

11.02.91

EG - Fz - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an
den Rat über das Marktbeobachtungssystem für den Güterland-
verkehr

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das euro-
päische Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr

KOM(90) 652 endg.; Ratsdok. 4451/91

108/91

KEP-AE-Nr.: 910415

Übermittelt vom Bundesminister für Wirtschaft am 11. Februar 1991 gemäß Artikel 2 des Gesetzes zur Einheitlichen Europäischen Akte (BGBl. II 1986 S. 1102 f.).

Die Vorlage ist vom Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 18. Januar 1991 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt eine möglichst baldige Beschlußfassung durch den Rat an.

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT

ÜBER DAS MARKTBEOBACHTUNGSSYSTEM
FÜR DEN GÜTERLANDVERKEHR

Einführung	1
Zweck dieses Berichts	4
Jüngste Entwicklungen mit Auswirkungen auf das Markt- beobachtungssystem	6
- Binnenmarkt	8
- Verkehrswegeplanung	12
- Handelsstatistiken	14
- Dienstleistungsstatistiken	15
- Kontingente für den innergemeinschaftlichen grenz- überschreitenden Verkehr	16
- Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr	20
- Krisenmechanismus für den Güterkraftverkehr	22
- Kabotage im Güterkraftverkehr	26
- Güterkraftverkehr mit Drittländern	29
- Eisenbahnverkehr	34
- Binnenschiffsverkehr	38
- Kombiniertes Verkehr	41
Schlußfolgerungen	43

EINFÜHRUNG

1. Die Kommission hatte bereits 1973 in ihrer Mitteilung über die Verkehrspolitik an den Rat auf die Notwendigkeit eines Marktbeobachtungssystems hingewiesen und 1975 zusammen mit weiteren Vorschlägen zur Ordnung der Güterlandverkehrsmärkte auch einen entsprechenden Verordnungsvorschlag vorgelegt. Wenn diese Notwendigkeit schon damals bestand, obwohl die Märkte zu jener Zeit noch streng reglementiert waren und bei der Durchführung der Vorschriften reichlich statistisches Zahlenmaterial "abfiel", so besteht sie heute angesichts der immer schneller voranschreitenden Deregulierung der Verkehrsmärkte allemal.
2. Der Rat hat dann später der versuchsweisen Einrichtung eines Marktbeobachtungssystems auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehrs zugestimmt - es wurde 1978 eingeführt - und dieses System mehrfach verlängert (zuletzt bis Ende 1990).
3. In seinen Entschlüssen von 1986 und 1988 stellte der Rat fest, daß das System flexibel bleiben müsse, damit es den Erfordernissen angepaßt werden könne. Das von der Kommission entwickelte System hat sich über die Jahre verändert: Erstreckte es sich anfangs lediglich auf den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr zwischen Mitgliedstaaten, so umfaßt es heute zusätzlich den kombinierten, den innerstaatlichen und den außergemeinschaftlichen Verkehr. Die Bezeichnung des ständigen Systems sollte diesen veränderten Gegebenheiten Rechnung tragen.

ZWECK DIESES BERICHTS

4. Die Kommission hat dem Rat bereits mehrere Berichte über das Marktbeobachtungssystem vorgelegt (SEK(77) 3074, KOM(80) 785, KOM(84) 541 und KOM(88) 250). Diese Berichte haben sich ausführlich mit dem bestehenden System und künftigen technischen Verbesserungen des Systems befaßt.
5. Der letzte Verlängerungsbeschluß des Rates gilt nur für zwei Jahre, so daß angenommen werden könnte, es habe sich seither nicht viel verändert. Dem ist nicht so; angesichts der verkehrspolitischen Entwicklungen in den zurückliegenden zwei Jahren und gewissen Veränderungen bei der Datenerfassung erscheint es daher zweckmäßiger, das Marktbeobachtungssystem in diesem Bericht generell zu untersuchen, als sich mit technischen Einzelheiten, etwa verbesserten Preisindizes, zu befassen.

JÜNGSTE ENTWICKLUNGEN MIT AUSWIRKUNGEN AUF DAS MARKTBEOBACHTUNGSSYSTEM

6. Das Weißbuch der Kommission von 1984 zur Vollendung des Binnenmarktes, das Urteil des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtssache 13/83 und die Annahme der Einheitlichen Europäischen Akte haben die gemeinschaftliche Verkehrspolitik tiefgreifend verändert.

108/91

7. Nachfolgend werden für die einzelnen Verkehrsträger die verkehrspolitischen Entwicklungen und deren Folgen für die Datenerfassung beschrieben, und zwar zuerst solche, die alle Verkehrsträger betreffen.

