

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/108 Nr. 33 —

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über
die Einführung eines Marktbeobachtungssystems im Binnenverkehr

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein Marktbeobachtungssystem
im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den
Mitgliedstaaten

»EG-Dok. 12451/80«

A. Problem

Für die verkehrspolitische Arbeit werden statistische Angaben über den Güterverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten benötigt.

B. Lösung

Die EG-Kommission will ein zunächst probeweise eingeführtes Marktbeobachtungssystem für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten endgültig einführen.

Einmütige Ablehnung im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der anliegenden EG-Vorlage wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, die endgültige Einführung des neuen Marktbeobachtungssystems abzulehnen. Auch einer Verlängerung der gegenwärtig laufenden Versuchsphase um weitere drei Jahre sollte entgegengetreten werden.

Bonn, den 13. Mai 1981

Der Ausschuß für Verkehr

Curdt

Stellv. Vorsitzener

Daubertshäuser

Berichterstatter

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat über die Einführung eines Marktbeobachtungssystems im Binnenverkehr

Vorbemerkungen

1.1. Mitteilung an den Rat von 1975

1.1.1.

Die Kommission hat in ihrer Mitteilung vom 1. Oktober 1975¹⁾ die Leitlinien ihrer Politik zur Ordnung der Binnenverkehrsmärkte in der Gemeinschaft dargelegt,

1.1.2.

Die Schaffung eines Marktbeobachtungs- und Prognosesystems wurde als ein Teil dieser Politik bezeichnet. Dieses System soll die Informationen und die wirtschaftliche Analyse der Marktentwicklung vermitteln sowie den Behörden und den Verkehrsunternehmen die für ihre Entscheidungen im öffentlichen und privatwirtschaftlichen Bereich notwendigen Daten liefern. Diese Analysen und Informationen sollen auch dazu dienen, den Zeitplan und den Inhalt der weiteren marktpolitischen Maßnahmen festzulegen.

1.1.3.

Dieser Mitteilung lag der Entwurf einer Verordnung des Rates über die Einführung des Marktbeobachtungssystems bei. Dieser Entwurf wurde dem Europäischen Parlament²⁾ und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß³⁾ zur Stellungnahme unterbreitet. Das Parlament billigte den Vorschlag und forderte, das Marktbeobachtungssystem vorrangig einzuführen.

1.2. Erklärung des Rates von 1978

1.2.1.

Der Ministerrat im Juni 1978 wünschte, nachdem er den Vorschlag und den Bericht der Kommission⁴⁾ über das Beobachtungssystem erörtert hatte, vor einer endgültigen Entscheidung die Ergebnisse einer praktischen Erprobung, die von der Kommission durchgeführt werden sollte, kennenzulernen.

1.2.2.

Der Rat hat davon Kenntnis genommen,

- daß die Kommission beachtigt, ab 1. Januar 1979 drei Jahre lang die Märkte im Straßen-, Ei-

senbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten versuchsweise zu beobachten, um angemessene Angaben über die Marktlage und die Tendenzen zu gewinnen;

- daß das Versuchssystem schrittweise eingeführt werden sollte, entsprechend dem in dem Bericht der Kommission vom 8. September 1977 genannten Merkmalen aufgebaut und möglichst weitgehend bereits vorliegenden Daten der einzelnen Mitgliedstaaten nutzen sollte;

- daß alle Mitgliedstaaten bereit sind, die erforderlichen Maßnahmen für eine enge Zusammenarbeit zwischen ihren zuständigen Dienststellen und den Kommissionsdienststellen zu treffen.

Schließlich hat der Rat die Kommission aufgefordert, ihm einen Bericht über die Ergebnisse und die Schlußfolgerungen aus der bisherigen Erfahrung vorzulegen.

1.2.3.

Die Erklärung des Rates enthielt ein ausführliches Arbeitsprogramm für die Einführung des Beobachtungssystems während der Versuchszeit.

Die Versuchszeit sollte sich auf die Jahre 1979, 1980 und 1981 erstrecken. Die erforderlichen Haushaltsmittel für diese drei Jahre wurden auf 1,29 Millionen ERE veranschlagt.

1.3.

Der Zweck dieses Berichts besteht darin, dem Rat die Ergebnisse des Versuchs während der Jahre 1979 und 1980 zu übermitteln, damit er die erforderlichen Entscheidungen über die endgültige Einführung des von der Kommission 1975 vorgeschlagenen Systems treffen kann.

Die Kommission hielt es für notwendig, diesen Vorschlag vor dem Abschluß der Übergangszeit vorzulegen und nicht erst die Ergebnisse des Jahres 1981 abzuwarten, da

- die im Laufe dieser Jahre gesammelte Erfahrung, die im folgenden dargelegt wird, schlüssig ist und ein hinreichend genaues Bild von den Merkmalen des endgültigen Beobachtungssystems und seiner Bedeutung für die Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik vermittelt;

- es darauf ankommt, nach dem Ablauf des 31. Dezember 1981, ein rechtliches Vakuum sowie eine Unterbrechung des Datenstroms, die höhere Kosten und eine Zeitvergrößerung verursacht, zu vermeiden.

1) KOM(75) 490 endg. vom 1. Oktober 1975

2) ABl. EG Nr. C 293 vom 13. Dezember 1976

3) ABl. EG Nr. C 281 vom 27. November 1976

4) Dok. SEK (77) 3074 vom 8. September 1977

KAPITEL I

**Die Verfahren und Wege für die Einführung
des Beobachtungssystems****2.1. Bisherige Untersuchungen für die Einführung
des Beobachtungssystems****2.1.1.**

Die Kommissionsdienststellen hatten teilweise keinerlei Erfahrungen darüber, welche Instrumente für die Marktbeobachtung eingesetzt werden sollten, und in bestimmten Fällen lagen nicht einmal theoretische Untersuchungen über die Ausarbeitung solcher Instrumente vor.

Außerdem machten die von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlichen Verhältnisse bei der Marktbeobachtung und der Datenerfassung die Auswahl eines Verfahrens notwendig, um die auf diesen Unterschieden beruhenden Schwierigkeiten zu vermeiden. Hinzu kommt, daß die nicht vergleichbare Struktur der drei untersuchten Verkehrsträger es in bestimmten Fällen (vor allem bei den Preisindizes und den Konjunkturerhebungen) notwendig macht, das Beobachtungsinstrument für jeden Verkehrsträger nach einem anderen Verfahren auszuarbeiten.

2.1.2.

Vor allem wegen des zur Verfügung stehenden Personals stellte es sich sehr rasch als unumgänglich heraus, außenstehende Forschungsinstitute einzuschalten.

Dieses Verfahren bot den Vorteil, die jahrelangen Erfahrungen europäischer Wissenschaftler auf bestimmten Gebieten der Verkehrswirtschaft für das Beobachtungssystem zu nutzen.

2.1.3.

Gleichzeitig zeigte auch die Ausarbeitung der Instrumente die Schwächen herkömmlicher Statistiken, vor allem im Straßenverkehr, deren Ungenauigkeit bei bestimmten Verkehrsverbindungen mit äußerst langen Veröffentlichungszeiten einhergeht. Wegen dieser Nachteile, welche die Qualität der Ergebnisse des ganzen Beobachtungssystems beeinträchtigen könnten, wurde die Durchführung von Konjunkturerhebungen bei den Verkehrsunternehmen beschlossen. Diese den Meinungsforschungen nahekommenden Erhebungen bieten die Möglichkeit, einige Wochen nach Ablauf jedes Vierteljahres nicht nur die Entwicklung der Märkte zu benutzen, sondern auch bisher unbekannte Daten wie die Vorausschätzungen der Verkehrsunternehmen, die Einschätzung ihrer Unternehmer usw. zu liefern.

2.2. Erste Erprobung der Beobachtungsinstrumente

Als die theoretische Arbeit der Konzipierung abgeschlossen war und die praktische Ausarbeitung der

Beobachtungsinstrumente ermöglichte, hat die Kommission diese Instrumente jeweils in einigen Ländern oder auf einer begrenzten Zahl von Verkehrsverbindungen erprobt. Diese Vorsicht war wegen des hohen Bedarfs an Mitteln geboten, die für die sofortige Einführung in den neun Mitgliedstaaten notwendig sind; weiß man doch nicht angesichts der komplizierten Vorgänge im voraus, ob die Ergebnisse brauchbar sein werden.

Mit diesem Vorgehen, das auch einen gewissen Mangel an Erfahrung auf diesem Gebiet behebt, konnten die Empfindlichkeit und die Genauigkeit der vorher festgelegten Instrumente beurteilt und in einigen Fällen mengenmäßig bestimmt werden.

2.3. Verwendung bereits vorhandener Untersuchungen und Daten

In dem Bestreben, mit den vorhandenen Mitteln haushälterisch umzugehen und auf Gemeinschaftsebene jede Wiederholung bereits andernorts ausgeführter Untersuchungen zu vermeiden, wurden besondere Anstrengungen unternommen, um bereits verfügbare Daten und Forschungsergebnisse in das Marktbeobachtungssystem einzubeziehen.

Das gilt insbesondere für zahlreiche statistische Reihen der Mitgliedstaaten, die bisher nur auf einzelstaatlicher Ebene ausgewertet wurden und jetzt von den Kommissionsdienststellen zentral zusammengefaßt werden. Diese statistischen Reihen liefern vor allem dann wertvolle Angaben über die Märkte im grenzüberschreitenden Verkehr, wenn sie zu den Daten anderer Staaten in Beziehung gesetzt werden.

Das gilt auch für die Daten über die Lage in der Rheinschifffahrt, die von der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt bereits seit Jahren erfaßt werden. Diese und andere, eigens für das Marktbeobachtungssystem der Gemeinschaft erfaßten Daten werden der Kommission der Europäischen Gemeinschaften auf Grund eines Vertrags zwischen beiden Organisationen in geeigneter Form und innerhalb einer bestimmten Frist übermittelt.

