

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (84) 541

Vol. 1984/0213

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

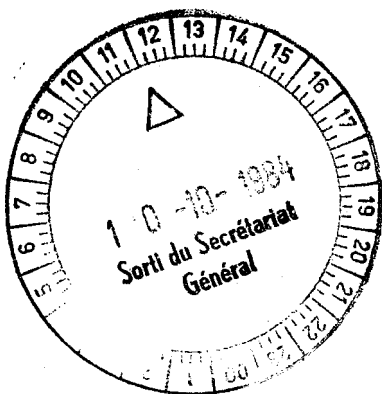
KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(84) 541 endg.

Brüssel, den 8. Oktober 1984

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT

über die Einrichtung eines Systems zur
Beobachtung der Verkehrsmärkte



KOM(84) 541 endg.

1. VORGESCHICHTE

1.1. 1975 : Mitteilung an den Rat

In ihrer Mitteilung vom 1. Oktober 1975 (1) hat die Kommission die allgemeinen Grundsätze ihrer Politik zur Marktordnung im Binnengüterverkehr der Gemeinschaft dargelegt.

Ein Teil dieser Politik war die Schaffung eines Marktbeobachtungs- und Prognosesystems, das Daten über die Marktentwicklung liefern und wirtschaftlich analysieren kann.

Der Mitteilung war ein Vorschlag für eine Verordnung (2) über ein Marktbeobachtungssystem beigelegt. Dieser Entwurf wurde dem Parlament (3) und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß (4) zur Stellungnahme übermittelt. Das Parlament billigte den Vorschlag und forderte, seiner Durchführung Priorität einzuräumen.

1.2. 1978 : Erklärung des Rates

Im Juni 1978 beschloß der Ministerrat nach Prüfung des Vorschlags und des Berichts der Kommission (5) über das Beobachtungssystem, vor einer Entscheidung die Ergebnisse einer praktischen Erprobung durch die Kommission abzuwarten.

Die Erklärung des Rates (6) enthielt auch ein ausführliches Programm für die Einführung dieses Systems während der Versuchszeit.

1.3. 1980 : Bericht an den Rat

Im Dezember 1980 unterbreitete die Kommission einen Bericht (7) über die 1979 und 1980 gesammelten Erfahrungen und erläuterte, daß sie diesen Bericht vor dem Ablauf des Versuchszeitraums vorlege, um Ende 1981 einen Bruch in der kontinuierlichen Bereitstellung von Daten zu vermeiden. Ferner schlug die Kommission einige Änderungen ihres früheren Vorschlags über das Marktbeobachtungssystem (8) vor; außerdem regte sie wegen der gewählten Freiwilligkeit an, der Rat möge keine Verordnung, sondern eine Entscheidung entlassen.

Dieser Vorschlag für eine Entscheidung des Rates wurde dem Parlament (9) und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß (10) zur Stellungnahme vorgelegt. Das Parlament billigte den Vorschlag vorbehaltlich der Berücksichtigung eines weiteren Kriteriums.

(1) KOM (75) 490 endg. vom 1.10.1975.

(2) Abl. Nr. C 1 vom 5.01.1976, S. 44.

(3) Abl. Nr. C 293 vom 13.12.1976, S. 56.

(4) Abl. Nr. C 281 vom 27.11.1976, S. 2.

(5) Dok. SEK (77) 3074 vom 8.09.1977.

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

(7) KOM (80) 785 endg. vom 5.12.1980.

(8) Abl. Nr. C 351 vom 31.12.1980, S. 32.

(9) Abl. Nr. C 172 vom 13.07.1981, S. 128.

(10) Abl. Nr. C 189 vom 30.07.1981, S. 17.

1.4. 1981 : Die Entscheidung des Rates

Im Juli 1981 beschloß der Ministerrat nach der Prüfung des Vorschlags und des Berichts der Kommission (1) über das Marktbeobachtungssystem, vor einer endgültigen Entscheidung die Ergebnisse der weiteren Erprobung durch die Kommission abzuwarten.

Der Rat faßte daher die Entschließung (2) :

"(Der Rat)... hält es für zweckmäßig, vor einer Beschlußfassung über den Vorschlag der Kommission zur endgültigen Einführung dieses Systems die vollständigen Ergebnisse des versuchsweise für die Jahre 1979 bis 1981 eingeführten Marktbeobachtungssystems abzuwarten,

nimmt Kenntnis von der Absicht der Kommission, während eines Zeitraums von drei Jahren ab 1. Januar 1982 die versuchsweise erfolgende Beobachtung des Güterverkehrs der Eisenbahnen, des Kraftverkehrs und der Binnenschifffahrt zwischen den Mitgliedstaaten fortzusetzen, um vollständigere Daten und Informationen über die Entwicklung und die Lage dieser Märkte zusammentragen zu können,

stellt fest, daß die versuchsweise erfolgende Marktbeobachtung schrittweise durchgeführt wird und sich nach den Merkmalen richtet, die in den Berichten der Kommission vom 8. September 1977 und vom 5. Dezember 1980 dargelegt sind, wobei soweit irgend möglich die auf einzelstaatlicher Ebene bereits vorliegenden Angaben und Daten heranzuziehen sind,

nimmt Kenntnis von der Absicht aller Mitgliedstaaten, weiterhin die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um eine enge Zusammenarbeit zwischen ihren zuständigen innerstaatlichen Diensten und den Dienststellen der Kommission sicherzustellen, und

bittet die Kommission, ihm zu gegebener Zeit einen Bericht mit ihren endgültigen Schlußfolgerungen in bezug auf die Versuche und die erzielten Ergebnisse vorzulegen."

1.5. Zweck dieses Berichts

Dieser Bericht soll dem Rat die Daten über die mit der Erprobung seit 1979, insbesondere seit 1982 gesammelten Erfahrungen verschaffen, damit er die erforderlichen Entscheidungen über die Weiterfinanzierung und häufige Entwicklung des Marktbeobachtungssystems treffen kann wie sie hier vorgeschlagen ist.

Nach Ansicht der Kommission muß diese Angelegenheit erörtert werden, ohne das Ergebnis der gesamten Arbeit von 1984 abzuwarten, damit dem Wunsch des Rates, den Bericht "rechtzeitig" vorzulegen, nachgekommen werden kann.

(1) KOM (80) 785 endg. vom 5.12.1980.