BINNENMARKT

8. Eine der wichtigsten Folgen des Binnenmarktes wird die Aufhebung der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft sein.
9. Im Juli 1989 änderte der Rat die Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs und untersagte die regelmäßige Erfassung statistischer Angaben an den Grenzen; hierdurch wurde die frühere Richtlinie verschärft, in der ein Verzicht auf Grenzerhebungen nur nahegelegt wurde.
10. Im Dezember 1989 erließ der Rat eine Verordnung über den Abbau von Grenzkontrollen, und im März 1990 schaffte er das Abstempeln der den Gemeinschaftsgenehmigungen beigelegten Meldeblätter beim letzten Grenzübertritt ab.
11. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften untersucht die Auswirkungen der Vollendung des Binnenmarktes auf die Erfassung von Verkehrsdaten.

VERKEHRSWEGEPLANUNG

12. Wegen der Aufhebung der Grenzkontrollen und der Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs werden, um Engpässe zu vermeiden, die Verkehrswege ausgebaut werden müssen. Für diese Verkehrswegeplanung sind detaillierte interregionale Daten erforderlich, die die jetzigen Statistikrichtlinien (für den Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr) nur auf nationaler Ebene liefern. Die Kommission hatte 1978 vergeblich versucht, die Erfassung von Daten über den interregionalen grenzüberschreitenden Verkehr in die Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs einzubeziehen. Die Kommissionsdienststellen haben sich auch danach immer wieder für eine entsprechende Ausdehnung der vorstehenden Richtlinie eingesetzt; sie werden inzwischen aktiv von einigen einzelstaatlichen Behörden unterstützt, und es ist zu hoffen, daß der Rat sich dieser Frage nun, da der Informationsbedarf deutlich steigt, wohlwollender annimmt.
13. Für die Verkehrswegeplanung sind natürlich auch Angaben zum interregionalen Personenverkehr notwendig; die vorhandene Datenbasis muß auf den neuesten Stand gebracht werden. Die erforderlichen Informationen sind im Bericht zur COST-Aktion 305 aufgeführt, und EUROSTAT prüft die Umsetzungsmöglichkeiten; eine Kombination mit Fremdenverkehrserhebungen ist möglich.

HANDELSSTATISTIKEN

14. Handelsstatistiken werden von der Gemeinschaft bereits seit vielen Jahren geführt. Die Verordnung 1736/75 sah sogar eine Aufschlüsselung nach Verkehrszweigen vor, was jedoch nie verwirklicht wurde. Gemäß der im Zusammenhang mit dem Einheitspapier erlassenen Verordnung 2954/85 schlossen die Mitgliedstaaten ihre Angaben zum Handel seit dem 1.1.1988 nach Verkehrszweig, Zulassungsland des Fahrzeugs und Beförderungen mit oder ohne Behälter auf. Diese Angaben dürften ab 1993 für den innergemeinschaftlichen Handel gestrafft, für den Handel mit Drittländern aber beibehalten werden. Dabei ist jedoch unbedingt zu klären, ob (im Handel mit Drittländern) der Verkehrszweig ab 1993 an den Außengrenzen der Gemeinschaft oder weiterhin an der Grenze des jeweiligen Einzelstaates erfaßt werden soll.

Dienstleistungsstatistiken

15. Während Statistiken über den gewerblichen Bereich schon seit langem vorliegen, bleiben die Angaben zum Dienstleistungssektor, der mit mehr als 50 % am Bruttoinlandsprodukt beteiligt ist, weiterhin lückenhaft. Im Bestreben, diese Informationslücke zu schließen, hat EUROSTAT den Dienstleistungssektor jetzt in mehrere Bereiche unterteilt, für die nach einem einheitlichen Verfahren Daten erfaßt werden sollen. Zu den untersuchten Dienstleistungsbereichen gehört auch der Verkehr. Hierbei sollen Zahlenangaben über Unternehmen, Beschäftigungslage, Umsatz usw., also über die Finanzdaten der Verkehrsunternehmen gesammelt werden, und nicht über die Betriebsdaten, die bereits aus den bisherigen Verkehrsstatistiken hervorgehen; die Untersuchungen erstrecken sich auf sämtliche Verkehrsträger. Dieses Vorhaben würde der Kommission vergleichbarere und vollständigere Daten, als dies heute der Fall ist, an die Hand geben.

Kontingente im innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehr

16. Nachdem jahrelang bilaterale Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten die Aufteilung der Kontingente zwischen den Verkehrsunternehmen aus den beiden betreffenden Mitgliedstaaten geregelt hatten (gelegentlich auch ohne Mengenbeschränkungen), gaben die dann eingeführten Gemeinschaftsgenehmigungen den Unternehmen das Recht, (mit Ausnahme der Kabotage) Fahrten zwischen zwei beliebigen Mitgliedstaaten durchzuführen. Die Zahl der Gemeinschaftsgenehmigungen stieg von anfänglich (1969) 1.200 Genehmigungen pro Jahr bis 1984 langsam auf 4.038; das Gemeinschaftskontingent hatte damals (gemessen in Tonnenkilometern) einen Anteil von etwa 5 % an den innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Beförderungen. Seither hat sich der Anstieg beschleunigt, und als im Mai 1988 der letzte Bericht erstellt wurde, betrug die Zahl der Genehmigungen 13.477.