Sinnvoll erschien ferner eine Zusammenarbeit mit den europäischen Eisenbahnen, die innerhalb des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ein System für die Erfassung von Daten über ihren grenzüberschreitenden Verkehr eingeführt haben, zumal die Ergebnisse dieses Systems genau den Bedürfnissen der Kommission entsprechen: vierteljährliche oder jährliche Lieferung, rasche Bereitstellung, Daten über die Gütermengen und die Art der Ladungen.

Diese wenigen Beispiele über die Verwendung der vorhandenen Daten sollten nur auf die Arbeit ausgedehnt werden, die sich heute auf dem Gebiet der Verkehrskosten abzeichnet und bei der ebenfalls die vorhandenen Daten genutzt werden sollen.

2.4. Zusammenarbeit mit den nationalen Dienststellen und den Wirtschaftsverbänden

Bei den Arbeiten zur Einführung des Beobachtungssystems sicherte sich die Kommission die Mitarbeit aller, die mehr oder weniger an einem solchen System interessiert sein könnten.

Daher haben die über Daten verfügenden Stellen — gleichgültig, ob es sich um öffentliche Stellen handelt oder nicht — der Kommission nicht nur ihre Daten zur Verfügung gestellt, sondern vielfach auch geeignetere Formen für die rascheste Weiterleitung gefunden.

Dieser Wille zur Zusammenarbeit zeigte sich auch bei den Verkehrsunternehmen der drei Verkehrsträger (und ihren Verbänden), ohne die einige Instrumente des Beobachtungssystems nicht hätten geschaffen werden können. Außerdem kamen der Kommission die Stellungnahmen aller Wirtschaftsverbände des Verkehrsgewerbes, insbesondere der Verbände der Frachtvermittler und der Verkehrsnutzer, zugute.

In der zurückliegenden Zeit leisteten auch die nationalen Sachverständigen, die auf Wunsch der Kommission oft zusammengetreten waren, einen bedeutenden Beitrag zur Verwirklichung des Beobachtungssystems. Sie haben die Kommission auch dabei unterstützt, die für das Beobachtungssystem zweckmäßigsten Instrumente auszuwählen und ständig zu verbessern.

KAPITEL II

Der Aufbau des geplanten Beobachtungssystems

3.1. Welche Beobachtungsinstrumente wurden ausgewählt?

Die Instrumente, die als Grundlage der Marktanalyse dienen sollen, setzen sich wie folgt zusammen:

- eine Konjunkturerhebung bei den Straßenverkehrsunternehmen in den neun Mitgliedstaaten;
- eine ähnliche Erhebung für den Binnenschiffsverkehr einmal zwischen Belgien, Frankreich und den Niederlanden, zum anderen in Zusammenarbeit mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für den Rheinverkehr;
- Preisindizes für den Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr;
- Kostenindizes für dieselben Verkehrsträger;
- eine vierteljährliche Analyse der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsnachfrage;
- ein kurzfristiges Prognosesystem für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten;
- ein mittelfristiges Prognose- und Analysesystem.

3.2. Sachlicher Geltungsbereich der Beobachtungsinstrumente

Die gewählten Instrumente betreffen die Entwicklung des grenzüberschreitenden Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs und sind aufgrund der Erklärung des Rates vom 12. Juni 1978 auf die Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten begrenzt.

Wenn die Qualität der Analyse es erfordert, erstrecken sich die Arbeiten auch auf die Verkehrsbeziehungen zwischen einzelnen Regionen der Mitgliedstaaten. Mit diesem Verfahren konnten, wenn die Daten vorlagen, einige Instrumente wie das Prognosesystem und die Preis- und Kostenindizes verfeinert werden. Außerdem wurde, soweit dies möglich war, die Art des Beförderungsgutes berücksichtigt.

3.3. Merkmale und Ziele der Beobachtungsinstrumente

3.3.1. Konjunkturerhebung bei den Straßenverkehrsunternehmen

Diese Erhebung soll die qualitativ häufig mittelmäßigen und spät vorliegenden statistischen Daten über diesen Bereich des Verkehrsgewerbes ergänzen.

Die Erhebung bietet so die Möglichkeit, die Marktlage rasch vom Standpunkt der Verkehrsunternehmer aus kennenzulernen. Sie ist natürlich subjektiv, weshalb ihre Ergebnisse als solche analysiert werden müssen, auch wenn die langjährige Erfahrung in einigen Mitgliedstaaten die Brauchbarkeit der Daten bewiesen hat.

Die Fragen der Erhebungen bei einer repräsentativen Auswahl von Verkehrsunternehmen betreffen folgende Punkte:

- Verkehrsaufkommen im letzten Vierteljahr (nach Verkehrsverbindungen);
- Erwartetes Verkehrsaufkommen im nächsten Vierteljahr (nach Verkehrsverbindungen);
- Auslastungsgrad der Fahrzeuge und Beurteilung des Verkehrsaufkommens.

Fragen nach der Arbeitsmarktlage und, ob das Unternehmen gesund ist, liefern im übrigen aufschlußreiche Angaben über die sozialen Verhältnisse.

3.3.2. Konjunkturerhebung bei den Binnenschiffsunternehmen

Auch hier besteht das Ziel darin, bestimmten Mängeln bei der Lieferung von Informationen abzuheben und die Daten rascher verfügbar zu machen. Das Verfahren ist im großen und ganzen dasselbe wie beim Straßenverkehr, wobei jedoch die Besonderheiten der Partikulierschifffahrt anstelle einer großen Stichprobe eine kleinere, von einem Erhebungszeitraum zum anderen aber gleich große Auswahlgruppe (Panel von Verkehrsunternehmen) notwendig gemacht haben.

3.3.3. Preisindizes im Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr

Für die drei Verkehrsträger wurden die Indizes so aufgebaut, daß sie die vierteljährliche Entwicklung der Preise, die von den Verkehrsunternehmen auf jeder bilateralen Verkehrsverbindung (zwischen zwei Mitgliedstaaten) berechnet werden, genau wiedergeben.

Die berechneten Indizes berücksichtigen die technischen Besonderheiten der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere je nach Fall die Art der Ladung, die Beförderungsstrecke, die Gütermenge und die Güterart.

Außerdem werden, wenn das geltende Tarifsystem es erlaubt, zweierlei Indizes berechnet: Der erste berücksichtigt die Veränderungen zwischen dem Bezugszeitraum und dem jeweiligen Vierteljahr, der zweite liefert das Verhältnis zwischen dem tatsächlich angewandten Preis und dem Tarifpreis.

Die Ausgangsdaten werden, um ihre Vertraulichkeit zu wahren, von den Kommissionsdienststellen aufbereitet.

Die Verfahren für die Ausarbeitung der Indizes, die von den Besonderheiten und der Verfügbarkeit der Ausgangsdaten für jeden Verkehrsträger oder jede Verkehrsbeziehung abhängt, können in drei Gruppen eingeteilt werden:

- Wenn sehr viele und zentral erfaßte Ausgangsdaten vorliegen, ergibt sich der Preisindex aus der statistischen Auswertung einer großen Auswahlgruppe und manchmal aller Daten;
- Wenn der Umfang der vorhandenen Daten kleiner war, besteht das gewählte Verfahren darin, zunächst die Auswirkung der verschiedenen Faktoren (Entfernung, Menge usw.) auf den Beförderungspreis zu ermitteln und dann diesen verschiedenen Faktoren für die Berechnung des Indexes einen Mittelwert beizumessen;
- Das dritte Verfahren besteht darin, für jede Verkehrsbeziehung ein kleines Modell auszuarbeiten und dafür den Preis zu ermitteln.

Die Kommissionsdienststellen haben auf eine möglichst große Vergleichbarkeit zwischen den Ergebnissen aller drei Verfahren geachtet.

3.3.4. Kostenindizes

Diese Indizes bilden insbesondere eine Ergänzung der weiter oben beschriebenen Preisindizes und bieten die Möglichkeit, die relative Entwicklung beider Faktoren (Preise und Kosten) sowie ihre Zusammenhänge untereinander zu beurteilen.

Das gewählte Verfahren besteht zunächst darin, den jeweiligen Anteil der einzelnen Kostenfaktoren der Verkehrsunternehmer festzustellen und zu messen. Die Entwicklung dieser Kostenfaktoren zwischen den einzelnen Berichtszeiträumen wird in jedem Mitgliedstaat gemessen (diese Messung wird bereits regelmäßig durchgeführt und erfordert somit keine

Mehrarbeit). Der Kostenindex wird für jede Verkehrsverbindung und Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs auf dieser Verbindung ausgearbeitet.

3.3.5. Vierteljährliche Analyse der Verkehrsentwicklung und der Verkehrsnachfrage

Die vierteljährliche Analyse, die alle Konjunkturdaten, insbesondere die Preis- und Kostenindizes zusammenstellen soll, wird anhand herkömmlicher Statistiken ermittelt.

Die Kommissionsdienststellen hatten sich hier als erstes Ziel gesetzt, die bereits in den Mitgliedstaaten erfaßten, auf Gemeinschaftsebene aber noch nicht ausgewerteten Konjunkturdaten über den Verkehr zusammenzustellen und gegebenenfalls zu vereinigen.

Diese Analyse erstreckt sich auch auf die Entwicklung von verkehrserzeugenden Wirtschaftsbereichen, über die auf einzelstaatlicher und gemeinschaftlicher Ebene umfangreiche — und in verkehrlicher Hinsicht noch nicht ausgewertete — Unterlagen vorliegen.

3.3.6. Kurzfristiges Vorausschätzungssystem

Mit diesem System sollen Prognosen des Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten für ein Jahr sowie Vorausberechnungen für das laufende Jahr geliefert werden.

Die Prognose und Analyse macht es notwendig, diese Verkehrsströme

- nicht nur auf einzelstaatlicher, sondern auch auf regionaler Grundlage (30 Regionen) zu untersuchen;
- die Gütergruppen der beförderten Güter zu berücksichtigen (10 Gütergruppen).

Das gewählte Verfahren besteht darin, die Teilbereiche, wenn die Daten vorhanden sind, soweit wie möglich (Aufkommen eines Verkehrsträgers, Aufkommen eines bestimmten Beförderungsgutes, Verkehrsaufkommen zwischen zwei Regionen) zu untersuchen. Die Prognose wird möglichst auf dieser Stufe vorgenommen. Ist dies nicht durchführbar, erfolgt sie, nach Aggregation, für die Relation Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat.

