkomstig de verordening zijn toegezonden en die betrekking hebben op de periode vanaf 1999 (zie tabel 2).

Op basis van in het kader van de verordening verzamelde statistieken heeft Eurostat in de reeks *Statistics in Focus* ook vijf korte publicaties opgesteld over:

- algemene tendensen in het goederenvervoer over de weg;
- cabotageverrichtingen;
- vervoer van gevaarlijke goederen.

Deze reeks publicaties zal regelmatig blijven verschijnen.

De lidstaten worden actief bij de goedkeuring van deze publicaties betrokken.

De bijlage bevat een selectie van statistische tabellen.

## 3 CONCLUSIES

De ervaringen met de uitvoering van Verordening 1172/98 waren over het algemeen positief. Heel wat werk en middelen zijn besteed aan het opzetten van een geheel nieuw systeem. Alle problemen in verband met het toezenden, invoeren en valideren van de gegevens en met de interpretatie van de verordening zijn aangepakt en de meeste zijn ook opgelost. Ook over de kwesties in verband met de verspreiding en over de daarmee samenhangende problemen op het gebied van geheimhouding is overeenstemming bereikt en met de verspreiding van de gegevens is een aanvang gemaakt.

### 3.1 TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN

Op korte termijn zal prioriteit worden gegeven aan de verspreiding van nieuwe variabelen en van de tijdreeksen van de voornaamste variabelen die betrekking hebben op vervoersstatistieken, evenals aan de uitvoering van de verordening door de toetredende

---

<sup>8</sup> Zal in 2004 in de reeks *Methods and Nomenclatures* worden gepubliceerd.

landen. Zoals vermeld in punt 1.4 wordt verwacht dat deze landen bij de toetreding alle bepalingen van de verordening zullen kunnen uitvoeren.

Zoals vermeld in punt 1.3 worden voorstellen voor verordeningen van de Commissie over nauwkeurigheidseisen en over de beëindiging van de overgangperiode voor volledige regionale codering voorbereid.

Zoals uiteengezet in punt 2.2 is de Commissie niet voornemens overeenkomstig artikel 8 verdere financiële bijdragen aan de lidstaten te verstrekken. Voor de nieuwe lidstaten en voor de resterende kandidaat-lidstaten is financiële steun in beginsel uit de middelen voor het uitbreidingsproces beschikbaar.

## **3.2 TOEKOMSTIGE ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN**

### *3.2.1 Dekking van voertuigen onder de drempels*

Overeenkomstig artikel 1 van de verordening kan wegvervoer door voertuigen waarvan het gewicht onder een bepaalde grens blijft van rapportering worden vrijgesteld, teneinde de kosten van de enquêtes voor de lidstaten tot een minimum te beperken. Sommige lidstaten verzamelen niettemin een deel van deze informatie voor hun eigen behoeften. Het is bekend dat deze kleinere voertuigen voor goederenvervoer over de weg een vrij klein deel van het vervoer, gemeten in ton en tonkilometer, voor hun rekening nemen en dat uitsluiting ervan slechts weinig invloed heeft op de kwaliteit van deze statistieken. Kleinere voertuigen voor goederenvervoer over de weg hebben echter een groot aandeel in het wegverkeer (gemeten in voertuigkilometers). In de toekomst zal het dan ook belangrijk zijn dat de gevolgen van deze gewichtsgrenzen voor de kwaliteit van alle in het kader van deze verordening verkregen informatie worden geanalyseerd. Het kan wenselijk zijn een of andere vorm van regelmatige verzameling van gegevens over voertuigen onder deze gewichtsgrenzen voor te stellen.

### *3.2.2 Dekking van niet-EU-wegvoertuigen*

Overeenkomstig artikel 1 is de verzameling van de gegevens in het kader van deze richtlijn gebaseerd op een 'nationaliteitsconcept', in die zin dat zij gebeurt voor voertuigen die in het rapporterende land zijn geregistreerd. Dit concept was noodzakelijk om nationale enquêtes mogelijk te maken en de verzameling van gegevens aan de landsgrenzen binnen de EU te vermijden. Statistieken voor andere wijzen van vervoer zijn echter op een ander concept gebaseerd, namelijk het 'territorialiteitsconcept'. Voor wegvervoer zou dit de totale stroom goederen en voertuigen weergeven die een land binnenkomen of verlaten of binnen een land reizen, ongeacht de nationaliteit van het vervoermiddel. Overeenkomstig de verordening is informatie over goederen die in de rapporterende landen worden vervoerd door in andere landen geregistreerde voertuigen alleen beschikbaar wanneer deze landen EU-lidstaten zijn. Naarmate meer landen tot de Europese Unie toetreden zal Eurostat een ruimere kijk krijgen op de in de Europese Unie vervoerde goederen, ongeacht de nationaliteit van het voertuig, hoewel het beeld nooit helemaal volledig zal zijn. Om een compleet beeld van het goederenvervoer over de weg op het EU-grondgebied te krijgen, zullen eventueel aanvullende maatregelen moeten worden genomen voor de verzameling van vervoersactiviteiten door buiten de EU geregistreerde voertuigen.