17. Im Juni 1988 faßte der Rat mehrere "historische" Beschlüsse:
 - Vollendung der 40%igen Aufstockung für 1988 und weitere Aufstockung um 40 % für 1989;
 - Aufhebung aller bilateralen und Gemeinschaftskontingente ab 1.1.1993.
18. Im November 1989 schlug die Kommission vor, das Gemeinschaftskontingent 1990, 1991 und 1992 (kumulativ) um 40 % aufzustocken. Parallel zu ihrem Vorschlag legte die Kommission einen Bericht über die Entwicklung des Gemeinschaftskontingents seit 1969 vor, aus dem hervorgeht, daß der Anteil des Gemeinschaftskontingents 1988 (gemessen in Tonnenkilometern) 18 % betrug. Im in der Reihe EUROPATransport erscheinenden Bericht "Analyse und Aussichten 1989" vom Dezember 1989 ging die Generaldirektion Verkehr davon aus, daß sich der Anteil des Gemeinschaftskontingents bei Berücksichtigung des Kommissionsvorschlags bis 1992 auf rund 50 % (gemessen in Tonnenkilometern) erhöhen würde.
19. Im März 1990 beschloß der Rat - jedoch nur für 1990 - eine 40%ige Aufstockung des Gemeinschaftskontingents, wodurch sich die Zahl der Genehmigungen auf 33.635 erhöhte.

BEFÖRDERUNGSENTGELTE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

20. Anfang der siebziger Jahre galten für grenzüberschreitende Fahrten zwischen Mitgliedstaaten verbindliche Margentarife, deren Einhaltung von den einzelstaatlichen Behörden streng überwacht wurde. Die Beitritte des Vereinigten Königreichs, Irlands und Dänemarks 1973, Griechenlands 1981 sowie Spaniens und Portugals 1986 - Länder ohne eine vergleichbare Tradition der Preiskontrolle - führten zu einem gemischten System mit obligatorischen und Referenztarifen. Ende 1989 ist schließlich ein System eingeführt worden, bei dem die Entgelte für Beförderungen in freier Preisbildung zwischen den Vertragspartnern vereinbart werden.
21. Eine ähnliche Entwicklung ist bei der Beobachtung der Beförderungsentgelte im Rahmen des Marktbeobachtungssystems zu verzeichnen. Während die Beobachtung ursprünglich mit der Überwachung der obligatorischen Tarife in den Mitgliedstaaten gekoppelt war, konzentriert sie sich inzwischen mehr auf einzelne Stichprobenerhebungen. Die französischen Behörden koppeln seit 1989 die Preiserhebung mit den gemäß der Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs durchzuführenden Erhebungen; diese Möglichkeit wird auch andernorts geprüft.

KRISENMECHANISMUS FÜR DEN GÜTERKRAFTVERKEHR

22. Im März 1990 legte die Kommission dem Rat einen Vorschlag zur Einführung der endgültigen Marktordnung für den Güterkraftverkehr vor. Danach sollen vierteljährlich Berichte über die neueste Entwicklung bestimmter Indikatoren erstellt werden:

- durchschnittliche Kosten und Preise der einzelnen Beförderungsarten,
 - Zahl und Struktur der Unternehmen,
 - Stand der Nachfrage,
 - Beschäftigungsentwicklung in diesem Wirtschaftszweig,
 - Zahl, Kapazität und Auslastung der Fahrzeuge,
 - getätigte und geplante Investitionen der Unternehmen,
 - Umfang der Fahrzeugverkäufe.
23. Bei Erstellung dieses Berichts hatte der Rat noch keinen Beschluß zum Krisenmechanismus gefaßt.
24. Im Zusammenhang mit dem Krisenmechanismus sei angemerkt, daß der Rat im Juli 1989 eine Änderung der Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs beschlossen hat; demnach müssen die vierteljährlichen Angaben binnen fünf Monaten übermittelt werden, wodurch aktuellere Daten zur Verfügung stehen werden als gemäß der alten Richtlinie, in der eine Zwölfmonatsfrist vorgesehen war.
25. Das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften hat Beraterfirmen bestimmt, die ihm bei der Ausarbeitung etwaiger weiterer Änderungen der Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs zwecks Verbesserung der Informationen über Angebot und Nutzung helfen sollen.

KABOTAGE IM GÜTERKRAFTVERKEHR

26. In Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b) des Vertrags heißt es, daß der Rat die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festlegen wird. Das Urteil des Gerichtshofs von 1985 erinnerte den Rat an seine Verpflichtungen hinsichtlich der Kabotage, die für den Güterkraftverkehr von besonderer Bedeutung waren. Die Kommission legte daraufhin einen neuen Vorschlag (KOM(85) 611) vor, der unter mehreren Ratspräsidentschaften eingehend geprüft wurde.
27. Im Dezember 1989 beschloß der Rat einen eher begrenzten Versuch mit anfänglich (Mitte 1990 bis Mitte 1991) 15.000 Kabotage-Genehmigungen, die für jeweils zwei Monate gelten und deren Zahl in den darauffolgenden beiden Jahren um mindestens 10 % erhöht werden muß. Trotz dieses begrenzten Rahmens billigte der Rat eine Bestimmung über einen Krisenmechanismus, der zum Tragen kommt, wenn auf einem Markt eine übermäßige Häufung von Kabotage-Fahrten festgestellt wird. Der Rat stimmte außerdem einer vierteljährlichen Berichterstattung über die Nutzung der Kabotage-Genehmigungen zu (ähnlich der bereits bestehenden