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

2. NOTWENDIGKEIT ZUR WEITERENTWICKLUNG DES
MARKTBOBACHTUNGSSYSTEMS UND ZIELE 1979-1984

2.1. Umfang

Das Marktbeobachtungssystem befaßt sich mit den Entwicklungen im grenzüberschreitenden Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsgüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

2.2. Notwendigkeit eines Marktbeobachtungssystems

Daß ein Marktbeobachtungssystem wünschenswert ist, wurde bereits in den Ziffern 49 und 87 der Mitteilung der Kommission an den Rat vom 25. Oktober 1973 über die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik (1) ausführlich erläutert :

"49. Eine Vorschau zur Entwicklung des Angebots und der Nachfrage im Verkehr muß in regelmäßigen Abständen erstellt werden, um den Gemeinschaftsinstitutionen dabei behilflich zu sein, den Rahmen vorzuzeichnen, wie er unter Punkt 43 dargelegt ist. Solche Prognosen werden dazu beitragen, Fehlinvestitionen zu vermeiden, dafür sorgen, daß keine vorzeitige Erschöpfung der Naturressourcen eintritt und den Mitgliedstaaten, den Verkehrsunternehmen und den Verkehrsnutzern die Grundlage für ihre Entscheidungen liefern.

87. Die Kommission wird versuchen, das System der Verkehrstatistik so auszubauen, daß damit alle Informationen zur Verfügung gestellt werden können, die notwendig sind, um die entsprechenden Untersuchungen durchzuführen und die notwendigen statistischen Unterlagen über Angebot und Nachfrage im Verkehr zu erhalten; dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Erstellung von Prognosen."

(Ziffer 43 betrifft die Entscheidungsvorgänge auf der entsprechenden Ebene).

Bei der Schaffung des Marktbeobachtungssystems müßten drei Probleme bezüglich der Verfügbarkeit von Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr gelöst werden :

- einige Daten werden überhaupt nicht erfaßt, einige Mitgliedstaaten führen z.B. keine Konjunktur- und Preiserhebungen durch;
- einige Daten werden auf einzelstaatlicher Ebene erfaßt, auf Gemeinschaftsebene aber nicht zusammengefaßt (z.B. Kosten- und Preisberichte in einigen Mitgliedstaaten);
- einige Daten werden auf Gemeinschaftsebene zusammengefaßt, aber nur sehr langsam verbreitet.

Außerdem wurde auf Gemeinschaftsebene keine systematische Analyse durchgeführt.

(1) Bulletin der Europäischen Gemeinschaften, Beilage Nr. 16/73.

2.3. Ziele 1979 - 1984

2.3.1. Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse

Wiewohl die Festlegung der Elemente des Marktbeobachtungssystems äußerst wichtig ist, ist die rasche Verbreitung der Ergebnisse des Systems sogar noch wichtiger : Die Brauchbarkeit des Marktbeobachtungssystems wird langfristig danach beurteilt, ob es den staatlichen Instanzen und den einzelnen Verkehrsunternehmen hilft, die Entscheidungen dann zu treffen, wenn sie diese Entscheidungen treffen müssen.

2.3.2. Prognosen

Ein Marktbeobachtungssystem braucht, damit es seinen Zweck voll erfüllt, Prognosen der künftigen Verhältnisse ebenso wie eine Analyse der bisherigen Entwicklung. Die Detailliertheit dieser Prognosen hängt von dem jeweiligen Zeitraum ab. Prognosen werden für drei verschiedene Zeithorizonte benötigt :

- häufige Globalprognosen für die Erkennung der Wendepunkte in der Marktentwicklung,
- jährliche Prognosen der Aussichten jedes Verkehrsträgers im kommenden Jahr; diese werden beispielsweise von den staatlichen Instanzen zur Festlegung der jährlichen Verkehrsgenehmigungen im Straßenverkehr benötigt;
- detaillierte mittelfristige Prognosen, die beispielsweise Verkehrsunternehmen bei ihren Investitionsentscheidungen helfen sollen.

2.3.3. Verbesserung der Daten

Die Schaffung eines Marktbeobachtungssystems erfordert Daten nicht nur über das Verkehrsaufkommen und die Tonnenkilometer jedes Verkehrsträgers, sondern auch über die Preise für diese Verkehrsleistungen und die Selbstkosten der Verkehrsunternehmen. Ferner ist es nützlich, die Ansichten der Verkehrsunternehmen über die Marktlage zu kennen.

Um den Wendepunkten der Marktentwicklung angemessen folgen zu können, sind Daten über Zeiträume von weniger als einem Jahr erforderlich, die rasch nach dem Ablauf des jeweiligen Zeitraums vorliegen. Detailliertere Daten werden auf einer jährlichen Grundlage benötigt, während mittelfristig Strukturveränderungen berücksichtigt werden müssen.

2.3.4. Berechnung

Angesichts der großen Datenmengen, zumindest in einigen Bereichen, müssen Computer innerhalb oder außerhalb der Kommissionsdienststellen benutzt werden. Neben dem Bedarf an Computern ist es außerdem notwendig, die Ergebnisse in einer gemeinsamen Datenbank zu speichern, damit die verschiedenen Berichte ohne weiteres kreuzweise analysiert werden können.

2.3.5 Budgetäre Auswirkungen

Es wird vorgeschlagen, die von der Kommission verlangten Arbeiten zu den Zusatzkosten zu finanzieren. Das bedeutet, daß die Kommission 100 % der Kosten bezahlt, wenn der Mitgliedstaat noch keine spezifische Übersicht durchführt. Erstellt ein Mitgliedstaat bereits für seinen eigenen Bedarf Übersichten, wie das z.B. bei den niederländischen und deutschen Preisberichten der Fall ist, würde die Kommission nur die Zusatzkosten für die verlangte Sonderarbeit bezahlen.

3. DURCHFÜHRUNG DES MARKTBEOBACHTUNGSSYSTEMS IN DEN JAHREN 1979 BIS 1984

3.1. Umfang

Die Durchführung des Marktbeobachtungssystems begann mit dem Güterkraftverkehr, weil er als der am schwierigsten zu erarbeitende Bereich galt ; die Entwicklung eines parallelen Marktbeobachtungssystems für die Binnenschifffahrt folgte rund ein Jahr später. Die Arbeiten auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs gehen etwas langsamer vonstatten.

Wichtige Formen des kombinierten Verkehrs wie der Huckepackverkehr und die Beförderung von Containern auf der Eisenbahn sind Ende 1982 in das Marktbeobachtungssystem einbezogen worden.

Im Binnenschiffsverkehr war es auch notwendig, zur Beurteilung der Angebotsseite sowohl den innerstaatlichen als auch den grenzüberschreitenden Markt zu untersuchen.