Bei den ursächlichen Variablen des Modells kann es sich sowohl um einzelstaatliche Variablen (Bruttoinlandsprodukt des Empfangslandes) als auch um regionale Variablen (z. B. Industrieproduktion der in einer bestimmten Region stark vertretenen Wirtschaftszweige) handeln. Das können herkömmliche Statistiken oder die Ergebnisse von Meinungsumfragen bei den Unternehmen sein.

Die bisherigen Arbeiten wurden ohne Vorbedingungen durchgeführt, da die endgültige Auswahl der Variablen von Fall zu Fall aufgrund der Ergebnisse von Qualitätstests getroffen wird.

3.3.7. Mittelfristiges Prognose- und Analysesystem

Diese Prognose, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt, ergibt sich aus einer ausführlichen Analyse der Daten über den Außenhandel, den Verkehr und den Transit. Sie wird auf den je nach Verkehrsträgern unterschiedlich hohen Beförderungskosten, den vorliegenden gesamtwirtschaftlichen Prognosen und der zu erwartenden Entwicklung verschiedener Wirtschaftsbereiche beruhen.

3.4. Darstellung der Ergebnisse

Drei Berichte sind die einfachste und beste Art für die Darstellung der Ergebnisse:

- ein Vierteljahresbericht über die Konjunkturlage¹⁾;
- ein Jahresbericht über die jüngsten Tendenzen und die Prognosen für das folgende Jahr;
- ein mittelfristiger Bericht, der in regelmäßigen Abständen Hinweise auf die nächsten fünf Jahre liefert.

¹⁾ Einschließlich der Ergebnisse der Konjunkturerhebung bei den Verkehrsunternehmen sowie der Preis- und Kostenindizes.

Die folgende Tabelle veranschaulicht die Zusammenhänge zwischen den Bedürfnissen der Verkehrsnutzer, den Berichten und den Indikatoren.

Die staatlichen Instanzen als „Verkehrsnutzer“ wollen	Berichte mit den wesentlichen Daten	Erforderliche Indikatoren für die Befriedigung der Bedürfnisse der „Verkehrsnutzer“
1. rasch von den laufenden Entwicklungen Kenntnis erhalten,	Vierteljahresbericht über die Verkehrsentwicklung	Auf Grund der vorgeschlagenen Erhebung bei den Verkehrsunternehmen und anderer rasch verfügbarer Indikatoren. Betriebsindikatoren (Preis- und Kostenindizes)
2. feststellen, ob ein Gleichgewicht im allgemeinen zwischen Angebot und Nachfrage besteht,	Jahresbericht (jüngste Tendenzen und Prognosen für das folgende Jahr)	Gesamtanalyse auf Grund der Indikatoren für die Marktstruktur, die Unternehmen und die soziale Lage.
3. wissen, welche Kapazitätsänderungen vorgenommen werden müssen,		Entwicklung der Kapazitätsauslastung in Abhängigkeit von den Prognosen für die wahrscheinliche Entwicklung des internationalen Handels.
4. die Preistendenz erfahren,		
5. die tendenzielle Entwicklung des Güterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten genau verfolgen.	Mittelfristiger Bericht	Strategische und regelmäßige Analyse für einen Zeitraum von fünf Jahren.

KAPITEL III**Die bei der Einführung des Beobachtungssystems erzielten Fortschritte****4.1.**

Die Vorlage dieses Berichtes und die Beschreibung der einzelnen Bestandteile des Beobachtungssystems beruhen auf folgenden Hauptpunkten:

- Teile des Marktbeobachtungssystems, die heute praktisch einsatzfähig sind (Ziffer 4.3.);
- Teile, die derzeit eingeführt werden (Ziffer 4.4.);
- Teile, für die die Vorarbeiten abgeschlossen sind (Ziffer 4.5.) (die folgende Tabelle veranschaulicht die bisher erzielten Fortschritte und den voraussichtlichen Stand Ende 1980 und Mitte 1981).

Generell kann heute schon gesagt werden, daß die wichtigsten Bestandteile des Beobachtungssystems bereits eingeführt sind und größtenteils regelmäßige Ergebnisse liefern. Einige Teile, deren Ausarbeitung und Einführung im übrigen festliegt, sind noch nicht einsatzfähig. Dies ist auf Haushalts-schwierigkeiten zurückzuführen, denen sich die Kommissionsdienststellen gegenübergestellt sehen. Die Haushaltsmittel sind knapp geworden; ihre Verfügbarkeit sollte vor einer Weiterarbeit erörtert werden.

4.2. Haushaltslage

An Haushaltsmitteln sind 1979 300 000 ERE (die ursprüngliche Anforderung wurde vom Rat zunächst halbiert, dann vom Parlament aber wieder hergestellt), und 1980 ebenfalls 300 000 ERE (ursprüngliche Anforderung 650 000 ERE) bewilligt worden.

Tabelle 1

Instrumente	Stand am 1. Oktober 1980	Erwarteter Stand Ende 1980	Erwarteter Stand Mitte 1981	Bemerkungen
1. Konjunkturerhebung bei den Straßenver- kehrsunternehmen	In neun Mitglied- staaten einsatzfähig			Liefert bereits nützliche Markt- informationen
2. Konjunkturerhebung bei den Binnen- schiffahrtsunter- nehmern a) auf dem Rhein b) im Nord-Süd- Verkehr	einsatzfähig Machbarkeits- studie abgeschlossen	einsatzfähig einsatzfähig		Vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln im Jahre 1980
3. Preisindikatoren a) Straßenverkehr b) Eisenbahn- verkehr c) Binnenschiffs- verkehr	Machbarkeits- studie und Com- putersysteme abgeschlossen Machbarkeits- studie abgeschlossen Machbarkeits- studie abgeschlossen	In fünf Mitglied- staaten einsatz- fähig	In allen Mitglied- staaten einsatz- fähig dto. In allen beteilig- ten Mitglied- staaten einsatzfähig	1980 wegen be- schränkter Haus- haltsmittel zurückgestellt dto. dto.
4. Kostenindizes a) Straßenverkehr b) Eisenbahn- verkehr c) Binnenschiffs- verkehr	Machbarkeits- studie abgeschlossen	Machbarkeits- studie abgeschlossen (Ostern 1981) dto.	In allen Mitglied- staaten einsatzfähig dto. In allen beteilig- ten Mitglied- staaten einsatz- fähig	dto.
5. Vierteljahresanalyse der Verkehrsent- wicklung und der Verkehrsnachfrage	Seit dem ersten Vierteljahr 1979 einsatzfähig			Liefert nützliche Marktinforma- tionen
6. Jahresanalyse und kurzfristige Prognosen	Modellprognosen für 1981 abgeschlossen	Bericht erscheint 1981	Entwurf eines Berichtes für 1982	
7. Mittelfristige Analysen			Bericht für den Zeitraum 1981 bis 1986	Wegen Haushalts- kürzungen ist die Arbeit bis 1981 zurückgestellt

Für 1981 sind im Rahmen des dem Parlament vorgelegten Haushaltsentwurfs 425 000 ERE (die ursprüngliche Anforderung belief sich auf 630 000 ERE) angefordert worden. Der für 1980 gekürzte Haushalt hat dazu geführt, daß die Ausarbeitung einzelner Teile des Beobachtungssystems verzögert wurde und andere Teile, wie die mittelfristige Analyse, sogar zurückgestellt werden mußten.

Es hängt im wesentlichen von der künftigen Haushaltslage ab, ob die Kommissionsdienststellen diese Rückstände aufholen können. Der Haushalt 1981 wird derzeit im Parlament erörtert; die Verwirklichung des vollständigen Programms hängt also von der endgültigen Haushaltslage ab.

4.3. Heute einsatzfähige Bestandteile des Marktbeobachtungssystems

4.3.1. Erhebung bei den Straßenverkehrsunternehmen

Nach einer Machbarkeitsstudie und der Prüfung der Ergebnisse einer Modellbefragung konnte die Einführung solcher Erhebungen beginnen.

Belgien und Frankreich haben, da sie auf diesem Gebiet über Erfahrungen verfügen und die Auswahlgruppen bereits vorhanden sind, im zweiten Vierteljahr 1970 ihre erste Konjunkturerhebung durchgeführt. Im dritten Vierteljahr 1979 kamen Italien und die Niederlande hinzu. Deutschland, das im vierten Vierteljahr 1979 seine Auswahlgruppe durch eine Modellerhebung überprüft, sowie Dänemark und das Großherzogtum Luxemburg konnten ihre erste Erhebung aus verschiedenen Gründen erst im ersten Vierteljahr 1980 durchführen.

Im dritten Vierteljahr 1980 werden diese Erhebungen in allen neun Mitgliedstaaten erfolgen.

In allen neun Mitgliedstaaten werden zusammen rund 5000 Unternehmen befragt.

Die Antwortquote dieser Erhebung (im Durchschnitt rund 40 v. H.) gewährleistet eine statistisch gute Qualität der Ergebnisse.

4.3.2. Kurzfristiges Prognosesystem

Die Ergebnisse der kurzfristigen Prognose wurden den Sachverständigen der einzelnen Mitgliedstaaten zur Stellungnahme vorgelegt und von ihnen positiv beurteilt.

Die Prognoseergebnisse werden im Jahresbericht über den europäischen Verkehrsmarkt, der Ende 1980 vorliegen soll, analysiert und interpretiert.

4.3.3. Neue Erfassung und Auswertung statistischer Daten, vierteljährliche Konjunkturberichte

Der erste Musterbericht ist im Oktober 1979 für die beiden ersten Vierteljahre 1979 ausgearbeitet worden. Ihm folgten dann weitere Berichte, die in vierteljährlicher Folge erstellt wurden. Dank der aktiven Mitarbeit der Sachverständigen aus den einzelnen Mitgliedstaaten enthielten diese Berichte mit der Zeit immer wertvollere Daten, mit denen die Lage am Verkehrsmarkt rasch beurteilt werden konnte.