Regelung für das Gemeinschaftskontingent); die Kommission wird die Nutzung der Kabotage-Genehmigungen unter Heranziehung der neuen vierteljährlichen Daten überwachen, die gemäß der Richtlinie zur Erfassung des Güterkraftverkehrs über Unternehmer in ihrem heimischen Markt vorliegen.

28. Kurz nach der Ratstagung vom Dezember 1989 erschien der Bericht "Analyse und Aussichten 1989", in dem davon ausgegangen wird, daß die Kabotage-Genehmigungen anfangs (in Tonnenkilometern gemessen) einen Anteil von höchstens 0,5 % am innerstaatlichen Verkehr haben werden.

GÜTERKRAFTVERKEHR MIT DRITTLÄNDERN

29. Aufgrund eines Berichts des Europäischen Parlaments hatte die Kommission einen Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur regelmäßigen Erfassung des Güterkraftverkehrs mit Drittländern vorgelegt. Der Rat faßte zu diesem Kommissionsvorschlag zwar keinen förmlichen Beschluß, nahm jedoch die Absicht der Kommission zur Kenntnis, regelmäßige Berichte zu erstellen. Die Kommission hat dem Rat inzwischen drei Berichte zu den Zeiträumen 1981/82, 1983/84 und 1985/86 vorgelegt (letztmals im April 1989).
30. Angesichts des zunehmenden Interesses am Güterkraftverkehr mit Drittländern veranstalteten die Kommissionsdienststellen im November 1989 ein Treffen mit einzelstaatlichen Sachverständigen mit dem Ziel, Qualität und Aktualität der Daten in diesem Bericht zu verbessern. Es wurde Einigkeit darüber erzielt, daß Angaben über die Zahl der Genehmigungen bis zu zwei Jahren vor den Angaben über die Ausnutzung der Genehmigungen gemacht werden könnten, d.h., daß z. B. spätestens Anfang 1990 Angaben über die Ausnutzung der Genehmigungen für 1988 verfügbar wären und zum gleichen Zeitpunkt auch die Zahl der Genehmigungen für 1990 genannt werden könnte. Angaben hierüber wären bedeutsam für künftige Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern. Die Kommission wird sich der seit 1988 vorliegenden, nach Verkehrszweigen aufgeschlüsselten Handelsstatistiken der Gemeinschaft bedienen, doch wird diese Datenquelle aufgrund der Schwierigkeiten, die es in bestimmten Mitgliedstaaten, insbesondere der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden, bei der Erfassung des Zulassungslandes des Straßenfahrzeugs gibt, wohl nicht das erhoffte Allheilmittel sein.
31. Der in der Reihe EUROPATRANSPORT erscheinende "Jahresbericht" enthält bereits in begrenztem Umfang Angaben zum Verkehrsaufkommen mit Drittländern (bilateraler und Transitverkehr).
32. Die Kommission ist im November 1989 von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten aufgefordert worden, den "Drittlandbericht" auf andere Verkehrsträger auszudehnen. Dies sollte nach Ansicht der Kommission günstigerweise im Rahmen der EUROPATRANSPORT-

Veröffentlichungen geschehen, da die oben erwähnten Angaben zum außergemeinschaftlichen Handel für alle Verkehrsträger vorliegen, Angaben zum Eisenbahn- und zum Binnenschiffsverkehr dank der Statistikrichtlinien verfügbar sind und die Daten über den kombinierten Verkehr von den betreffenden Unternehmen zur Verfügung gestellt werden; somit müßten diese Angaben nicht erst bei den nationalen Behörden erfragt werden. Einige Angaben zum Eisenbahn-, Binnenschiffs- und kombinierten Verkehr mit Drittländern werden übrigens bereits im "Jahresbericht" veröffentlicht.