3.2. Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse

3.2.1. Art der Darstellung der Ergebnisse

Das Marktbeobachtungssystem liefert Ergebnisse über verschiedene Zeiträume : weniger als ein Jahr, jährlich und mittelfristig. Um die Ergebnisse rasch zu verbreiten, sind getrennte Veröffentlichungen erforderlich, damit die unterschiedliche Häufigkeit der Ergebnisse berücksichtigt werden kann.

3.2.2. Wahl des weniger als ein Jahr betragenden Zeitraums

Obwohl monatliche Angaben über das Verkehrsaufkommen im Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr dank der normalen Managementinformationen über diese Verkehrsträger vorliegen, müßten viele andere Daten stichprobenweise besonders ermittelt werden. Die Kosten eines Marktbeobachtungssystems auf monatlicher Grundlage wären zu hoch, wenn jeden Monat ausreichende Stichprobenerhebungen gemacht werden müßten.

Für das Marktbeobachtungssystem wurde im allgemeinen ein vierteljährlicher Bezugszeitraum festgelegt, da dies ein sinnvoller Kompromiß zwischen der Notwendigkeit, die Kosten niedrig zu halten, und der Notwendigkeit, die Wendepunkte in der Marktentwicklung zu erkennen, ist.

3.2.3. Veröffentlichung der Ergebnisse

Um die Ergebnisse angemessen zu verbreiten, beschloß die Kommission, mehrere Berichte in der Reihe EUROPA TRANSPORT zu veröffentlichen; diese Reihe wird von der Generaldirektion Verkehr herausgegeben. Folgende Veröffentlichungen sind erschienen bzw. bis Ende 1984 geplant (Klammerangaben beziehen sich auf die Fertigstellung des Manuskripts) :

1981

Konjunkturerhebung, Nr. 1 bis 4 mit den Ergebnissen der vierteljährlichen Meinungsumfragen bei Straßenverkehrsunternehmen.

Marktentwicklung, Nr. 1 und 2 mit anderen vierteljährlichen Indikatoren.

Seit 1982

Marktentwicklung, Nr. 3 bis 6 (1982), 7 bis 12 (1983) und 11 bis 14 (1984) mit vierteljährlichen Indikatoren.

Jahresbericht, 1981 (Juni 1982), 1982 (November 1983) und 1983 (Juni 1984) mit einem Rückblick auf das vorausgegangene Jahr.

Analyse- und Prognosebericht, Erster Jahresbericht (für 1981) (Januar 1981), 1982 (Januar 1982), 1983 (Februar 1983), 1984 (Mai 1984) und 1985 (November 1984) mit Prognosen für das Jahr in betreff und im Bericht von 1984 auch mit mittelfristigen Prognosen bis 1987.

3.2.4. Verzögerungen in der Veröffentlichung der Ergebnisse

Während sich die Ausarbeitung der Ergebnisse 1983 wegen Personalmangels verzögerte, ist zwischen der Fertigstellung des Manuskripts (die in Ziffer 3.2.3. genannten Zeitpunkte) und der tatsächlichen Veröffentlichung des Berichts erhebliche Zeit verstrichen. Dies war zwangsläufig teils auf Übersetzungsprobleme (der Bericht über die Marktentwicklung wird in Deutsch, Englisch und Französisch, die übrigen Berichte werden in allen Gemeinschaftssprachen, einschließlich Griechisch, veröffentlicht), teils auf die Zeit bis zum Druck zurückzuführen.

Da diese Verzögerung manchmal mehr als sechs Monate betrug, wurde dazu übergegangen, die vorabgedruckten Exemplare in der Originalsprache an rund 100 wichtige Empfänger zu verschicken.

3.3. Prognosen

3.3.1. Vierteljährliche Prognosen

Das wichtigste Ziel bei der Ausarbeitung der vierteljährlichen Prognosen besteht darin, die Ansichten der Unternehmen von Verkehrsträgern mit vielen Einzelunternehmen zusammenzufassen (die Eisenbahnunternehmen verfügen über hinreichend eigene Prognosemöglichkeiten). Das geschieht im Straßen- und Binnenschiffsverkehr mit einer Frage nach den Geschäftserwartungen in den Konjunkturerhebungen (Näheres siehe unter Ziffer 3.4.3.).

Die in der Reihe Marktentwicklung veröffentlichten Ergebnisse zeigen zum Beispiel im Bericht 11, daß die Straßenverkehrsunternehmen die Marktverhältnisse recht gut vorausschätzen (Abbildung 2.1.), obwohl ihre Prognosen die jahreszeitlich bedingten Schwankungen in der Regel zu stark darstellen. Die Prognosen für die Rheinschifffahrt (Abbildung 3.1.) sind jedoch nicht so genau, z.B. wurde der Aufschwung Anfang 1983 nicht vorhergesehen; das mag jedoch darauf zurückzuführen sein, daß die Verkehrsunternehmer gebeten werden, ihre Prognosen für die nächsten drei Monate abzugeben.

3.3.2. Jährliche Prognosen

Den jährlichen Prognosen wird im Marktbeobachtungssystem bisher die größte Beachtung geschenkt. Die Prognosen werden für jede Verkehrsverbindung (Mitgliedstaat nach Mitgliedstaat), für jeden Verkehrsträger und für jede der zehn Gütergruppen (die zehn Kapitel des NST - Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik) ausgearbeitet. Getrennte Prognosen für den kombinierten Verkehr werden nicht aufgestellt.

Da Verkehrsleistungen eine abgeleitete Nachfrage sind, müssen Verkehrsprognosen mit exogenen Prognosen der Gesamtwirtschaft und einiger Wirtschaftsbereiche erarbeitet werden. Die entsprechenden Gleichungen für jede Gütergruppe und jede Verkehrsverbindung werden mit Istdaten und eingespeisten exogenen Prognosen ausgearbeitet, damit die Prognosen für das Verkehrsaufkommen aller drei Verkehrsträger ermittelt werden. Dieses Verkehrsaufkommen wurde durch Extrapolierung der für die betreffende Gütergruppe und Verkehrsverbindung beobachteten Verkehrsanteile auf die drei Verkehrsträger verteilt.

Wegen des Umfangs der damit verbundenen Arbeit und der Notwendigkeit eines einheitlichen Vorgehens wird die Ausarbeitung der wesentlichen Prognosen einem externen Institut anvertraut. Die Kommission hatte jedoch immer schon die Absicht, diese Arbeit eines Tages selbst auszuführen.

Die jüngsten Ergebnisse zeigen, daß der Straßen- und Binnenschiffsverkehr 1984 (um 6 bzw. 3 %) weiterhin ansteigen, der Eisenbahnverkehr dagegen unverändert bleiben wird. Das gesamte Verkehrsaufkommen aller drei Verkehrsträger wird demnach um 4 % zunehmen, so daß der grenzüberschreitende Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten den Höchststand von 1979 nahezu wieder erreichen wird.