Künftig wird das Schwergewicht auf die Entwicklung der verkehrserzeugenden Wirtschaft gelegt. Diese Daten sollen die heute verwendeten Angaben über den Verkehr ergänzen und so die Zeitspanne zwischen dem Beförderungsvorgang und seinem Eingang in die Berichte erheblich verkürzen.

Neben diesen Daten soll der Vierteljahresbericht in seiner endgültigen Form die Ergebnisse der Preis- und Kostenindexberechnungen sowie der Konjunkturerhebungen bei den Verkehrsunternehmen liefern. Auch Angaben über die soziale Lage sollen, soweit sie beschafft werden können, in den Bericht eingehen.

4.3.4. Erhebungen bei den Binnenschiffahrtsunternehmen

1. Solche Erhebungen gibt es bereits im Rhein- und Moselstromgebiet, wobei die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt die Ergebnisse regelmäßig der EG-Kommission übermittelt.
2. Die Arbeiten für das Wasserstraßennetz westlich des Rheins, das heißt für die niederländischen, die belgischen und die französischen Binnenwasserstraßen, sind noch nicht abgeschlossen (vgl. Ziffer 4.5.4.).

4.4. Teile des Marktbeobachtungssystems, die derzeit eingeführt werden

Preisindizes für den Straßenverkehr

Diese Indizes werden seit dem ersten Vierteljahr 1980 in drei Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich und Niederlande) berechnet. Die Einführung dieses Systems in den anderen Mitgliedstaaten hängt von den verfügbaren Haushaltsmitteln ab. Der Zeitplan für die künftigen Arbeiten auf diesem Gebiet könnte aller Wahrscheinlichkeit nach folgendermaßen aussehen:

- Analyse der Ergebnisse des ersten und des zweiten Vierteljahrs 1980 für die drei Teilnehmerländer: Ende 1980
- Analyse der Ergebnisse des dritten Vierteljahres 1980 für die drei Teilnehmerländer: Anfang 1981
- Analyse der Ergebnisse des vierten Vierteljahres 1980 für die meisten Länder: April 1981
- Einführung des Systems in den Ländern, die das bisher noch nicht tun konnten: spätestens im Laufe des ersten oder des zweiten Vierteljahres 1981.

4.5. Teile des Marktbeobachtungssystems, bei denen die Vorarbeiten abgeschlossen sind

4.5.1. Preisindizes für den Eisenbahnverkehr

Die Kommissionsdienststellen haben mit folgenden Eisenbahnverwaltungen eine Machbarkeitsstudie durchgeführt:

- Deutsche Bundesbahn

- Ferrovie dello Stato (Italienische Eisenbahnen)
- Société Nationale des Chemins de fer Français (Französische Eisenbahnen)

Die bisherigen Arbeiten im Rahmen dieser Untersuchung ließen erkennen, daß technisch mindestens zwei Verfahren für die Berechnung der Preisindizes möglich sind und gute Daten liefern können.

Angesichts der begrenzten Haushaltsmittel und der technischen Möglichkeiten der Eisenbahnverwaltungen, die an der Machbarkeitsstudie nicht teilgenommen haben, geht es jetzt darum, durch Verhandlungen mit den Eisenbahnen und der zuständigen Gruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes (U.I.C.) das endgültige System einzuführen.

4.5.2. Preisindizes für den Binnenschiffsverkehr

1980 ist eine Machbarkeitsstudie über die Einführung des Systems erstellt worden.

Wegen der erheblichen Unterschiede, die zwischen den Befrachtungssystemen im Nord-Süd-Verkehr (zwischen den Niederlanden und Belgien, Belgien und Frankreich, den Niederlanden und Frankreich über Belgien) und den Verkehrsverbindungen im Rheinstromgebiet bestehen, werden dabei zwei Verfahren benutzt.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, daß die Berechnung aussagefähiger Indizes in beiden Verkehrsgebieten möglich ist.

Da die verwendbaren Informationsquellen sehr unterschiedlich sind, müssen vor der endgültigen Einführung des Systems Verhandlungen mit den verschiedenen Beteiligten geführt werden.

4.5.3. Kostenindexsystem

Es wurde eine Studie darüber durchgeführt, die die Möglichkeit der Bildung von Kostenindizes aufzeigen soll, die Faktoren wie (im Straßenverkehr) Reiten, Fahrerlöhne, Finanzierungskosten usw. einbeziehen.

Diese Kostenindizes werden unter Berücksichtigung der Verkehrsbeziehung (Land—Land), auf der die jeweilige Beförderung stattfindet, der Entfernung der Staatangehörigkeit der Verkehrsunternehmer berechnet.

Die Studie für den Straßenverkehr ist abgeschlossen. Für die Binnenschifffahrt ist sie derzeit in Arbeit und wird im März 1981 vorliegen. Gleichzeitig wird untersucht, wie Kostenindizes für den Eisenbahnverkehr berechnet werden können.

4.5.4. Erhebung bei den Binnenschiffsunternehmern

Die Ergebnisse einer solchen Erhebung für das Rheinstromgebiet werden von der Straßburger Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im Rahmen eines mit dieser Organisation unterzeichneten Vertrags übermittelt.

Für den Nord-Süd-Verkehr (Verkehrsbeziehungen zwischen den Niederlanden, Belgien und Frankreich

ohne Rheinschifffahrt) haben die Gespräche mit den Sachverständigen der einzelnen Mitgliedstaaten gezeigt, daß

- Frankreich über ein genaues statistisches System verfügt, das sehr rasch die erforderlichen Daten über die Entwicklung liefern kann. Es könnte sich daher eine kostspielige Überschneidung mit einem Erhebungssystem ergeben;
- ein solches Erhebungssystem dagegen im Nord-Süd-Verkehr von oder nach Belgien und den Niederlanden nützlich ist.

Für diese beiden Länder wurde ein gemeinsamer Fragebogen ausgearbeitet. Es wurden die Institute ausgewählt, denen die Durchführung der Erhebung übertragen wird (Institut pour le Transport par Batellerie und Economische Bureau voor het Weg- en Watervervoer). Auch die Auswahl der Partikuliere für die Erhebung liegt weitgehend fest.

Das Anlaufen dieser Erhebungen hängt jetzt nur noch von den Haushaltsmitteln ab.

4.5.5. Mittelfristige Prognosen

Wegen der 1980 gekürzten Haushaltsmittel der Kommission mußte das mittelfristige Prognoseprogramm während der Probezeit erheblich eingeschränkt werden.

Um diesen Rückstau auszugleichen, wird 1981, wenn die bereitgestellten Haushaltsmittel dies erlauben, eine qualitative Analyse der mittelfristigen Tendenzen vorgenommen.

KAPITAL IV

Die Aufgabe der Marktbeobachtung bei der Ordnung des Verkehrsmarktes

5.1. Allgemeine Gesichtspunkte dieser Aufgabe

Das Marktbeobachtungssystem ist vor allem ein Management-Informationssystem, das wegen des Umfangs und des inneren Zusammenhangs seiner einzelnen Bestandteile über den Rahmen einer bloßen Statistik hinausgeht.

Als wissenschaftliches Instrument ist es naturgemäß neutral und soll als Grundlage für politische Entscheidungen, gleichgültig welcher Art oder welcher politischen Richtung, dienen. Es kann daher nicht von der einen oder anderen verkehrspolitischen Doktrin geprägt werden

5.2. Die Instrumente des Beobachtungssystems bei der Weiterentwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik

5.2.1.

Das grundlegende Ziel ist die Schaffung eines Rahmens, der die Möglichkeit bietet, die Marktentwick-

lungen leicht zu analysieren, und der Ergebnisse liefert, die in der politischen Auseinandersetzung unmittelbar verwendbar sind.

Die Hauptaufgabe des Versuchszeitraums bestand darin, dieses Beobachtungssystem so aufzubauen, daß das Endergebnis unanfechtbar und leicht zu verwenden ist.

5.2.2.

Bei der Ausarbeitung dieses Beobachtungssystems wurde insbesondere das Informationsbedürfnis der Stellen berücksichtigt, die an den politischen Auseinandersetzungen beteiligt sind.

Dieses Informationsbedürfnis wurde in groben Zügen wie folgt festgelegt:

- Die öffentlichen Instanzen einschließlich der Kommission sollten die kurzfristigen Marktverhältnisse und -tendenzen sowie die mittelfristige Verkehrsentwicklung kennen;
- Die Unternehmen sollten über die Verhältnisse und die konjunkturellen Entwicklungen des gesamten Verkehrsmarktes, auf dem sie tätig sind, besser informiert werden und die mittelfristige Zukunft dieses Marktes beurteilen können.
- Ferner dient eine bessere Information auch den Handels- und Industrieunternehmen sowie den Gewerkschaften des Verkehrssektors.

5.2.3.

Die Befriedigung dieses Informationsbedürfnisses sollte den staatlichen Instanzen die Möglichkeiten bieten, die Gefahren einer Störung des Gleichgewichts zwischen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage, die je nachdem in einem ruinösen Wettbewerb, einem fehlenden Wettbewerb und/oder einer mangelhaften Anpassung des Verkehrsangebots zum Ausdruck kommen kann, in Grenzen zu halten.

Die Betriebe erhalten, wenn diese Informationsbedürfnisse befriedigt werden, weitere Anhaltspunkte für ihre Entscheidungen (vor allem für ihre Investitionsentscheidungen), was ein elastisches Marktverhalten dieser Wirtschaftssubjekte nur fördern kann.

5.3. Zusammenhang mit den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik

5.3.1.

Seit der Mitteilung von 1975 hat der Rat mehrere Rechtsvorschriften verabschiedet, die Daten, wie sie vom Beobachtungssystem geliefert werden können, voraussetzen. Dabei handelt es sich um

- die Entscheidung des Rates (EWG 48/80)¹⁾ vom 20. Dezember 1979 zur Anpassung der Kapazität für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

¹⁾ ABl. EG Nr. L 18 vom 24. Januar 1980

- Verordnung des Rates (EWG 2831/77)²⁾ vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

- Verordnung des Rates (EWG 3464/76)³⁾ vom 16. Dezember 1976 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr in der Fassung der Verordnung des Rates (EWG 2963/79)⁴⁾.