33. Die Probleme im Straßentransitverkehr beschränken sich natürlich nicht auf den Güterverkehr.

EISENBAHNVERKEHR

34. In ihrer jüngsten Mitteilung an den Rat über die Eisenbahnpolitik schlägt die Kommission die Trennung von Betrieb und Fahrweg sowie die Möglichkeit vor, daß Unternehmen auf Netzen mehrerer Mitgliedstaaten "durchgehende" Leistungen erbringen. Zur Zeit werden grenzüberschreitende Beförderungen von den Eisenbahnunternehmen der betreffenden Mitgliedstaaten als "gemeinsame" Dienste durchgeführt, so daß jede Bahn die Fahrten auf ihrem eigenen Netz melden kann.
35. Wenn der Kommissionsvorschlag zu den grenzüberschreitenden Diensten angenommen wird, ließe sich das Erfassungssystem dahingehend ändern, daß dann entweder das "Betriebs"-Unternehmen seinen grenzüberschreitenden Verkehr oder das "Fahrweg"-Unternehmen den Verkehr auf seinem Netz erfassen könnte. In dieser Hinsicht wäre die Situation der in der Binnenschifffahrt vergleichbar.
36. In Ergänzung zu den Angaben, die die Eisenbahnunternehmen dem Statistischen Amt der Europäischen Gemeinschaften gemäß der Richtlinie über die statistische Erfassung des Eisenbahngüterverkehrs übermitteln, ist mit den Eisenbahnunternehmen bestimmter Mitgliedstaaten ein System der Preisindizes entwickelt worden. Grundlage hierfür ist ein Tarifkorb für den Verkehr zwischen je zwei der beteiligten Unternehmen DB, SNCF, FS, NS und SNCB.
37. Mit der "Gruppe der Zwölf" des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wird zur Zeit geprüft, ob dieses System auf andere Eisenbahnunternehmen ausgedehnt und ob darüber hinaus ein System entwickelt werden könnte, das von den realen und nicht von Tarifpreisen ausgeht. Die UIC hat sich außerdem bereit erklärt, den europäischen Eisenbahnunternehmen vierteljährlich aufgearbeitete Angaben zu liefern.

108/91

BINNENSCHIFFSVERKEHR

38. Die freie Schifffahrt auf dem Rhein, auf dem ein Großteil des Binnenschiffsverkehrs der Gemeinschaft abgewickelt wird, hat in diesem Wirtschaftszweig zu einer engen Abhängigkeit zwischen dem innerstaatlichen und dem grenzüberschreitenden Verkehr geführt, weshalb das Angebot marktübergreifend untersucht werden sollte.
39. Während sich das Interesse des Marktbeobachtungssystems bisher in erster Linie auf die miteinander verbundenen Wasserstraßen Rhein und Nord-Süd-Verbindungen richtete, wird die Binnenschifffahrt künftig etwa durch den Rhein-Main-Donau-Kanal und andere verbesserte Verbindungen nach Osteuropa neue Impulse erhalten; das Verkehrsaufkommen mit Drittländern (ohne Schweiz) belief sich 1988 auf 6 Millionen Tonnen.
40. Nachdem die Fragen der Überkapazitäten in der Binnenschifffahrt jahrelang von verschiedenen Gremien erörtert worden waren, hat der Rat unlängst eine koordinierte Abwrackregelung beschlossen. Zum Abbau des strukturellen Schiffsraumüberhangs sollen 10 % der Trockenladungs- und 15 % der Tankerflotte verschrottet werden. Die Zahl der eingegangenen Anträge auf Abwrackprämien entspricht in etwa der angestrebten Menge. Mit dem Marktbeobachtungssystem wird zwar die Durchführung der Abwrackregelung nicht im einzelnen erfaßt, sehr wohl aber das erhoffte Ergebnis: Kapazitätsverringering und damit Preis-"Stabilisierung".

KOMBINierter VERKEHR

41. Über die rasche Zunahme des kombinierten Verkehrs wird in der Reihe EUROPATransport berichtet. Aufgearbeitete Angaben liefern seit mehreren Jahren die INTERCONTAINER zum Eisenbahncontainerverkehr und die Internationale Vereinigung der Huckepackgesellschaften (UIRR) zur Beförderung von Wechselbehältern, Sattelanhängern und Lastzügen. Der Jahresbericht 1988 enthält außerdem Angaben über die Containerbeförderung auf dem Rhein.
42. Die Kommission wird auch weiterhin, gerade in "Problemgebieten" wie den Alpen, den Ausbau des kombinierten Verkehrs fördern. Mit dem Marktbeobachtungssystem wird dieser expandierende und politisch bedeutsame Teilmarkt auch in Zukunft erfaßt werden.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

43. Der vorliegende Bericht beweist, daß das derzeitige, versuchsweise eingerichtete Marktbeobachtungssystem verkehrspolitische Entwicklungen aufzeigen und den sich wandelnden Erfordernissen angepaßt werden kann.
44. Je weiter die Liberalisierung voranschreitet, desto mehr wird ein solches Beobachtungssystem benötigt, um die Markttransparenz zu gewährleisten. Diese Transparenz wird sich nur erreichen lassen, wenn die Ergebnisse eines ständigen Marktbeobachtungssystems schnell veröffentlicht werden, so daß die zuständigen Behörden und das Verkehrsgewerbe sie in vollem Umfang berücksichtigen können.
45. Wegen des allmählichen Verschmelzens der nationalen und internationalen Märkte ist es wichtig, daß das Marktbeobachtungssystem beide Bereiche abdeckt. Dies gilt, auch wenn Eingriffe in die innerstaatlichen Märkte nach dem Subsidiaritätsprinzip weiterhin in die Zuständigkeit nationaler Behörden fallen. Beobachtet werden sollte deshalb nicht nur der Landverkehr zwischen Mitgliedstaaten, wie es der ursprüngliche Kommissionsvorschlag vorsah, sondern der Landverkehr insgesamt.
46. Um dem zunehmenden Bedarf an Aktualität und Flexibilität gerecht zu werden, sollten für das Marktbeobachtungssystem genügend personelle und finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