3.3.3. Mittelfristige Prognosen

Mittelfristige Prognosen untersuchen strukturelle Änderungen der Marktanlage, weshalb jährliche Prognosen dort, wo die Konjunktur von entscheidender Bedeutung ist, andere Verfahren erfordern. Daher wurde ein ähnliches Verfahren wie für die Verkehrswegeplanung, aber mit einem anderen Endergebnis gewählt, z.B. Angaben nicht über Schleusengrößen, sondern Einzelheiten über die Zusammensetzung des Fahrzeugbestandes.

1980 mußten ausführliche Pläne für mittelfristige Prognosen nach Abschluß der Anfangsphase wegen fehlender Mittel aufgegeben werden; daher war es nur möglich, eine Analyse des grenzüberschreitenden Verkehrs (1963, 1968, 1973 und 1977), eine Analyse des Transitverkehrs über die Benelux-Häfen und eine Analyse nach gewerblichen Verkehrsunternehmen und Werkverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr nach und von den Niederlanden fertigzustellen.

In der letzten Zeit wurde eine begrenztere Untersuchung begonnen, die auf Deutschland, Frankreich, die Niederlande, Belgien und Luxemburg (sowie die Schweiz) beschränkt ist und sich auf den Binnenschiffsverkehr konzentriert. Diese begrenzte Untersuchung sollte eine Methode zur Erstellung von Prognosen für den Bedarf an Binnenschiffen im Zusammenhang mit Vorschlägen für eine Abwrackmaßnahme liefern.

Die Prognoseergebnisse zeigen, daß der Gesamtverkehr zwischen den Mitgliedstaaten langfristig steigt und bis 1987 jährlich im Durchschnitt um 3 % wächst. Während die Ergebnisse des Flotten grössenmodells ermutigend sind, lassen die vorläufigen Ergebnisse des Modells der Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger erkennen, daß dieses Modell noch weiter entwickelt werden muss.

3.4. Verbesserung der Daten

3.4.1. Verhältnisse im Jahre 1978

Aufschlußreich ist ein Hinweis auf die Markttendenzen, die in der ursprünglichen, vom Rat von der versuchsweisen Einführung des Marktbeobachtungssystems erbetenen Arbeitsunterlage der Kommission SEC (77) 3074 vom 8. September 1977 dargelegt wurden. Dort heißt es in Kapitel 1 von Teil II, daß die neusten Daten auf Gemeinschaftsebene über die Güterverkehrsströme zwischen den Ländern der Sechsergemeinschaft für das Jahr 1974 vorlagen, d.h. rund drei Jahre alt waren; außerdem waren begrenzte Daten über den Verkehr nach und von dem Vereinigten Königreich sowie nach und von Dänemark vorhanden.

Es ist bemerkenswert, daß nicht nur diese Verkehrsdaten völlig überholt waren, sondern auch auf Gemeinschaftsebene keine Angaben über Preise, Selbstkosten oder die Erwartungen der Verkehrsunternehmer vorlagen; desgleichen gab es, anders als für den Ausbau der Verkehrswege, keinerlei kurz- oder mittelfristige Prognosen über die Marktentwicklung.

3.4.2. Vierteljährliches Verkehrsaufkommen

Als 1979 die Arbeit am Marktbeobachtungssystem begann, lagen der Kommission keine vierteljährlichen Daten über den Verkehr zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten vor. Zunächst wurden verschiedene Quellen einschließlich Güteraufschlüsselungen herangezogen, die oft auf Außenhandelsstatistiken beruhten.

Mit der Einführung der drei Statistik-Richtlinien für den Straßenverkehr (1), den Binnenschiffsverkehr (2) und den Eisenbahnverkehr (3), haben sich die Verhältnisse verbessert, obwohl nach wie vor folgende Schwierigkeiten bestehen :

- i) Über den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr liegen monatliche Daten (mit einer Verspätung von 3 bis 4 Monaten), aber keine Aufgliederung nach Gütern vor;
- ii) für den Straßenverkehr liegen keine Daten über Zeiträume von weniger als einem Jahr vor, Angesichts der Vorteile der Verwendung harmonisierten Statistiken und aus Raummangel infolge der wachsenden Zahl von Erhebungen im Bericht über die Marktentwicklung wurde es auf jeden Fall notwendig, die Arbeit in diesem Punkt einzuschränken, so daß etwas widerstrebend beschlossen wurde, Angaben über die Aufgliederung der Beförderungsgüter wegzulassen.

In der Praxis wird die wichtigste vierteljährliche Analyse des Verkehrsaufkommens auf einer "EUR-7"-Grundlage (EUR-6 + Dänemark) durchgeführt, da geeignete Daten über das Vereinigte Königreich und Irland bisher überhaupt nicht, Zeitreihen mit Daten für Griechenland erst ab 1982 vorliegen. Mit der Vereinheitlichung der Quellen, die für den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr verwendet werden, soll in naher Zukunft dazu übergegangen werden, die vollständigen EUR-7-Matrices zumindest für diese beiden Verkehrsträger zu liefern.

- (1) Richtlinie 78/546/EWG vom 12.06.1978; ABl. Nr. L 168 vom 26.6.1978, S. 29.
- (2) Richtlinie 80/1119/EWG vom 17.10.1980; ABl. Nr. L 339 vom 15.12.1980, S. 30.
- (3) Richtlinie 80/1177/EWG vom 4.12.1980; ABl. Nr. L 350 vom 23.12.1980, S. 23.

Da die weiter oben erwähnten Daten normalerweise innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des betreffenden Vierteljahres vorliegen und der 25. Februar, der 25. Mai usw. die Stichtage für den Abschluß des Manuskripts für den Bericht über die Marktentwicklung sind, betreffen die in jedem Bericht veröffentlichten Daten über das vierteljährliche Verkehrsaufkommen das vorletzte Vierteljahr.

3.4.3. Jahresverkehrsaufkommen und Tonnenkilometer

Sehr viel mehr Daten liegen auf Jahresbasis vor, die im Jahresbericht oder auf Ad hoc-Basis eine genauere Strukturanalyse ermöglichen.