## BIJLAGE: selectie van statistische tabellen

**Tabel 3 Binnenlands vervoer, 1999-2003 – in miljoen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584	2.43%
<b>DK</b>	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012	1.37%
<b>DE</b>	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205	28.23%
<b>EL*</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES**</b>	98 134	106 936	114 004	129 510	138 412	17.20%
<b>FR</b>	159 026	163 163	168 572	169 742	170 895	21.23%
<b>IE</b>	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935	1.48%
<b>IT</b>	151 967	158 250	154 749	160 082	:	:
<b>LU</b>	377	415	487	583	565	0.07%
<b>NL</b>	32 682	31 538	31 000	30 257	:	:
<b>AT</b>	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036	1.62%
<b>PT***</b>	14 309	14 220	16 351	14 916	:	:
<b>FI</b>	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896	3.34%
<b>SE</b>	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467	3.91%
<b>UK</b>	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933	19.12%
<b>Totaal****</b>	934 825	962 036	974 612	996 234	804 940	100.00%

\* Sinds 1999 heeft Griekenland geen gegevens toegezonden.

\*\* Sinds 2002 neemt Spanje in zijn enquête ook cijfers op over het vervoer van goederen binnen eenzelfde stad, wat tot een zeer grote stijging van de cijfers over binnenlands vervoer heeft geleid.

\*\*\* Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.

\*\*\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003) en zonder Italië, Nederland en Portugal (2003).

**Tabel 4 Totaal internationaal vervoer (beladen, onbeladen, derdelandenvervoer en cabotage), 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	21 526	31 293	32 617	32 496	30 959	12.14%
<b>DK</b>	12 814	13 021	11 269	11 459	11 997	4.70%
<b>DE</b>	51 539	54 179	58 948	59 740	63 545	24.91%
<b>EL*</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	36 128	41 782	47 041	55 039	54 183	21.24%
<b>FR</b>	45 688	40 836	38 298	34 617	32 700	12.82%
<b>IE</b>	2 469	3 938	3 203	3 545	3 715	1.46%
<b>IT</b>	25 324	26 427	31 764	32 600	:	:
<b>LU</b>	5 936	7 195	8 212	8 596	9 079	3.56%
<b>NL</b>	50 882	48 028	47 492	47 161	:	:
<b>AT</b>	21 702	22 733	25 078	25 835	26 520	10.40%
<b>PT**</b>	11 778	12 616	13 616	14 807	:	:
<b>FI</b>	3 850	4 258	3 800	3 897	4 030	1.58%
<b>SE***</b>	2 738	4 169	4 191	4 816	5 171	2.03%
<b>UK</b>	17 241	15 284	13 504	13 115	13 210	5.18%
<b>Totaal****</b>	309 615	325 759	339 033	347 723	255 109	100.00%

\* Sinds 1999 heeft Griekenland geen gegevens toegezonden.

\*\* Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.

\*\*\* Voor Zweden omvatten de cijfers voor 1999 geen cabotagevervoer.

\*\*\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003) en zonder Italië, Nederland en Portugal (2003).



**Tabel 5 Internationaal vervoer (exclusief derdelandenvervoer en cabotage) – beladen en onbeladen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	10.84%
<b>DK</b>	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	5.09%
<b>DE</b>	45 652	48 684	52 150	52 174	56 072	25.46%
<b>EL*</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	23.39%
<b>FR</b>	41 975	37 863	35 917	32 673	31 304	14.21%
<b>IE</b>	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	1.33%
<b>IT</b>	24 465	25 742	30 553	31 400	:	:
<b>LU</b>	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	1.13%
<b>NL</b>	41 005	37 876	37 470	36 782	:	:
<b>AT</b>	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	8.98%
<b>PT**</b>	10 990	11 792	12 135	12 870	:	:
<b>FI</b>	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	1.77%
<b>SE</b>	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	1.95%
<b>UK</b>	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	5.85%
<b>Totaal***</b>	270 830	283 466	294 046	298 951	220 231	100.00%

\* Sinds 1999 heeft Griekenland geen gegevens toegezonden.