108/91

BEGRÜNDUNG

I. Allgemeines

In der Entschließung 88/C328/01 des Rates heißt es:

- "1. Das [...] Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr wird für einen am 31. Dezember 1990 endenden Zeitraum verlängert.
2. Der Rat beschließt vor dem 31. Dezember 1990 anhand eines Vorschlags der Kommission [...] und nach eingehender Prüfung des bestehenden Systems über die endgültige Einführung eines Systems, das an die endgültige Marktorganisation für den Binnenverkehr angepaßt ist."

Ein solches ständiges System zur Ermittlung der wirtschaftlichen und sozialen Lage auf den Verkehrsmärkten muß demnach eingerichtet werden, um die Verantwortlichen bei ihren verkehrspolitischen Entscheidungen zu unterstützen und um gleichzeitig zu mehr Markttransparenz in den einzelnen Verkehrszweigen beizutragen.

Die Notwendigkeit eines ständigen Systems wird gerade jetzt vor dem Hintergrund der Beschlüsse, die der Rat auf folgenden Gebieten gefaßt hat, immer deutlicher:

- die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs,
- die Kobotage im Kraftverkehr,
- die Abwrackpolitik in der Binnenschifffahrt,
- die künftige (noch nicht festgelegte) Eisenbahnpolitik,
- die Transitverhandlungen.

Mit der dem Rat vorgeschlagenen Entscheidung soll ein Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr eingeführt werden, das

- die Beobachtung des gesamten Marktes ermöglicht (innerstaatliche sowie grenzüberschreitende Verkehre zwischen Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern);
- ausreichend flexibel bleibt, damit es den Erfordernissen der Verkehrspolitik und der damit zusammenhängenden Politiken (Umwelt, Wettbewerb, Steuerfragen, Außenbeziehungen) angepaßt werden kann;
- kurzfristig genaue und zuverlässige Daten liefert, um den Benutzern die Entscheidungen in den jeweiligen Bereichen zu erleichtern.

Dem Vorschlag ist gemäß der Entschließung 88/C328/01 außerdem ein Bericht über das bestehende Marktbeobachtungssystem beigelegt.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Mit diesem Artikel wird das Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr eingerichtet, das wegen der gegenseitigen Abhängigkeit der verschiedenen Teilmärkte alle Märkte umfassen muß.

Artikel 2

In diesem Artikel werden die Zielsetzung des Marktbeobachtungssystems und die hierzu notwendigen Maßnahmen beschrieben.

Die Kommission bedient sich der bereits vorhandenen statistischen Informationsquellen. Im Rahmen ihrer Haushaltsmöglichkeiten kann sie darüber hinaus die Erhebungen durchführen, die notwendig sind.

Artikel 3

Hierin werden die Mitgliedstaaten zur Unterstützung der Kommission verpflichtet.

Artikel 4

Der Artikel enthält Bestimmungen über die Verwendung und die Weitergabe der erfaßten Angaben.

Artikel 5

In diesem Artikel wird festgelegt, wie die Kommission die Angaben veröffentlicht und in welchen Abständen sie dem Rat Berichte vorlegt.

Artikel 6

Bedarf keiner Erläuterung.

102/91

- 13 -

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das europäische Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr

KOM(90) 652 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 20. Januar 1991)

(91/C 29/07)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Als wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik dient die Beobachtung der Märkte der Erhöhung der Markttransparenz und als Entscheidungsgrundlage für die zuständigen Behörden und das Verkehrsgewerbe.

Die von der Kommission seit 1979 geleistete Arbeit hat die Durchführbarkeit und den Nutzen eines solchen Systems erwiesen, so daß es nunmehr zu einer ständigen Einrichtung gemacht werden sollte.

Im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes müssen wegen ihrer gegenseitigen Abhängigkeit sowohl der innerstaatliche als auch der grenzüberschreitende Verkehr beobachtet werden.

Ein Marktbeobachtungssystem ist zur Flankierung der Krisenmechanismen erforderlich, die in der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates (Kabotageverordnung) (*)

und in der vorgeschlagenen Verordnung über die endgültige Marktordnung für den Güterkraftverkehr (*) vorgesehen sind.

Ein Marktbeobachtungssystem ist außerdem erforderlich, um die Auswirkungen der Abwrackpolitik in der Binnenschifffahrt gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates (*) zu verfolgen.

Die Einführung eines endgültigen Marktbeobachtungssystems für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten ist ferner in der Verordnung (EWG) Nr. 4058/89 des Rates (*) vorgesehen.

Im Rahmen eines solchen Marktbeobachtungssystems dürfen Umfragen auf dem Markt oder auf einzelnen Teilmärkten durchgeführt werden.