Der Stichtag für den Abschluß des Manuskripts für den Jahresbericht (sechs Monaten vor Ende des betreffenden Jahres) bereitet gewisse Schwierigkeiten, da nur bestimmte Tabellen im Rahmen der Richtlinien über den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr der Kommission bis zu diesem Stichtag vorgelegt werden müssen, während im Falle des Straßenverkehrs für deren Einreichung eine Frist von 12 Monaten vorgesehen ist. Dies bedeutet, daß sich die Analysen der Ergebnisse im Rahmen der Richtlinie über den Straßenverkehr auf das vorletzte Jahr beziehen müssen, und die Analyse des letzten Jahres anhand verschiedener Quellen vorgenommen werden muß, wie dies auch beim vierteljährlichen Bericht der Fall ist. Die Jahresdaten über den Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr können in 1985 eingehender analysiert werden, wenn das Programm zur elektronischen Verarbeitung der Ergebnisse im Rahmen dieser Richtlinien weiter fortgeschritten sein wird (vgl. 3.5.1. d).

Mit der Einführung der Konjunkturerhebungen bei Straßen- und Binnenschiffsverkehrsunternehmen (für die Eisenbahnunternehmen nicht sinnvoll) sollten unter anderem die Ansichten der Verkehrsunternehmer über die Marktanlage eingeholt werden, ehe die "amtlichen" Statistiken vorliegen.

Aus diesem Grunde sind die Fragen, die bei der Konjunkturerhebung (Straßenverkehr) nach der Marktlage gestellt werden, ziemlich schwierig, da die Ergebnisse vor allem auf einzelstaatlicher Ebene von geringem Nutzen wären, wenn sie nicht nach Verkehrsverbindung und Richtung aufgeschlüsselt werden könnten. Andere Fragen bei der Konjunkturerhebung sind von einer Art, wie sie in solchen Erhebungen öfter vorkommen und betreffen die Auslastung, die Einstellung von Fahrern, Liquiditätsschwierigkeiten und Investitionen.

Die Konjunkturerhebungen (Straßenverkehr) begannen im dritten Vierteljahr 1979 (Belgien, Frankreich, Italien und die Niederlande), 1980 für die übrigen Länder der Neunergemeinschaft und im vierten Vierteljahr 1981 für Griechenland.

Für die Binnenschifffahrt wird ein etwas einfacherer Fragebogen verwendet; für die Rheinschifffahrt und den Nord-Süd-Verkehr (niederländische, belgische und französische Kanäle westlich des Rheins) werden getrennte Berichte ausgearbeitet. Seit Anfang 1980 arbeitet die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Verbindung mit der Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt (CCR) eine Konjunkturerhebung auf dem Rhein aus. Die ZKR übermittelt der Kommission besondere Analysen über die Verkehrsströme nach NST-Kapiteln (die wichtigsten sind NST 2 (Kohle usw.), NST 3 (Mineralöl usw.), NST 4 (Erze usw.) und NST 6 (Sand, Kies usw.) und werden im Bericht über die Marktentwicklung analysiert). Weitere von der ZKR erfaßte Daten betreffen die Auslastung und die Frachtsätze.

Konjunkturerhebungen über den Nord-Süd-Verkehr werden seit 1981 in den Niederlanden und in Belgien nicht aber in Frankreich durchgeführt. Die französischen Behörden haben eine solche Erhebung nicht eingeführt, weil ihnen andere Daten über die Marktlage rasch vorliegen. Außerdem berichten belgische und niederländische Binnenschiffsunternehmer über ihre Erfahrungen im Verkehr nach und von Frankreich, so daß teilweise Erkenntnisse über den französischen Markt unmittelbar vorliegen.

3.4.5. Preiserhebungen

Preiserhebungen gelten seit jeher als Hauptindikatoren bei der Beurteilung der Marktverhältnisse. Das ist darauf zurückzuführen, daß Preisniveaus einen doppelten Zweck erfüllen; erstens kommt in ihnen der Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage zum Ausdruck, und zweitens liefert der Vergleich der Preis- und Kostenentwicklung einen Indikator über die finanzielle Lage der Unternehmen.

Bei dem Vorstoß auf das Gebiet der Preiserhebungen treten nicht nur (weiter unten geschilderte) technische, sondern auch andere Schwierigkeiten auf, die mit der Veröffentlichung detaillierter, für wettbewerbende Unternehmen vielleicht wirtschaftlich wertvoller Ergebnisse zusammenhängen.

Die Kommissionsdienststellen haben versucht, diese Schwierigkeiten dadurch zu überwinden, daß sie die Veröffentlichung nicht auf absolute Preise, sondern auf Preisindices beschränken. Die Preisdaten lassen sich jedoch nur dann maximal nutzen, wenn sie umfassender ausgewertet werden; solche weitergehenden Möglichkeiten werden mit den Berufsverbänden der einzelnen Verkehrsträger geprüft. Hier handelt es sich offenkundig um eine Frage des gegenseitigen Vertrauens, da ein Verkehrsträger mit Erweiterungen nicht einverstanden ist, wenn ein wettbewerbender Verkehrsteilnehmer nur einer begrenzten Veröffentlichung seiner eigenen Daten zustimmt.

Die aufgetretenen technischen Schwierigkeiten betreffen weitgehend die große Zahl der möglichen Fahrten insbesondere im Straßenverkehr und die sich daraus ergebende Schwierigkeit, zweckmäßige Indices zu berechnen. In den folgenden Abschnitten über die einzelnen Verkehrsträger wird auf die Schwierigkeiten näher eingegangen.

Auf dem Gebiet des Straßenverkehrs wurde 1979 in einer umfassenden Durchführbarkeitsstudie vorgeschlagen, die wichtigsten Variablen des obligatorischen Tarifsystems, d.h. Menge, Entfernung und Art des Beförderungsgutes, für eine Stichprobe von Fahrten zu erfassen und den Durchschnittspreis für eine typische Fahrt zu berechnen.

Obwohl mehrere Schwierigkeiten aufgetreten sind, konnten Preiserhebungen durchgeführt und Indices seit 1980 (Deutschland, Frankreich und die Niederlande), seit Mitte 1981 (Italien, Belgien/Luxemburg) und seit Mitte 1983 (Griechenland) berechnet werden. Mustererhebungen sind im Vereinigten Königreich und in Irland durchgeführt worden, wobei die Erhebung im Vereinigten Königreich jedoch aus verschiedenen Gründen nicht fortgesetzt worden ist. Pläne, die Erhebung in Dänemark durchzuführen, mußten wegen interner Schwierigkeiten Dänemarks aufgegeben werden.

Auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt wurde 1980 in einer Durchführbarkeitsstudie vorgeschlagen, hier etwas einfachere Verfahren zu wählen als für den Straßenverkehr. Das ist auf die begrenzte Zahl bestimmter Hauptstrecken und die begrenzte Zahl wichtiger Beförderungsgüter zurückzuführen.