5.3.2.

In einem Protokoll zur Entscheidung EWG 48/80 erklärt der Rat, daß die Mitgliedstaaten bei der Festsetzung der bilateralen Kontingente die Ergebnisse des versuchsweise eingeführten Marktbeobachtungssystems berücksichtigen sollen. Das Beobachtungssystem soll in diesem Sinne nach Artikel 3 der Entscheidung folgende Information liefern:

- Die Tendenzen und kurzfristigen Entwicklungsaussichten des betreffenden Handelsverkehrs;
- Die bisherigen Tendenzen und die Entwicklungsaussichten des Beförderungsvolumens im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten;
- Das Güterverkehrsvolumen, das über die übrigen Verkehrsträger (einschließlich des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße) auf denselben Verkehrsverbindungen abgewickelt wird.

5.3.3.

Ferner setzt Artikel 15 der Tarifverordnung (EWG) Nr. 2831/77 voraus, daß die Preisbewegungen bekannt sind. Die Preis- und Kostenindizes, die gegenwärtig im Rahmen des Beobachtungssystems ausgearbeitet werden, sollen solche Informationen liefern können.

5.3.4.

Die Zusammenhänge zwischen dem kombinierten Verkehr und dem Beobachtungssystem wurden in Artikel 7 des von der Kommission bis Ende 1980 zu erörternden Vorschlags beschrieben.

5.3.5.

Ferner haben die Kommissionsdienststellen im Rahmen ihrer Binnenschiffahrtspolitik einige Vorschläge unterbreitet, in denen Zusammenhänge zwischen dieser Politik und der Marktbeobachtung hergestellt werden. Dies gilt insbesondere für das Stilllegungsvorhaben in der Binnenschiffahrt.

5.3.6.

Diese wenigen Beispiele zeigen, daß das Beobachtungssystem nicht nur das berechnete Informationsbedürfnis derjenigen befriedigt, die an der Ausarbeitung der Verkehrspolitik mitwirken, sondern auch den Leitlinien folgt, die sich auf den bisher erlassenen EG-Rechtsvorschriften ergeben.

²⁾ ABl. EG Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977

³⁾ ABl. EG Nr. L 357 vom 29. Dezember 1976

⁴⁾ ABl. EG Nr. L 336 vom 29. Dezember 1979

Schlußfolgerungen

1. Das Marktbeobachtungssystem ist für die weitere Entwicklung der Binnenverkehrspolitik notwendig.
2. Bisher hat der Versuchszeitraum deutlich gezeigt, daß das Marktbeobachtungssystem eingeführt werden könnte und aufgrund der Ergebnisse seiner bereits einsatzfähigen Teile eine eingehende Analyse der Entwicklung des Verkehrsmarktes liefert und so einen wertvollen Beitrag zur Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik leistet.
3. Der Rat forderte die Kommission in seiner Erklärung vom 12. Juni 1978 auf, ihm einen Bericht mit den Schlußfolgerungen aus den bisherigen Erfahrungen und Ergebnisse vorzulegen. Diese Mitteilung enthält eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Maßnahmen, die notwendig sind, um dem Rat eine genaue Vorstellung davon zu vermitteln, was getan werden muß, damit das Marktbeobachtungssystem vollständig einsatzfähig ist.
4. Der Rückstand bei der Einführung des Marktbeobachtungssystems ist vor allem auf die Kürzung der von der Kommission angeforderten Mittel zurückzuführen.
5. Die bisher geleistete Arbeit erfüllt die Kriterien nach der Erklärung des Rates:
 - Die Angaben und Daten, die das Marktbeobachtungssystem liefert, stellen einen wertvollen und neuartigen Beitrag zum Verständnis der Marktentwicklung im Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten dar. Sie entsprechen der Aufforderung des Rates, angemessene Daten über die Tendenzen und Verhältnisse auf den Märkten zu liefern.
 - Die Sachverständigen der einzelnen Mitgliedstaaten sind durch eine Reihe ausführlicher Fachberichte über die Arbeiten unterrichtet, die noch zu leisten sind, damit das Marktbeobachtungssystem, wenn die Hausmittel dies erlauben, uneingeschränkt einsatzfähig ist.
 - Der ursprüngliche Haushaltsvoranschlag für den dreijährigen Versuchszeitraum 1979 bis 1981), belief sich aus 1,29 Millionen ERE. Die Kommission hat diesen Voranschlag eingehalten, da die Gesamtausgaben für die drei Jahre, diese 1,29 Millionen ERE nicht überschreiten werden, selbst wenn alle im Haushaltsentwurf für 1981 beantragten Mittelanträge voll im endgültigen Haushalt bewilligt werden.
- Jedes Mal, wenn dies möglich war, wurden bei der Ausarbeitung des Systems die vorhandenen Statistiken benutzt. Das Bestehen eines solchen Systems hat schon weitgehend dazu beigetragen, daß die vorhandenen Quellen in einem Rahmen, der für die Festlegung politischer Maßnahmen besonders geeignet ist, genutzt werden konnten.
- Die Daten des Marktbeobachtungssystems wurden so festgelegt, daß der in bestimmten Rechtsvorschriften aufgestellte Zeitplan eingehalten werden kann. Im übrigen bot die Koordinierung mit den statistischen Ämtern die Möglichkeit, die Bereitstellung der vorhandenen Daten zu beschleunigen.
- Die Forderung des Rates, zwischen den Mitgliedstaaten und den Kommissionsdienststellen eine enge Zusammenarbeit herzustellen, ist erfüllt worden. Die erheblichen Fortschritte, die bisher erzielt worden sind, zeugen von dieser Zusammenarbeit.
6. Die Bitte an den Rat, eine Entscheidung früher zu treffen als geplant, ergibt sich aus
 - dem Bedürfnis, das Programm über 1981 hinaus kontinuierlich fortzusetzen;
 - dem Interesse, den Schwung, der bei den am Verkehr interessierten Wirtschaftssubjekten erreicht wurde und der sich aus der Einführung des Marktbeobachtungssystems ergeben hat, beizubehalten.
7. Die praktische Erfahrung, die während des Versuchszeitraums gesammelt wurde, hat nicht nur die Ausarbeitung des vollständigen Beobachtungsprogramms erleichtert, sondern auch zu einer besseren Beurteilung des rechtlichen Rahmens beigetragen, der für die Einführung des Beobachtungssystems auf einer sicheren und dauerhaften Grundlage notwendig ist.
8. Dem Rat wird der überarbeitete Entwurf eines Vorschlags für eine Entscheidung übermittelt.

Vorschlag einer Entscheidung des Rates über ein Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Erläuterungen

I. Allgemeine Bemerkungen

Am 10. Oktober 1975 übermittelte die Kommission dem Rat zusammen mit einem Bündel von insgesamt acht Vorschlägen, die in einer Mitteilung der Kommission an den Rat über die künftige Marktordnung für den Binnengüterverkehr innerhalb der Gemeinschaft enthalten waren, einen Vorschlag für eine Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. C 1/44 vom 5. Januar 1976).

Das Europäische Parlament gab auf seiner Sitzung vom 11. Oktober 1976¹⁾ eine positive Stellungnahme zu diesem Vorschlag ab und bat, über die künftigen Entwicklungen unterrichtet zu werden. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß gab seine Stellungnahme am 30. September 1976²⁾ ab.

Der Rat forderte die Kommission auf seiner Tagung vom 4. November 1976 auf, in Verbindung mit den Sachverständigen der einzelnen Mitgliedstaaten nachstehende Themen zu untersuchen und zwar,

- (i) den sachlichen Geltungsbereich und Aufbau der Marktindikatoren und Prognosemethodik darlegen;
- (ii) erläutern, ob die vorhandenen Daten für diesen Zweck brauchbar sind und wie sie am besten erfaßt werden können;
- (iii) festlegen, welche zusätzlichen Daten notwendig wären, damit das Beobachtungssystem rasch brauchbare Ergebnisse liefern kann;
- (iv) schätzen, welche Kosten die Durchführung des Beobachtungssystems für die Kommission und die Dienststellen der einzelnen Mitgliedstaaten mit sich bringen würde.

Die erbetene Arbeitsunterlage (SEK (77) 3074) hat die Kommission dem Rat (R/2063/77 (TRANS 123)) am 14. September 1977 übermittelt.

Der Rat äußerte in einer Erklärung (R/1166/78 (TRANS 81)) den Wunsch, vor einer endgültigen Entscheidung über die Einführung eines ständigen Marktbeobachtungssystems die Ergebnisse einer praktischen Erprobung, die von der Kommission während eines bestimmten Zeitraums vorgenommen werden sollte, abzuwarten.

Obwohl der volle, von der Kommission ursprünglich festgelegte Versuchszeitraum noch nicht abgelaufen

ist, und trotz gewisser Haushaltsschwierigkeiten im Jahre 1980 ist die Kommission jetzt von der erwiesenen Durchführbarkeit und Nützlichkeit des Beobachtungssystems überzeugt, weshalb sie den Rat bittet, möglichst rasch eine endgültige Entscheidung über diese Angelegenheit zu treffen, damit der Schwung der laufenden Arbeit erhalten und die praktische Anwendung fortgesetzt werden können. Ein solches Vorgehen liefert die Rechtsgrundlage dafür, daß die Arbeit 1982 fortgeführt werden kann. Jede Verzögerung bei der Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Fortsetzung der Arbeit würde zur Unterbrechung des Datenstroms führen (und so den Wert der bereits geleisteten Arbeit erheblich mindern) und außerdem noch einmal hohe Anlaufkosten verursachen.

Die Kommission schlägt dem Rat vor, keine Verordnung, sondern eine Entscheidung zu erlassen, da

- (i) die Verabschiedung einer Verordnung einschließlich ihrer Sanktionen (siehe Artikel 8 des ursprünglichen Vorschlags) für eine auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhenden Lösung nicht geeignet ist;
- (ii) eine Lösung, die vom Prinzip der Freiwilligkeit ausgeht, bietet die Möglichkeit, einfachere Instrumente, wie Erhebungen bei den Verkehrsunternehmen zu verwenden. Diese sind billiger als herkömmliche statistische Erhebungen; zudem liegen die Ergebnisse viel früher vor, was ein bei den sich heute rasch verändernden Verhältnissen sogar noch wichtigerer Faktor ist.