Die Kommission muß sich auf eine aktive Teilnahme der einzelstaatlichen Behörden stützen können.

Sachdienliche Ergebnisse müssen veröffentlicht werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

In der Gemeinschaft wird ein europäisches Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr eingerichtet.

(*) Noch nicht erlassen.

(*) ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 25.

(*) ABl. Nr. L 390 vom 30. 12. 1989, S. 1.

(*) ABl. Nr. L 390 vom 30. 12. 1989, S. 3.

Dieses Beobachtungssystem umfaßt:

- Marktanalysen,
- Prognosen über bestimmte Marktaspekte,
- die Sammlung statistischer Marktinformationen, die für die Analysen und Prognosen erforderlich sind.

Es erstreckt sich auf den innerstaatlichen Verkehr sowie den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten und europäischen Drittländern.

Die Kommission verwaltet das System.

Artikel 2

(1) Die Marktanalysen umfassen die Bewertung der Lage auf den Verkehrsmärkten, insbesondere

- der aktuellen Beförderungsnachfrage,
- der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen,
- der sozialen Lage des Gewerbes,
- des Verhältnisses zwischen Beförderungsangebot und -nachfrage.

Insbesondere werden hierzu

- für die einzelnen Beförderungsarten und Verkehrsträger anhand von Daten aus Erhebungen, Umfragen oder anderen bereits vorhandenen Informationsquellen die durchschnittlichen Preise und Kosten errechnet,
- regelmäßig die Beförderungsnachfrage analysiert,
- regelmäßig die soziale Lage des Gewerbes analysiert,
- regelmäßig die Zahl und die Struktur der Verkehrsunternehmen analysiert,
- die vorhandenen Kapazitäten der einzelnen Verkehrsträger und das jeweilige Investitionsniveau analysiert.

(2) Die Prognosen über die kurz- und mittelfristige Entwicklung der einzelnen Marktaspekte umfassen die Beobachtung der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen im Verkehrsgewerbe und die Untersuchung der

Geschäftslage der einzelnen Verkehrsträger auf den verschiedenen Märkten.

(3) Die Sammlung statistischer Informationen betrifft alle Daten, die zur Erreichung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ziele erforderlich sind. Die Kommission muß die verfügbaren Informationen im größtmöglichen Umfang nutzen und kann gegebenenfalls Umfragen durchführen, um die vorhandenen Informationen zu ergänzen. Gesammelt werden Informationen über numerische Angaben oder Meinungen betreffend die verschiedenen Verkehrssektoren, Transportunternehmen, Benutzer und das Hilfsgewerbe im Verkehrsbereich.

Artikel 3

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten leisten der Kommission jegliche Unterstützung, deren diese zur Erfüllung der ihr gemäß dieser Entscheidung übertragenen Aufgaben bedarf, und treffen die notwendigen Maßnahmen, um der Kommission alle verfügbaren Daten zu liefern, um den Erfordernissen von Artikel 2 zu entsprechen.

Artikel 4

Die aufgrund dieser Entscheidung erlangten Informationen dürfen ausschließlich zu dem Zweck verwendet werden, zu dem sie eingeholt wurden. Die Kommission sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten dürfen die Informationen, die sie beim Vollzug dieser Entscheidung erhalten und die ihrer Art nach unter das Berufsgeheimnis fallen, nicht in Form von individuellen Angaben weitergeben.

Artikel 5

(1) Die bei der Durchführung dieser Entscheidung erzielten Ergebnisse werden von der Kommission veröffentlicht.

(2) Die Kommission legt dem Rat bis spätestens 31. Dezember 1993 und danach alle drei Jahre einen Bericht über das Funktionieren des Marktbeobachtungssystems vor.

Artikel 6

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

108/91

Finanzbogen

für den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein europäisches Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr

1. Haushaltslinie

- a) Nummer: Artikel B 703
- b) Bezeichnung: Beobachtung und Ordnung der Güterverkehrsmärkte

2. Rechtsgrundlage

Artikel 75 des Vertrags

3. Beschreibung der Maßnahme

a) Ziele:
Systematische Beobachtung des Güterverkehrsmarktes; hierzu sollen wirtschaftliche und soziale Daten ausgewertet und auf deren Grundlage Prognosen gestellt werden.

b) Betroffener Personenkreis:
Die einzelstaatlichen Behörden, die Berufsverbände in den Mitgliedstaaten ebenso wie private Beraterfirmen können zur Unterstützung der Kommission bei der Datensammlung aufgefordert werden.

c) Sonstiges:
Der Rat hat bereits 1979 ein vorübergehendes Marktbeobachtungssystem für den Güterverkehr genehmigt⁽¹⁾; die letzte EntschlieÙung des Rates hierzu datiert vom 8. Dezember 1988⁽²⁾.

4. Begründung der Maßnahme

a) Verbesserung des Informationsstandes zur Erleichterung der Entscheidungen in der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik

b) Durchführung von Analysen, damit sich die betreffenden Märkte aufgrund der dadurch gewonnenen Informationen für alle Beteiligten transparenter gestalten.