Zur Rheinschifffahrt ist zu sagen, daß die ZKR detaillierte Daten erfasst und über die Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt (CCR) übermittelt. Die Preisangaben über den Nord-Süd-Verkehr liegen an den Frachtenbörsen vor, wurden bisher aber nicht systematisch ausgewertet. Die Arbeit zur Erfassung von Preisdaten läuft demnächst an.

In der Durchführbarkeitsstudie über die Preise im Eisenbahnverkehr wurden mehrere Möglichkeiten mit echten Preisen dargestellt, die Eisenbahnunternehmen akzeptieren keine von ihnen und legten einen Gegenvorschlag mit einem Korb veröffentlichter Tarife vor. Nach Ansicht der Eisenbahnunternehmen ist das weitverbreitete System der Preisermäßigungen im grenzüberschreitenden Verkehr so stabil, daß anhand von Tarifpreisen oder echten Preisen berechnete Indices praktisch übereinstimmen würden. Die Kommissionsdienststellen nahmen diesen Vorschlag widerstrebend an, wobei sie zu verstehen gaben, daß das System nach mehrjähriger Erprobung überprüft werde.

Einer der Vorteile des angenommenen Vorschlags besteht darin, daß die Indices nach Ablauf des Vierteljahres sehr schnell berechnet werden können, sobald natürlich die wesentlichen "Körbe" festgelegt worden sind. Außerdem sind die Kosten der Fortführung des Systems, ausgenommen für die regelmäßige Überarbeitung der Körbe, sehr gering.

Das ursprüngliche System begann mit der Ausarbeitung eines Korbs von Tarifen für den Verkehr zwischen Deutschland, Frankreich und Italien; dies erforderte eine Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen (DB, SNCF und FS). Die ersten Indices von 1983 betrafen die Verbindungen Frankreich/Deutschland und Frankreich/Italien. Das niederländische und das belgische Eisenbahnunternehmen (NS und SNCB) wurden vor kurzem in das System einbezogen.

3.4.6. Kostenerhebungen

Das Verfahren von Kostenerhebungen besteht herkömmlicherweise darin, die Kosten während eines Bezugszeitraums aufzuschlüsseln und dann die Entwicklung der Kostenfaktoren Kraftstoff, Löhne und Gehälter usw. mit einer unveränderten Kostenstruktur zu beobachten. Dieses Verfahren bietet den Vorteil, daß es ziemlich einfach und nicht kostspielig ist und die Verkehrsunternehmen, die nur bei der regelmäßigen Überprüfung der Kostenstrukturen etwa alle vier bis fünf Jahre hinzugezogen werden, nur geringfügig belastet. Ein Nachteil dieses Verfahrens besteht darin, daß es Produktivitätsverbesserungen unberücksichtigt läßt, weshalb Kosten- und Preisindices mit der gebotenen Vorsicht verglichen werden müssen. Produktivitätsverbesserungen senken die Kosten jährlich um rund 1 %, wobei genaue Zahlen jedoch kaum zu ermitteln sind.

Für die Kosten des Straßenverkehrs haben Berater der IRU (Internationale Straßentransport-Union) bereits ein einheitliches Verfahren entwickelt, das die Kommission übernommen hat, nachdem sie in einer Durchführbarkeitsstudie überprüfte, ob die erforderlichen Daten und Kostenstrukturen in den Mitgliedstaaten vorliegen; 14 verschiedene Kostenstrukturen wurden erarbeitet.

Die erste Arbeit über die Kostenindices des Straßenverkehrs erschien im April 1983, wobei die meisten Mitgliedstaaten die Daten bis zum 1.1.1978 zurückrechnen konnten. Die vollständige Analyse war anfänglich auf sechs Mitgliedstaaten (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Belgien/Luxemburg und Dänemark) begrenzt, konnte jedoch später, als die britischen Kostenstrukturen vorlagen, auch für das Vereinigte Königreich durchgeführt werden (vorher konnten nur die Kostenfaktoren beobachtet werden).

Die Kostenindices des Straßenverkehrs werden für einen Zeitraum von sechs Monaten ermittelt, wobei die Ergebnisse für die meisten Mitgliedstaaten für das letzte Vierteljahr vorliegen (d.h. nur 6 Wochen nach dem Stichtag).

Auf dem Gebiet des Binnenschiffsverkehrs ergab eine Durchführbarkeitsstudie größere Unterschiede in den Verfahren der betreffenden Mitgliedstaaten. Nach konstruktiven Besprechungen zwischen den beteiligten Instituten wurde ein gemeinsames Verfahren beschlossen, so daß die ersten Ergebnisse Ende 1983 veröffentlicht werden konnten. Die Daten sollen auch hier bis zum 1.1.1979 zurückgerechnet werden.

Auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs gibt es ein gewisses Widerstreben, die Kosten zu erörtern, da der Weg voller Fallstricke wie die Verteilung der Gemein- und Gleiskosten auf den Personen- und Güterverkehr ist. Mehrere Eisenbahnunternehmen haben eine Durchführbarkeitsstudie über dieses schwierige Gebiet jedoch begrüßt.

3.4.7. Kombinierter Verkehr

Statistiken des kombinierten Verkehrs wurden mit Hilfe von INTERCONTAINER (Société internationale pour le Transport par Transcontainers) für den Containerverkehr auf der Schiene und mit Hilfe von INTERUNIT (Société pour le Transport par Ferrou-tage) für den Huckepackverkehr ausgearbeitet.

Im Containerverkehr unterscheidet Intercontainer nach inner-europäischem grenzüberschreitendem Containerverkehr und Containerverkehr über europäische Seehäfen. Dieser Verkehr wird im TEU und TEU/km (20-Fuß-Einheiten/(km)) gemessen, wobei entsprechende Daten vierteljährlich vorgelegt werden.

Im Huckepackverkehr liefert jedes der Interunit angeschlossene Huckepackunternehmen Daten über die Zahl der beförderten Einheiten, d.h. die Gesamtzahl der mit der Eisenbahn beförderten Sattelanhänger, Wechselaufbauten und Lastzüge. Weitere statistische Angaben liegen nicht vor.

Entsprechende Jahresdaten über den kombinierten Verkehr sind auch im Rahmen der Richtlinie über den Eisenbahnverkehr verfügbar (Tabelle 7).