Artikel 2 Abs. 1 Unterabsatz 2

Das für die Ausarbeitung der benötigten Indikatoren notwendige Programm kann aufgrund der Erfahrung, die während des Versuchszeitraums gesammelt wird, festgelegt werden.

Artikel 2 Abs. 2

Angesichts des raschen Wandels der heutigen Wirtschaftsverhältnisse ist es wichtiger geworden, die jeweilige Marktlage rasch zu erfahren. Die Veröffentlichung eines vierteljährlichen Berichtes, der bereits als Teil des Programms für den Versuchszeitraum eingeführt ist, wird wesentlich schneller Informationen über die jeweilige Marktlage liefern; angestrebt wird eine Veröffentlichung innerhalb von zwei bis drei Monaten. Ein solches Verfahren, das zwangsläufig in stärkerem Maße anstelle der herkömmlichen statistischen Quellen, die im allgemeinen in jährlichen Berichten verwendet werden, Indikatoren nutzen muß, dürfte dazu beitragen, daß selbst die herkömmlichen statistischen Quellen rascher vorliegen.

¹⁾ ABl. EG Nr. C 293 vom 13. Dezember 1976, S. 56

²⁾ ABl. EG Nr. C 281 vom 27. November 1976, S. 2

Artikel 3 Abs. 2 Unterabsatz 1

Der jährliche Bericht sollte Prognosen für das folgende Jahr enthalten; er wird auch Vorausschätzungen für das laufende Jahr enthalten. Wenn der Jahresbericht am Ende des dritten Vierteljahres eines jeden Jahres ausgearbeitet werden kann, wird seine Nützlichkeit nur noch größer.

Artikel 3 Abs. 2 Unterabsatz 2

Es werden keine Änderungen vorgeschlagen.

Die kurzfristigen Prognosen werden in den Jahresbericht aufgenommen.

Die mittelfristigen Prognosen werden sich auf die in den nächsten fünf Jahren erwarteten Prognosen konzentrieren.

Artikel 4 Abs. 1

Es werden keine Änderungen vorgeschlagen.

Bei den Stichprobenerhebungen nach Artikel 2 Abs. 1 handelt es sich nicht nur um Stichprobenerhebungen, sondern auch um Konjunkturerhebungen bei den Verkehrsunternehmen.

Das Programm wird jetzt gemäß Artikel 2 Absatz 1 festgelegt.

Artikel 4 Abs. 3

— Siehe Allgemeine Bemerkungen, Seite 2 Absatz 3.

Artikel 5 Abs. 1

— Siehe Erläuterungen zum letzten Erwägungsgrund.

Artikel 6 Abs. 1 Unterabsatz 1

— Siehe Allgemeine Bemerkungen, Seite 2 Abs. 3.

— Siehe Erläuterungen zum letzten Erwägungsgrund.

Artikel 6 Abs. 2

— Siehe Erläuterungen zum letzten Erwägungsgrund.

Artikel 7, erster Gedankenstrich

Dieser Gedankenstrich kann gestrichen werden, da die Arbeiten nach Artikel 2 jetzt aufgrund der während des Versuchszeitraums durchgeführten Arbeit festgelegt werden können.

Artikel 8 Abs. 1 (ursprünglicher Vorschlag)

Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Sanktionen im Fall von Verstößen sind bei den jetzt vorgeschlagenen Prinzipien einer größeren Freiwilligkeit nicht länger angebracht (siehe auch Allgemeine Bemerkungen, Seite 2 Abs. 3). Artikel 8 Abs. 1 kann daher gestrichen werden.

Artikel 8 Abs. 1 (Neufassung)

Er folgt Artikel 8 Abs. 2 des alten Vorschlags, wobei das Wort „Verordnung“ durch „Entscheidung“ ersetzt wird.

Artikel 8 Abs. 2 (Neufassung)

Während die vierteljährlichen, jährlichen und mittelfristigen Berichte die Marktverhältnisse zum Inhalt haben werden, erscheint es zweckmäßig, dem Rat einmal alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung des Beobachtungssystems vorzulegen.

Artikel 9 (neuer Artikel)

Um die Haushaltsverpflichtungen zu klären, sollte ein Artikel über die Bereitstellung der Haushaltsmittel aufgenommen werden.

Artikel 10

Standardklausel für eine Entscheidung, wonach die Entscheidung zwanzig Tage nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft tritt.

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein Marktbeobachtungssystem im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten

Bisheriger Verordnungsentwurf

Vorgeschlagene Änderungen in Form einer Entscheidung

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:

Zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Märkte des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten muß ein ständiges Marktbeobachtungssystem eingeführt werden mit dem Ziel, alle verfügbaren Angaben und Auskünfte über die Situation der Märkte zusammenzustellen und auszuwerten sowie eine Vorausschätzung der kurz- und mittelfristigen Entwicklungstendenzen des Verkehrsangebots und der Verkehrsnachfrage zu erstellen.

Da dieses System eine der Grundlagen der Ordnung der Verkehrsmärkte darstellt, muß es auf Gemeinschaftsebene unter Mitwirkung der nationalen Behörden sowie der *Berufsorganisationen und der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs* eingerichtet werden. Es muß eine Kenntnis der Marktverhältnisse vermitteln und die Voraussetzungen dafür schaffen, die *Orientierungen* der Verkehrsmärkte zu ermitteln und die verfügbaren Angaben in den Vorausschätzungen auf die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten zusammenfassend darzustellen. Diese Vorausschätzungen *müssen* als Anhaltspunkte für die Investitionsentscheidungen der Unternehmen und für die ständige Marktbeobachtung durch die zuständigen Stellen dienen.

Im Rahmen dieses Systems müssen Stichprobenerhebungen auf einzelnen Verkehrsmärkten oder Teilmärkten durchgeführt werden können.

Bei der Durchführung der ihr im Rahmen der Marktbeobachtung des Verkehrs obliegenden Aufgaben muß die Kommission sich die aktive Mitarbeit des *Gewerbes*, der Verkehrsnutzer und der *Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs* sowie der Behörden der Mitgliedstaaten sichern können. Es erscheint daher erforderlich, bei der Kommission

keine Änderung

keine Änderung

keine Änderung

keine Änderung

Die Förderung des reibungslosen Marktablaufs im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erfordert die Einführung eines ständigen Marktbeobachtungssystems, mit dem alle verfügbaren Daten und Angaben über die Märkte zusammengestellt und ausgewertet sowie Prognosen, über die kurz- und mittelfristigen Entwicklungstendenzen von Angebot und Nachfrage im Güterverkehr erstellt werden können.

Die seit 1979 während eines Probezeitraums geleistete Arbeit der Kommission hat die Durchführbarkeit und Nützlichkeit eines solchen Beobachtungssystems bewiesen.

Da dieses System eine der Grundlagen der Ordnung der Verkehrsmärkte darstellt, muß es auf Gemeinschaftsebene unter Mitwirkung der nationalen Behörden, der **Berufsverbände und der Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Verkehr** eingeführt werden. Es soll Angaben über die Marktverhältnisse liefern und die Möglichkeit bieten, die **Tendenzen** der Verkehrsmärkte zu erkennen, und die zusammengestellten Daten in Prognosen über die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazität zusammenzufassen. Diese Prognosen **sollen** als Anhaltspunkte für die Investitionsentscheidungen der Unternehmen und die ständige Marktbeobachtung durch die zuständigen Behörden dienen.

keine Änderung

Die Kommission muß sich bei der Durchführung ihrer Aufgaben im Rahmen der Marktbeobachtung des Verkehrs die aktive Mitarbeit der **Verkehrsunternehmen**, der Verkehrsnutzer, der **Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Verkehr** sowie der Behörden der Mitgliedstaaten sichern können. Es erscheint daher erforderlich, bei der Kommission ei-

Bisheriger Verordnungsentwurf

beratende Ausschüsse einzurichten, die sich aus Vertretern der Verkehrsunternehmer, der Verkehrsnutzer, der Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs, der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs und aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten zusammensetzen.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. *Zur Sicherstellung des reibungslosen Funktionierens der Märkte des Güterverkehrs, der Eisenbahnen, des Kraftwagenverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten wird ein Marktbeobachtungssystem für die Märkte eingeführt.*
2. *Dieses System umfaßt*
 - *die Analyse der Märkte,*
 - *die Prognose der kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten.*

Die Verwaltung dieses Systems wird der Kommission übertragen; sie wird dabei von den beratenden Ausschüssen nach Artikel 6 unterstützt.

Artikel 2

1. *Die Analyse umfaßt die Beurteilung der Lage der Verkehrsmärkte und der Entwicklungstendenzen der Verkehrsmärkte mittels einer Reihe von Indikatoren für*
 - *das Verhältnis zwischen Verkehrsangebot und -nachfrage,*
 - *die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen,*
 - *die Kapazitätsauslastung und den Beschäftigungsgrad.*

Hierbei werden insbesondere berücksichtigt:

 - *das Niveau der Beförderungsentgelte,*
 - *der durchschnittliche Nutzungsgrad der Verkehrskapazität,*
 - *die Zahl der Betriebseinstellungen und der Konkursfälle der Verkehrsunternehmen,*
 - *die Zahl der Arbeitslosen im Verkehrssektor.*

Vorgeschlagene Änderungen
in Form einer Entscheidung

nen beratenden Ausschuß einzurichten, der sich aus Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Ein solcher beratender Ausschuß sollte die Möglichkeit neben die Erfahrung von Vertretern der Verkehrsunternehmen, der Verkehrsnutzer, der Hilfsgewerbetreibenden des Verkehrs, der Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Verkehr, der Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten und anderer Sachverständiger zu nutzen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. **Zur Förderung des reibungslosen Marktablaufs im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten wird ein Marktbeobachtungssystem für die Märkte eingeführt.**

keine Änderung

dem beratenden Ausschuß

Artikel 2

keine Änderungen

keine Änderungen

keine Änderungen

— die sozialen Entwicklungen im Verkehrsgewerbe.