\*\* Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.

\*\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003) en zonder Italië, Nederland en Portugal (2003).

**Tabel 6 Derdelandenvervoer door vervoerders uit rapporterende landen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	3 338	4 606	4 481	5 110	5 225	19.61%
<b>DK</b>	436	607	573	432	598	2.24%
<b>DE</b>	4 355	4 087	5 109	5 964	5 907	22.17%
<b>EL*</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	791	1 063	1 368	2 101	1 919	7.20%
<b>FR</b>	2 957	2 158	1 774	1 414	846	3.18%
<b>IE</b>	354	562	371	445	296	1.11%
<b>IT</b>	509	412	610	528	:	:
<b>LU</b>	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548	17.07%
<b>NL</b>	8 245	8 455	8 020	8 570	:	:
<b>AT</b>	5 827	5 676	6 006	6 393	6 289	23.61%
<b>PT**</b>	688	784	1 333	1 751	:	:
<b>FI</b>	103	231	82	159	98	0.37%
<b>SE</b>	17	318	348	571	646	2.42%
<b>UK</b>	293	223	238	214	269	1.01%
<b>Totaal***</b>	31 349	33 618	34 960	37 906	26 641	100.00%

\* Sinds 1999 heeft Griekenland geen gegevens toegezonden.

\*\* Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.

\*\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003) en zonder Italië, Nederland en Portugal (2003).

Tabel 7 Cabotage binnen de EU door in de lidstaten geregistreerde vervoerders in 2003 – in duizenden tonkilometers

Cabotage verricht in:															
Cabotage naar vervoerders uit:	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	SE	FI	UK
BE		:C	350 257	:C	35 342	961 018	:C	63 324	3 433	147 706	11 900	:C	3 555	:C	269 843
DK	:C		75 485	-	:C	:C	-	:C	-	986	:C	-	51 689	-	9 745
DE	24 362	48 879		41 525	173 076	414 897	-	325 223	1 430	55 195	165 690	:C	110 560	:C	121 493
EL	:	:	:		:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	-	-	23 070	-		638 526	-	45 323	-	:C	-	:C	-	-	:C
FR	48 422	:C	77 514	:C	78 495		-	156 897	:C	:C	:C	-	-	-	172 882
IE	-	-	:C	-	:C	12 826		:C	-	-	-	-	-	-	461 339
IT	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:	:	:	:	:
LU	106 152	54 151	759 104	-	14 480	1 027 020	:C	47 152		4 913	11 326	:C	:C	-	8 972
NL	:	:	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:	:	:
AT	1 816	120	238 900	2 142	5 729	15 053	:C	170 792	:C	1 033		-	3 589	-	5 662
PT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:
SE	:C	:C	156 767	-	:C	:C	-	:C	-	:C	-	-		6 125	:C
FI	-	-	:C	-	:C	-	-	-	-	-	-	-	:C		-
UK	5 570	-	22 016	-	:C	25 803	:C	:C	:C	3 684	-	-	-	-	
<b>Totaal*</b>	<b>189 382</b>	<b>118 403</b>	<b>1 719 772</b>	<b>46 723</b>	<b>320 382</b>	<b>3 096 471</b>	<b>4 733</b>	<b>819 840</b>	<b>6 313</b>	<b>215 429</b>	<b>189 100</b>	<b>30 957</b>	<b>178 608</b>	<b>6 745</b>	<b>1 070 008</b>

: v vertrouwelijk

\* Totaal zonder Griekenland, Italië, Nederland en Portugal

- Niet van toepassing

**Tabel 8 Cabotage buiten de EU door in de lidstaten geregistreerde vervoerders in 2003 – in duizenden tonkilometers**

<b>Cabotage verricht in:</b>					
<b>Cabotage naar vervoerders uit:</b>	<b>CH</b>	<b>NO</b>	<b>Toetredende landen</b>	<b>Overige**</b>	<b>Totaal extra-EU</b>
<b>BE</b>	2 679	-	5 354	1 318	9 350
<b>DK</b>	-	50 035	-	-	50 035
<b>DE</b>	33 412	:C	19 351	13 823	79 243
<b>EL</b>	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	-	-	-	4 172	4 172
<b>FR</b>	:C	-	-	8 202	10 060
<b>IE</b>	-	-	-	-	-
<b>IT</b>	:	:	:	:	:
<b>LU</b>	3 331	:C	1 264	271	5 708
<b>NL</b>	:	:	:	:	:
<b>AT</b>	3 224	:C	6 219	203	9 919
<b>PT</b>	:	:	:	:	:
<b>FI</b>	-	:C	-	-	6 686
<b>SE</b>	-	49 111	-	-	49 111
<b>UK</b>	-	-	-	-	-
<b>Totaal*</b>	<b>44 504</b>	<b>119 605</b>	<b>32 188</b>	<b>27 989</b>	<b>224 286</b>

: c Vertrouwelijk

\* Totaal zonder Griekenland, Italië, Nederland en Portugal.