3.5. Berechnung

3.5.1. Berechnung getrennter Erhebungen

Der Hauptvorteil von Computern bei der Verarbeitung der einzelnen Erhebungen wird im folgenden angegeben :

i) Konjunkturerhebung (Straßen- und Binnenschiffsverkehr)

Ausarbeitung interner Programme (für ICL 2982) zur Verarbeitung der von den Vertragsunternehmen eingegangenen tabellarischen Ergebnisse in zusammenfassende Tabellen;

ii) Preisindices (Straßenverkehr)

- Ausarbeitung von Programmen mit externen Vertragsunternehmen, um ausführliche Unterlagen verarbeiten und zusammenfassende Indices ermitteln zu können. Es wurde bereits damit begonnen, diese Programme auf die Kommission zu übertragen.

iii) (Kurzfristige) Prognosen

- der gegenwärtige Vertrag mit einem unabhängigen Berater enthält eine Bestimmung über die Ausarbeitung eines Programms, das von der Kommission übernommen werden kann.

iv) Statistik-Richtlinien (Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr)

- die Daten aus den Statistik-Richtlinien müssen schneller und in flexiblerer Form als bisher vorliegen; die Ausarbeitung dieser Programme durch die Kommissionsdiensten ist eingeleitet.

3.5.2. Schaffung einer Verkehrsdatenbank

Der Umstand, daß der Kommission verschiedene große Verkehrsdatenbasen, nämlich das Marktbeobachtungssystem, die Statistik-Richtlinien und die ausführliche Querschnitt-Datenbasis für die Zwecke der Verkehrswege zur Verfügung stehen, hat zu der Vereinbarung geführt, in der Kommission eine große Verkehrsdatenbank zu schaffen.

3.6. Budgetäre Auswirkungen

3.6.1. 1979-1981

Der Bedarf an Haushaltsmitteln für die erste Erprobungsphase (1979-1981) war ursprünglich auf 1.290.000 ECU geschätzt worden.

Im Ergebnis wurden tatsächlich ausgegeben :

1979 :	290.985 ECU
1980 :	468.943 ECU
1981 :	424.995 ECU
1979-1981 :	1.184.923 ECU

3.6.2. 1982-1984

Der Bedarf an Haushaltsmitteln für die zweite Erprobungsphase (1982-1984) war ursprünglich auf 800.000 ECU veranschlagt worden.

Der derzeitige Stand stellt sich wie folgt dar :

1982 :	599.996 ECU
1983 :	699.395 ECU Mittelbindung
1984 :	800.000 ECU bewilligt

4. AUFGABE UND KÜNFTIGE VERBESSERUNGEN DES MARKTBEOBACHTUNGSSYSTEMS

4.1. Hilfen für die Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik

Obwohl die Kommission es für wesentlich hält, daß der redaktionelle Stil der EUROPA-TRANSPORT-Veröffentlichungen vor allem gegenüber den Verkehrsträgern weiterhin neutral, aber keineswegs nichtssagend sein sollte, können und müssen die umfangreichen Daten des Marktbeobachtungssystems als Hilfe zur Entwicklung der Gemeinschaftspolitik verwendet werden. Einige Beispiele für die Verwendung der Daten, die im Marktbeobachtungssystem enthalten sind oder entwickelt werden, sind weiter unten nachzulesen.

4.1.1. Anpassung der Straßenverkehrstarife

Die Arbeit über die Straßenverkehrspreise innerhalb des Marktbeobachtungssystems wird nicht nur die (in EUROPA TRANSPORT veröffentlichten) Gesamttendenzen der Preisentwicklung liefern, sondern auch dem Tarifausschuß die Beobachtung der Tendenzen der heutigen Preise gegenüber dem Tarifpreis erleichtern. Die Daten können auch jenen von Nutzen sein, welche die bei der Ausarbeitung der Struktur verwendeten Faktoren überprüfen.

4.1.2. Gemeinschaftsgenehmigungen für den Straßenverkehr

Der Rat hat eine neue Methode zur automatischen Anpassung der Gesamtzahl der Gemeinschaftsgenehmigungen festgelegt; er will auf diese Weise die jährliche Anpassungsdebatte durch ein System ersetzen, nach dem die jährliche Anpassung für die nächsten fünf Jahre im voraus vereinbart wird (+ 30%, + 15%, + 15%, + 15%, + 15%). Der Rat stimmte jedoch auch einer Regelung zu, nach der er - im Falle einer aussergewöhnlich starken Nachfragezunahme im Straßenverkehr - auf Grundlage eines Vorschlags der Kommission die Möglichkeit einer über die ursprünglich vereinbarte Erhöhung hinausgehenden Erhöhung prüfen würde; dieses Verfahren würde gewährleisten, daß ein immer größerer Marktanteil in das Genehmigungssystem einbezogen werden kann.

Das Marktbeobachtungssystem kann zur Ermittlung und Quantifizierung solcher aussergewöhnlicher Situationen verwendet werden.

4.1.3. Abwrackpolitik in der Binnenschifffahrt

Das in Zusammenarbeit mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) festgelegte Ausmaß der Abwrackpolitik für die Binnenschifffahrt erfordert mehrere wirtschaftliche Beurteilungen, z.B. des heutigen Kapazitätsüberhangs, der mittelfristigen Nachfrageentwicklung, der Neubaufaufträge, des erwarteten Abwrackens ohne Abwrackplan und des zusätzlichen Abwrackens aufgrund der Einführung eines besonderen Abwrackplans. Viele dieser Daten lassen sich dem Marktbeobachtungssystem unmittelbar oder mittelbar entnehmen.

4.1.4. Netzbildung im kombinierten Verkehr

Die erste Stufe der Kommissionspolitik auf dem Gebiet des kombinierten Verkehrs besteht darin, diese Verkehrsart durch rechtliche Maßnahmen zu fördern. Auf der zweiten Stufe werden Marketingfragen folgender Art untersucht :

- Wie groß ist die potentielle Nachfrage nach kombiniertem Verkehr ?
- Welches Streckennetz wäre wirtschaftlich ?
- Gibt es Engpässe bei der Ausarbeitung eines solchen Verkehrsnetzes ?

Die Kommission arbeitet mit den Verbänden eng zusammen, um die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs festzustellen.

4.1.5. Eisenbahnverkehr

Das Marktbeobachtungssystem hat für den Eisenbahnverkehr eine andere Bedeutung als für die übrigen Verkehrsträger, da die Kommission sich hier weniger mit Detailfragen der Kapazität befaßt. Die kurz- und mittelfristigen Prognosen liefern jedoch ein Bild der Nachfrage nach Beförderungsleistungen der Eisenbahnunternehmen aufgrund der wahrscheinlichen künftigen Wachstumsraten des gesamten Verkehrsaufkommens der drei Verkehrsträger (Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr).