Zu diesen Zweck werden insbesondere durchgeführt:

— Erhebungen bei Unternehmen des Straßen- und Binnenschiffsverkehrs,

— Berechnung von Preis- und Kostenindizes aufgrund von Daten, die durch Stichproben-erhebungen oder aus vorangehenden Informationssystemen gewonnen werden,

— vierteljährliche Analyse der Entwicklung des Verkehrsmarktes und der Verkehrsnachfrage.

Die Kommission kann dieses Programm nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 5 ändern.

Bisheriger Verordnungsentwurf

Vorgeschlagene Änderungen
in Form einer Entscheidung

2. Die Kommission erstellt jährlich einen Bericht über die Lage und die Entwicklungstendenzen der Verkehrsmärkte. Dieser Bericht wird zum ersten Mal am ...¹⁾ erstellt.

2. Die Kommission erstellt **vierteljährlich und** jährlich einen Bericht über die Lage und die Entwicklungstendenzen der Verkehrsmärkte.

Der vierteljährliche Bericht wird zum ersten Mal am ...¹⁾, der jährliche Bericht wird zum ersten Mal am ...¹⁾ erstellt.

Artikel 3

1. Die Prognose der kurz- und mittelfristigen Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der Verkehrskapazitäten umfaßt die Ermittlung

keine Änderungen

- des Güterverkehrsbedarfs zwischen den Mitgliedstaaten *getrennt* nach Verkehrsträgern
- der Kapazitätsentwicklung im Eisenbahn-, Güterkraft- und Binnenschiffsverkehr.

keine Änderungen

keine Änderungen

Dabei werden vor allem berücksichtigt:

- die im Programm für mittelfristige Wirtschaftspolitik enthaltenen *Orientierungen* und die Untersuchungen über die voraussichtliche Entwicklung entsprechend dem Beschluß des Rates vom 18. Februar 1974 zur Einsetzung eines Ausschusses für Wirtschaftspolitik²⁾;
- die im Rahmen der Regionalpolitik der Gemeinschaft aufgestellten *Orientierungen* und Programme gemäß der Verordnung des Rates vom 18. März 1975 über die Errichtung eines Europäischen Fonds für regionale Entwicklung³⁾;
- die voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der Entwicklung der gewerblichen und landwirtschaftlichen Produktion und der strukturellen Veränderung der Nachfrage;
- die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der Grad ihrer Nutzung.

keine Änderungen außer:

Leitlinien

keine Änderungen außer:

Leitlinien

keine Änderungen

2. Die Vorausschätzungen nach Absatz 1 werden in Form von Berichten erstellt, die jährlich, zum ersten Mal bis zum 1. Januar ...¹⁾ vorgelegt werden.

2. **die kurzfristigen Prognosen nach Absatz 1 werden in den jährlichen Berichten nach Artikel 2 Abs. 2 aufgenommen.**

Diese Berichte enthalten jeweils eine Vorausschau auf die nächsten fünf Jahre. Die Vorausschätzungen werden jährlich überprüft und gegebenenfalls entsprechend den tatsächlichen Marktverhältnissen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Analyse nach Artikel 2 berichtet.

Die mittelfristigen Prognosen nach Absatz 1 werden in Form eines Berichtes über die nächsten fünf Jahre erstellt und zum ersten Mal bis zum 1. Januar ...¹⁾ vorgelegt.

¹⁾ Es wird vorgeschlagen, eine Frist von einem Jahr vom Zeitpunkt der Einsetzung der beratenden Ausschüsse festzusetzen.

²⁾ Abl. EG Nr. L 63 vom 5. März 1974

³⁾ Abl. EG Nr. L 73 vom 21. März 1975

des beratenden Ausschusses

keine Änderung

keine Änderung

Bisheriger Verordnungsentwurf

Vorgeschlagene Änderungen
in Form einer Entscheidung

Artikel 4

1. Die Kommission kann bei der Wahrnehmung der ihr gemäß Artikel 2 und 3 übertragenen Aufgaben nach Anhörung der Ausschüsse *gemäß Artikel 6 Abs. 1 und nach einem von ihr aufgestellten Programm* Stichprobenuntersuchungen bei den Verkehrsunternehmern, den Verkehrsnutzern und den *Spediteuren* auf bestimmten Märkten oder Teilmärkten vornehmen oder die Mitgliedstaaten um die Durchführung dieser Erhebungen ersuchen.
2. Die bei der Anwendung des Artikels 4 Abs. 1 erlangten Kenntnisse dürfen nur zu dem mit der Auskunft verfolgten Zweck verwendet werden.
3. Die Kommission sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten sind verpflichtet, nicht in Form persönlicher Mitteilungen Kenntnisse preiszugeben, die sie bei der Anwendung dieser *Verordnung* erlangt haben und die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen.

Artikel 5

1. Die Berichte nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 werden von der Kommission nach *Anhörung der Ausschüsse gemäß Artikel 6 Abs. 1* erstellt.
2. Sie werden zur Verfügung gestellt:
 - den übrigen Organen der Gemeinschaft,
 - den Regierungen der Mitgliedstaaten,
 - dem aufgrund von Artikel 83 des Vertrags eingesetzten Beratenden Ausschuß für Verkehr.

Artikel 6

1. Bei der Kommission werden zu ihrer Unterstützung bei der Durchführung der Aufgaben, die ihr mit dieser *Verordnung übertragen werden, gebildet*:
 - a) *ein beratender Ausschuß, der sich aus Vertretern der gewerblichen Verkehrsunternehmer, der Verkehrsnutzer, der Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs sowie Vertretern der Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrs zusammensetzt;*
 - b) *ein beratender Ausschuß, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt.*
2. Die Ausschüsse gemäß Abs. 1 geben der Kommission entweder auf deren Ersuchen oder von sich aus Stellungnahmen ab über alle Probleme im Zusammenhang mit dem Funktionieren der

Artikel 4

1. Zur Durchführung der ihr nach Artikel 2 und 3 übertragenen Aufgaben kann die Kommission **gemäß dem in Artikel 2 Abs. 1 vorgesehenen Programm Stichprobenerhebungen und Konjunkturerhebungen bei den Verkehrsunternehmen, den Verkehrsnutzern und den Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs** auf Märkten oder Teilmärkten vornehmen oder die Mitgliedstaaten um die Durchführung dieser Erhebungen ersuchen.

keine Änderung

3. Die Kommission sowie ihre Beamten und sonstigen Bediensteten dürfen Informationen, von denen sie bei der Ausführung dieser **Entscheidung** Kenntnis erhalten und die ihrer Art nach unter das Berufsgeheimnis fallen, nicht weitergeben.

Artikel 5

1. **Die jährlichen und mittelfristigen Berichte nach Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 3 Abs. 2** werden von der Kommission nach Anhörung **des Ausschusses gemäß Artikel 6** erstellt.

keine Änderungen

Artikel 6

Zur Unterstützung der ihr zur Durchführung dieser Entscheidung übertragenen Aufgaben setzt die Kommission einen beratenden Ausschuß ein, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt. Dieser beratende Ausschuß kann Vertreter der Verkehrsunternehmen, Verkehrsnutzer, Hilfgewerbetreibenden des Verkehrs und Gewerkschaften der Arbeitnehmer im Verkehr sowie andere Sachverständige in Angelegenheiten des Marktbeobachtungssystems anhören.

2. Der **Ausschuß** nach Absatz 1 richtet an die Kommission auf deren Ersuchen oder von sich aus Stellungnahmen zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Funktionieren der Märkte des Ei-

Bisheriger Verordnungsentwurf

Märkte des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 7

Innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser *Verordnung* an erläßt die Kommission die Maßnahmen betreffend

- Form, Inhalt und Modalitäten der Analysen nach Artikel 2, insbesondere der Indikationen;
- die Beratenden Ausschüsse nach Artikel 6 Abs. 1.

Artikel 8

1. Die Mitgliedstaaten erlassen innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser *Verordnung* an und nach Anhörung der Kommission die zum Vollzug dieser *Verordnung* erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Diese Vorschriften betreffen unter anderem die Organisation, das Verfahren und die Kontrollinstrumente, Sanktionen im Fall von Verstößen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Durchführung der der Kommission aufgrund dieser *Verordnung* übertragenen Aufgaben.
2. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Durchführung der ihr aufgrund dieser *Verordnung* übertragenen Aufgaben.

Artikel 9

Die *Verordnung* tritt am ... in Kraft.

Diese *Verordnung* ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Vorgeschlagene Änderungen
in Form einer Entscheidung

senbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten.

Artikel 7

Binnen sechs Monaten, gerechnet vom Zeitpunkt des Inkrafttretens **dieser Entscheidung**, trifft die Kommission die erforderlichen Maßnahmen betreffend den Beratenden Ausschuß nach Artikel 6.

Artikel 8

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Durchführung der ihr mit dieser Entscheidung übertragenen Aufgaben.
2. Die Mitgliedstaaten erlassen innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Entscheidung an und nach Anhörung der Kommission die zum Vollzug dieser Entscheidung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.
3. Die Kommission legt dem Rat nach Anhörung des Ausschusses nach Artikel 6 bis zum 31. Dezember 198 ... und danach alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung des Marktbeobachtungssystems vor.

Artikel 9

Die erforderlichen Mittel für die Durchführung dieser Entscheidung werden jährlich in den Haushalt der Europäischen Gemeinschaften eingesetzt.

Artikel 10

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

FINANZBOGEN

A. Erster Teil

1. In Betracht kommende Haushaltslinie

Artikel 379

2. Bezeichnung der Haushaltslinie

Beobachtung der Güterverkehrsmärkte

3. Rechtsgrundlage

EWG-Vertrag, Artikel 75

Mitteilung der Kommission an den Rat über die weitere Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik vom 25. Oktober 1973, Bulletin der EG, Beilage 16/73, insbesondere Ziffer 49 und 87.