- Niet van toepassing

**Tabel 9 Cabotage door vervoerders uit rapporterende landen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	938	1 366	1 635	2 226	1 867	22.67%
<b>DK</b>	102	248	187	132	191	2.32%
<b>DE</b>	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565	19.00%
<b>EL</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	271	246	350	586	749	9.09%
<b>FR</b>	756	815	607	530	551	6.69%
<b>IE</b>	416	725	537	420	491	5.97%
<b>IT</b>	350	273	599	671	:	:
<b>LU</b>	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044	24.82%
<b>NL</b>	1 632	1 697	2 002	1 810	:	:
<b>AT</b>	222	345	449	440	455	5.52%
<b>PT</b>	99	40	148	187	:	:
<b>FI</b>	35	49	46	30	25	0.30%
<b>SE*</b>	:	119	164	165	230	2.79%
<b>UK</b>	44	110	59	85	68	0.83%
<b>Totaal**</b>	<b>7 436</b>	<b>8 672</b>	<b>10 029</b>	<b>10 868</b>	<b>8 237</b>	<b>100.00%</b>

\* Voor Zweden werden voor 1999 geen gegevens over cabotage gemeld.

\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003), Zweden (1999) en Italië, Nederland en Portugal (2003).

**Tabel 10 Cabotage door vervoerders uit alle EU-lidstaten\* naar land waar cabotage plaatsvindt, 1999-2003 - in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	419	467	613	437	189	2.30%
<b>DK</b>	40	52	100	109	118	1.44%
<b>DE</b>	2 535	2 571	2 648	3 032	1 720	20.88%
<b>EL</b>	7	64	79	102	47	0.57%
<b>ES</b>	537	411	600	643	320	3.89%
<b>FR</b>	1 488	2 074	2 657	3 299	3 096	37.59%
<b>IE</b>	5	25	10	14	5	0.06%
<b>IT</b>	933	714	888	754	820	9.95%
<b>LU</b>	11	9	16	24	6	0.08%
<b>NL</b>	171	225	266	295	215	2.62%
<b>AT</b>	142	217	291	217	189	2.30%
<b>PT</b>	30	42	30	35	31	0.38%
<b>FI</b>	0	2	32	2	7	0.08%
<b>SE</b>	236	210	217	203	179	2.17%
<b>UK</b>	712	1 325	1 292	1 465	1 070	12.99%
<b>CH</b>	44	50	79	66	45	0.54%
<b>NO</b>	12	50	51	83	120	1.45%
<b>Andere</b>	113	162	159	88	60	0.73%
<b>Totaal*</b>	<b>7 436</b>	<b>8 672</b>	<b>10 029</b>	<b>10 868</b>	<b>8 237</b>	<b>100.00%</b>

\* Zonder cabotage verricht door vervoerders uit Griekenland (1999-2003), uit Zweden (1999) en uit Italië, Nederland en Portugal (2003).

**Tabel 11 Vervoer van gevaarlijke goederen naar rapporterend land, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>BE</b>	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	4.85%
<b>DK</b>	887	853	827	998	780	1.44%
<b>DE</b>	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	23.61%
<b>EL</b>	:	:	:	:	:	:
<b>ES</b>	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	22.52%
<b>FR</b>	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	16.26%
<b>IE</b>	597	954	1 139	1 094	1 414	2.61%
<b>IT</b>	10 875	10 894	11 086	10 523	:	:
<b>LU</b>	200	189	245	337	327	0.60%
<b>NL</b>	950	848	2 123	1 680	:	:
<b>AT</b>	960	924	1 064	985	1 132	2.09%
<b>PT*</b>	1 571	1 276	1 775	1 730	:	:
<b>FI</b>	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	4.44%
<b>SE</b>	:	1 779	1 623	2 009	1 778	3.29%
<b>UK</b>	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	18.29%
<b>Totaal**</b>	<b>61 131</b>	<b>66 072</b>	<b>69 010</b>	<b>68 107</b>	<b>54 113</b>	<b>100.00%</b>

\* Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.