(1) Dok. R/1166/78 TRANS (81).

(2) EntschlieÙung 88/C328/01 des Rates, ABI. Nr. C 328 vom 21.12.1988.

5. Finanzielle Auswirkungen der Maßnahme auf die Interventionsmittel

Keine

6. Finanzielle Auswirkungen auf die Personal- und Verwaltungsmittel

6.1 Ständige Maßnahme

6.2 Die Finanzierung erfolgt anhand von Verträgen über die Datenerfassung mit den betreffenden staatlichen oder privaten Einrichtungen.

6.3 Jahreszeitplan

a) Nichtgetrennte Mittel

b) 1,9 Mio. ECU

c) Berechnungsweise

Die Berechnung stützt sich auf die im Zeitraum 1979-1990 erfaßten Ausgaben.

7. Etwaige Auswirkungen auf die Einnahmen

Keine

8. Vorgesehenes Kontrollsystem

a) Vierteljährliche Kontrolle durch die Kommissionsdienststellen vor der Annahme der Ergebnisse und den Zahlungen

b) Regelmäßige (jährliche und vierteljährliche) Veröffentlichung der Ergebnisse durch die Generaldirektion Verkehr

9. Bemerkungen

Keine

AUSWIRKUNGEN AUF WETTBEWERBSFÄHIGKEIT UND BESCHÄFTIGUNG

- I. Wodurch ist die Maßnahme in erster Linie gerechtfertigt?

Bessere Kenntnis der wirtschaftlichen und sozialen Lage auf den Verkehrsmärkten, um dadurch allen Beteiligten Entscheidungen im Hinblick auf die Liberalisierungspolitik im Verkehr zu erleichtern.
- II. Merkmale der betroffenen Unternehmen
Insbesondere:
(a) Gibt es eine große Anzahl von KMU?
Ja.

(b) Gibt es Konzentrationen in Regionen,
I. die für regionale Beihilfen der Mitgliedstaaten in Betracht kommen?
Nein.

II. die für Zuschüsse aus dem EFRE in Betracht kommen?
Nein.
- III. Welche Verpflichtungen werden den Unternehmen direkt auferlegt?

Keine.
- IV. Welche Verpflichtungen können den Unternehmen auf dem Wege über die örtlichen Behörden indirekt auferlegt werden?

Keine.
- V. Gibt es Sondermaßnahmen für KMU?

Nein.
- VI. Was sind die voraussichtlichen Auswirkungen
a) auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen?
Die größere Markttransparenz wird zu einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

b) auf die Beschäftigung?
Das System kann Hinweise auf Beschäftigungsprobleme in diesem Wirtschaftszweig geben.
- VII. Sind die Sozialpartner konsultiert worden?

Nein.

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über das Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das europäische Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr

KOM(90) 652 endg.; Ratsdok. 4451/91

Punkt der 630. Sitzung des Bundesrates am 17. Mai 1991

A

Der federführende Ausschuß für Fragen der Europäischen Gemeinschaften und der Ausschuß für Verkehr und Post empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat nimmt von dem Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über das Marktbeobachtungssystem für den Güterlandverkehr zustimmend Kenntnis. Der Bericht erläutert eingehend die Notwendigkeit des Marktbeobachtungssystems in allen Bereichen des Güterlandverkehrs als eine wichtige Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen und für eine verbesserte Markttransparenz in den einzelnen Verkehrszweigen im Interesse aller Entscheidungsträger des Güterverkehrs.

Ausgeliefert am 07. MAI 1991 ...

108/1/91

- 2 -

2. Der Bundesrat hält es für wichtig, daß die gemäß Verordnung 2954/85/EWG ermöglichte Erfassung der Verkehrszweige, des Zulassungslands der Fahrzeuge und von Beförderungsarten ab 1993 im innergemeinschaftlichen Handel nicht gestraft, sondern ebenso erhoben und ausgewiesen wird wie beim Handel mit Drittländern. Der Bundesrat regt ferner an, die Preis- und Tarifierhebungen entsprechend dem französischen Vorgehen allgemein mit der Erfassung des Güterkraftverkehrs zu verbinden.
3. Die in dem Bericht dargelegte Anregung, vierteljährliche Berichte zum sog. Krisenmechanismus für den Güterkraftverkehr, zur Entwicklung und zu den Auswirkungen der Gemeinschaftskontingente und der Kabotagegenehmigungen zu erstellen, wird begrüßt, die Forderung nach genügend personellen und finanziellen Mitteln zur Verbesserung von Aktualität und Flexibilität des Marktbeobachtungssystems unterstützt.
4. Der Bundesrat regt an, die Analysen und Prognosen des Marktbeobachtungssystems den Ländern und Regionen teilerfüllend zur Verfügung zu stellen.

B

5. Der Finanzausschuß,
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten und
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
empfehlen dem Bundesrat, von der Vorlage Kenntnis zu
nehmen.