- Mitteilung der Kommission an den Rat über die künftige Marktordnung für den Binnengüterverkehr innerhalb der Gemeinschaft. Dok. KOM(75) 490 endg., Teil 8, Vorschlag für eine Verordnung über ein Marktbeobachtungssystem für den Binnengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. 01 vom 5. Januar 1976)
- Erklärung des Rates vom 12. Juni 1978 zur Marktbeobachtung
- Erklärung des Rates vom 6. Dezember 1979 zu den Verhandlungen über die bilateralen Straßenverkehrskontingente.
- Vorschlag für eine Änderung gemäß Artikel 149 Abs. 2 des EWG-Vertrags des Vorschlags für eine Verordnung (EWG) des Rates über einen Marktbeobachtungssystem des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten (Dok. KOM(75) 490 endg. vom 1. Oktober 1975, Teil 8) mit der diese Verordnung in eine Entscheidung des Rates umgewandelt werden soll.

4. Beschreibung, Zweck und Begründung des Vorhabens

4.0. Beschreibung des Vorhabens und betroffener Personenkreis

4.0.0. Beschreibung

Dieses Vorhaben zielt darauf ab, die Durchführung eines Marktbeobachtungssystems im Binnengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten sicherzustellen. Dabei sollen die Verkehrsmärkte mit Hilfe von Indikatoren, die auf einer Analyse der Daten über

diesen Wirtschaftszweig beruhen, beobachtet werden.

Diese Daten beruhen auf

- Statistiken, die in jedem Mitgliedstaat vorhanden sind und teilweise bereits regelmäßig den Kommissionsdienststellen übermittelt werden;
- Informationen, die durch Erhebungen bei den Verkehrsunternehmen erfaßt werden;
- Informationen über die Preis- und Kostenindizes im Verkehr;
- Informationen über die sozialen Verhältnisse, diese allerdings in geringerem Umfang.

Diese Informationsquellen ermöglichen ein Beobachtungssystem, das sowohl auf statistischen Indikatoren als auch auf Entwicklungstendenzen beruht. Da sich dieses Beobachtungssystem vor allem durch Elastizität auszeichnet, liegen die Auswahl der Indikatoren und der Aufbau des Beobachtungssystems nicht starr fest, damit es an die besonderen Möglichkeiten und Bedürfnisse jedes Mitgliedstaates angepaßt werden kann.

4.0.1. Betroffener Personenkreis (außerhalb)

Dabei handelt es sich vor allem um

- die staatlichen Instanzen, soweit es die Ordnung der Verkehrsmärkte betrifft;
- die im innergemeinschaftlichen Güterverkehr tätigen Unternehmen (rund 10 000 Beschäftigte der drei Verkehrsträger);
- die Berufsverbände.

4.1. Zweck des Vorgehens

4.1.0. Allgemeiner Zweck

Dieses Vorgehen ist eines der grundlegenden Ziele, welche die Kommission in ihren Mitteilungen von Oktober 1973 und 1975 über die Ordnung der Verkehrsmärkte an den Rat aufgezeigt hat. Ihr Zweck besteht darin, diesen Wirtschaftsbereich durch eine Harmonisierung des Wettbewerbs zu ordnen, damit die Beförderungsleistungen zu den geringsten Kosten und im Interesse der Allgemeinheit unter Berücksichtigung der Ziele der gemeinsamen Politik auf anderen Gebieten erbracht werden können.

4.1.1. Besonderer Zweck

Dieses insbesondere den Binnengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (d. h. rund 450 Millionen Tonnen jährlich) betreffende Vorhaben bezweckt

die Einführung eines Beobachtungs- und Prognose-systems, das eine einwandfreie und den wirtschaftlichen Erfordernissen uneingeschränkt gerecht werdende Ordnung der Verkehrsmärkte ermöglicht.

Dieses System soll Indikatoren der Marktstruktur und der Entwicklung des innergemeinschaftlichen Binnengüterverkehrs liefern, um

- den Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu bieten, die wirtschaftlichen Verhältnisse besser zu beurteilen und zu analysieren und so auf einzelbetrieblicher Ebene rationeller und mit den jeweiligen Verhältnissen besser in Einklang stehende Entscheidungen zu treffen;
- die Kommission und die staatlichen Instanzen in ihren verkehrspolitischen Entscheidungen zu unterstützen.

4.2. Begründung des zur Verwirklichung der Ziele gewählten Vorgehens

Einige Mitgliedstaaten haben bereits brauchbare Informationssysteme geschaffen, die sich je nach den Besonderheiten der einzelstaatlichen Märkte und den eigenen Bedürfnissen unterscheiden und in zwei große Gruppen eingeteilt werden können:

1. Beobachtungssysteme, die auf Verwendung herkömmlicher statistischer Indikatoren beruhen;
2. Beobachtungssysteme, die auf der Verwendung von Indikatoren der Entwicklungstendenzen beruhen.

Diese Uneinheitlichkeit der vorhandenen Quellen und die Harmonisierung der vorhandenen Daten haben die Kommission veranlaßt, aus folgenden Gründen ein gemischtes Beobachtungssystem auszuarbeiten:

- es könnte sich als kostspielig erweisen, den Mitgliedstaaten, die weder die statistischen Unterlagen noch die erforderliche Erfahrung haben, die eine oder andere Lösung vorschreiben.
- das Nebeneinanderbestehen beider Verfahren bietet die Möglichkeit, das Gemeinschaftssystem innerhalb eines angemessenen Zeitraums einzuführen,
- beide Verfahren entsprechen jeweils besonderen Bedürfnissen und ergänzen einander.

Das gemischte Beobachtungssystem soll den Anforderungen der kurz- und mittelfristigen Wirtschaftspolitik gerecht werden.

5. Finanzielle Auswirkungen des Vorgehens

5.0. Auswirkungen auf die Ausgaben + 800 000 ERE

5.0.0. Getrennte Mittel

entfällt

5.0.1. Jährliche Maßnahmen, die als „nicht getrennte Mittel“ in den Haushaltsplan einzusetzen sind

5.0.1.0. Nicht getrennte Mittel (zur Orientierung auf der Grundlage von 1981)

jährliche Auswirkung: $\pm$ 800 000 ERE.

5.0.1.1. Berechnungsweise, Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Rahmen und Unsicherheitsfaktoren

5.0.1.1.0. Berechnungsweise und Zusammenhang mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Rahmen

Die jährlichen Mittel von 800 000 ERE verteilen sich beispielsweise wie folgt:

— Datenerfassung durch Stichproben erhebung:	260 000 ERE
— Preis- und Kostenindizes:	340 000 ERE
— Kurz- und mittelfristige Vorausschätzungen:	<u>200 000 ERE</u>
Zusammen:	800 000 ERE

5.0.1.1.1. Unsicherheitsfaktoren:

$\pm$ 10 %

6. Vorgesehenes Kontrollsystem

Das auf die Analyse der Marktlage und die Ausarbeitung von Prognosen für die Binnengüterverkehrsmärkte abzielende Vorhaben, wird auf dreifache Weise überprüft:

1. durch rein fachliche Vierteljahresberichte mit kurzfristigen Prognosen;
2. durch Jahresberichte, die nicht nur eine Analyse und kurzfristige Prognosen enthalten, sondern auch die Durchführung des Beobachtungssystems kritisch beurteilen werden;
3. durch einen Bericht mit mittelfristigen Prognosen (für die jeweils nächsten fünf Jahre, die auf dem Bericht nach Ziffer 2 und den gesamtwirtschaftlichen Prognosen der Kommission beruhen).

Außerdem wird die Kommission alle drei Jahre einen Bericht über die Durchführung des Marktbeobachtungssystems vorlegen und so den Rat über die erzielten Ergebnisse unterrichten.

7. Finanzielle Auswirkungen des Vorhabens während der voraussichtlichen Gesamtdauer (in ERE)

Alle Ausgaben gehen zu Lasten des Haushalts der Gemeinschaft und zwar: zeitlich nicht begrenztes Vorhaben

Jährliche Auswirkung: $\pm$ 800 000 ERE.

8. Information über das Personal und die Betriebsmittel für die Durchführung des Vorhabens

8.0.

Ausschließlich zur Durchführung des Vorhabens erforderliches Personal jeder Art.

Generaldirektion Verkehr

2 bis 3 A-Beamte

3 bis 4 B-Beamte

8.1.

Für dieses Vorhaben gegebenenfalls zusätzlich erforderliches Personal

Generaldirektion Verkehr

Entfällt

9. Finanzierung des Vorhabens

Eigens dafür in den Haushalt einzusetzende Mittel.

Bericht des Abgeordneten Daubertshäuser

Die in der Anlage enthaltenen EG-Vorschläge wurden gemäß § 93 T Nr. 33 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/108 T Nr. 33 vom 22. Januar 1981 dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 13. Mai 1981 behandelt hat.

Die EG-Kommission hat mit Wirkung ab 1. Januar 1979 versuchsweise für drei Jahre ein Marktbeobachtungssystem eingeführt, mit dem statistische Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf Schiene, Straße und Wasserweg gesammelt werden. Bei den Straßenverkehrs- und Binnenschiffsverkehrsunternehmen werden dabei Daten gesammelt über das Verkehrsaufkommen, über die Frachtentwicklung, über Kosten und über sonstige Entwicklungstendenzen. Die EG-Kommission legt nunmehr einen Bericht über die bisher mit dem Sy-

stem gemachten Erfahrungen vor und möchte dieses System endgültig einführen.

Der Verkehrsausschuß ist jedoch der Auffassung, daß der Nutzen einer solchen zusätzlichen Statistik in keinem angemessenen Verhältnis zu dem finanziellen Aufwand steht, zumal der Inlandsverkehr und der Drittländerverkehr dadurch nicht erfaßt werden. Es besteht hier die Möglichkeit, Daten zur Marktbeobachtung zu nutzen, die bereits auf anderer rechtlicher Grundlage erhoben werden.

Der Ausschuß schlägt daher vor, die Vorlage abzulehnen. Auch einer Verlängerung der noch bis zum 31. Dezember 1981 laufenden Versuchsphase, wie sie in Brüssel jetzt geplant wird, sollte die Bundesregierung entgegentreten, weil dadurch zusätzliche Erkenntnisse nicht gewonnen werden können.

Bonn, den 13. Mai 1981

Daubertshäuser

Berichterstatte