\*\* Totaal zonder Griekenland (1999-2003), Zweden (1999) en Italië, Nederland en Portugal (2003).

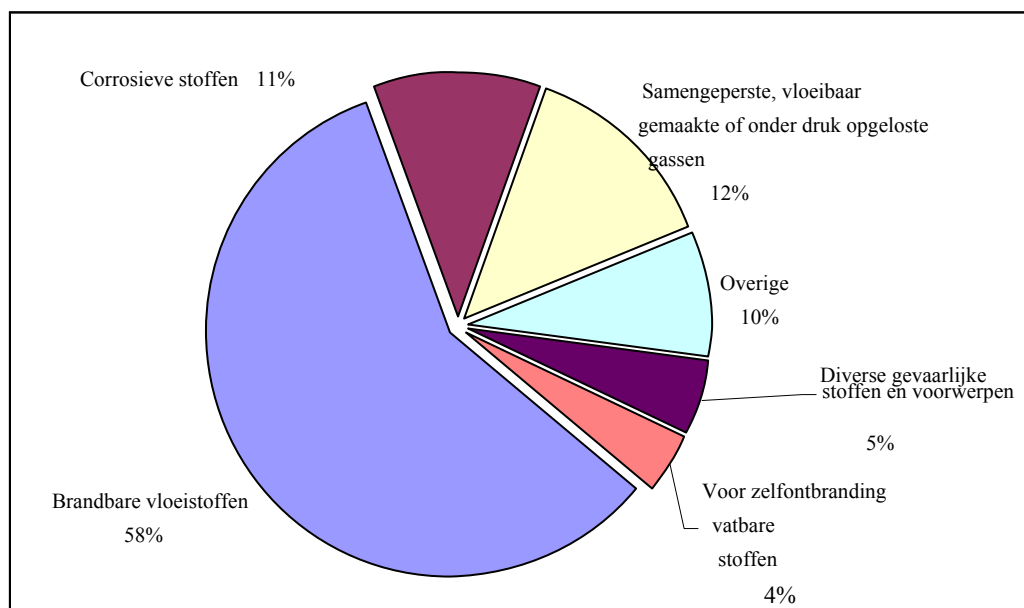
**Tabel 12 Vervoer van gevaarlijke goederen van alle lidstaten\*, naar soort gevaarlijke goederen, 1999-2003 – in miljoenen tonkilometers**

	1999	2000	2001	2002	2003	Aandeel in 2003
<b>Ontploffbare stoffen en voorwerpen</b>	277	505	439	744	445	0.82%
<b>Samengeperste, vloeibaar gemaakte of onder druk opgeloste gassen</b>	7 792	8 562	8 504	8 969	6 675	12.33%
<b>Brandbare vloeistoffen</b>	36 098	37 908	40 775	39 632	31 520	58.25%
<b>Brandbare vaste stoffen</b>	986	1 262	1 092	1 192	793	1.47%
<b>Voor zelfontbranding vatbare stoffen</b>	2 049	2 470	2 129	2 647	2 132	3.94%
<b>Stoffen die in contact met water brandbare gassen ontwikkelen</b>	217	156	231	115	160	0.30%
<b>Stoffen die de verbranding bevorderen</b>	1 371	1 953	1 592	1 621	1 841	3.40%
<b>Organische peroxiden</b>	170	152	160	246	239	0.44%
<b>Giftige stoffen</b>	1 229	1 595	1 568	1 423	1 304	2.41%
<b>Besmettelijke stoffen</b>	197	198	321	185	91	0.17%
<b>Radioactieve stoffen</b>	65	100	36	62	53	0.10%
<b>Corrosieve stoffen</b>	7 360	7 880	7 992	7 721	6 125	11.32%
<b>Diverse gevaarlijke stoffen en voorwerpen</b>	3 252	3 224	4 056	3 453	2 736	5.06%
<b>Onbekende gevaarlijke goederen</b>	70	107	115	97	-	
<b>Totaal*</b>	<b>61 132</b>	<b>66 072</b>	<b>69 011</b>	<b>68 106</b>	<b>54 115</b>	<b>100.00%</b>

\* Exclusief Griekenland (1999-2003), Zweden (1999) en Italië, Nederland en Portugal (2003). Sinds 2000 meldt Portugal alleen beroepsvervoer; het totaal werd geschat op basis van het aandeel eigen vervoer in 1999.



**Figuur 1 Vervoer van gevaarlijke goederen, EU-15\*, aandeel naar soort gevaarlijke goederen, 2003, tonkilometer**



\* Dezelfde voetnoten als voor tabel 12.