4.2. Flexibilität oder Starrheit

Die Kommission ist der Ansicht, daß das Marktbeobachtungssystem nicht als eine starre Reihe von Erhebungen, sondern als ein flexibles Marktforschungssystem betrachtet werden sollte. Auch wenn das nicht bedeutet, daß dem Marktbeobachtungssystem keine normalen Datenreihen zugrunde liegen sollten, so besteht doch die Gefahr, daß die jeweiligen Tagesprobleme außerhalb ihres Untersuchungsbereichs liegen werden, wenn die Grenzen der Arbeit zeitlich zu eng gezogen sind.

Als Beispiel möge der kombinierte Verkehr dienen. Nach Artikel 7 der Richtlinie über den kombinierten Verkehr (1) sind Lösungen vorzuschlagen, mit denen die Statistik des kombinierten Verkehrs verbessert werden kann. Obwohl der Zusammenhang zwischen Marktbeobachtungssystem und kombiniertem Verkehr in Ziffer 5.3.4. des Berichts der Kommission von 1980 an den Rat (2) dargelegt wurde, sind seinerzeit keine besonderen Vorschläge für das Marktbeobachtungssystem unterbreitet worden. Kontakte mit Intercontainer und Interunit haben später jedoch die Möglichkeit geboten,

- den EUROPA-TRANSPORT-Veröffentlichungen einen Abschnitt über den kombinierten Verkehr hinzuzufügen;
- die Schwierigkeiten zu erkennen, vergleichbare Daten über Huckepack-Unternehmen zu beschaffen;
- nützliche Arbeitsbeziehungen mit Intercontainer und Interunit herzustellen, damit die Daten als Vorstufe zur Planung eines optimalen Verkehrsnetzes verbessert werden können.

Ein weiteres Beispiel ist der Fall der mittelfristigen Prognosen. Als diese vorbereitet werden sollten, erlaubte die Haushaltslage keine umfassende Untersuchung aller drei Verkehrsträger in der gesamten Gemeinschaft. Man griff deshalb auf ein flexibles Vorgehen zurück, d.h. die verfügbaren Mittel wurden auf das damalige Hauptproblem konzentriert, zu dem die Kommission Stellung beziehen mußte, nämlich die Frage des Kapazitätsüberhangs in der Binnenschifffahrt. Aufgrund der Interdependenz zwischen den Kapazitäten für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr im Nordwesten Kontinentaleuropas ist es unzweckmäßig, nur den grenzüberschreitenden Verkehr zu berücksichtigen. Das Studienfeld wurde deshalb auch auf den innerstaatlichen Verkehr erweitert.

Eine weitere Form der Flexibilität betrifft die Ausführung von Untersuchungen über einen bestimmten Verkehrsträger durch alle in Betracht kommenden Mitgliedstaaten. Obwohl die Kommission hofft, alle Mitgliedstaaten zu überzeugen, die entsprechenden Untersuchungen durchzuführen, wird davon ausgegangen, daß bestimmte Untersuchungen für die Mitgliedstaaten in Randlage vor allem dann von begrenztem Wert sein dürften, wenn die Ergebnisse, wie es in den mitteleuropäischen Mitgliedstaaten üblich ist, ausführlich dargestellt werden. Für die wichtigsten Verkehrsströme zwischen den einzelnen Ländern ist jedoch ein ziemlich einheitliches Verfahren erforderlich, da es sonst ein Gemeinschaftssystem nicht gibt.

Diese Beispiele zeigen, weshalb das Marktbeobachtungssystem flexibel sein muß. Die Kommission ist der Ansicht, daß diese Flexibilität in dem künftigen System zu erhalten ist, da es darauf ankommt, daß System weiterzuentwickeln und neue Informationsbedürfnisse in zwei oder drei Jahren vorherzusehen.

4.3. Bessere Verbreitung der Daten

4.3.1. Verzögerungen in der Datenbeschaffung

Obwohl die Ergebnisse der Konjunktur- und Kostenerhebungen innerhalb von vier bis sechs Wochen nach Ablauf des betreffenden Vierteljahres beschafft und verarbeitet werden können, erfordern andere Erhebungen über Preise und Statistiken häufig drei bis vier Monate. Diese Verzögerungen dürften vor allem kurzfristig kaum wesentlich verkürzt werden können.

(1) Richtlinie 82/603/EWG vom 28.7.1982.

(2) KOM (80) 785 endg. vom 5.12.1980.

4.3.2. Verzögerungen in der Analyse

Das vierteljährliche Veröffentlichungsprogramm für die Reihe MARKTENWICKLUNG von EUROPA TRANSPORT bedeutet, daß Ergebnisse, die zwei Monate nach Ablauf des betreffenden Vierteljahres eingehen, mit dem nächsten Vierteljahr verarbeitet werden. Dieser Zeitplan beruht nicht nur auf der Notwendigkeit, in regelmäßigen Zeitabständen zu veröffentlichen, sondern auch auf der Notwendigkeit, die vorhandenen Mittel auf die Analyse während begrenzter Zeiträume zu konzentrieren, damit Mitarbeiter und Rechenanlage rationell eingesetzt werden können.

4.3.3. Verzögerungen in der Veröffentlichung

Die EUROPA-TRANSPORT-Veröffentlichungen sind teils mit normalen, teils mit anomalen Verzögerungen erschienen. Dies mindert den Wert der schließlich veröffentlichten Daten erheblich. Die Kommission wird sich weiterhin bemühen, die Zeit bis zur Veröffentlichung auf ein Mindestmaß zu verringern und die Ausgabe in der Originalsprache innerhalb von zweieinhalb Monaten nach Ablauf des jeweiligen Vierteljahres zu veröffentlichen.

4.3.4. Verbreitung detaillierterer Daten

Die in der Reihe EUROPA TRANSPORT veröffentlichten Daten, vor allem die vierteljährlichen Veröffentlichungen, müssen auf das beschränkt werden, was für den Durchschnittsleser interessant ist. Der an Einzelheiten interessierte Leser mag sein besonderes Interessengebiet etwas oberflächlich behandelt finden, was in einer umfassenden Veröffentlichung allerdings nahezu unvermeidlich ist. Die Zahl der Seiten über jedes Thema muß sogar noch stärker begrenzt werden, da die Zahl der im Bericht behandelten Themen größer geworden ist.

Die Kommission beabsichtigt, die Verbreitung der detaillierteren Daten zu erweitern, wo dies gerechtfertigt werden kann. Damit eine solche Arbeit in vertretbaren Grenzen gehalten werden kann, wird es vermutlich notwendig sein, diese Arbeit auf Ad-hoc-Veröffentlichungen oder auf die Verbreitung von Tabellen mit einem Mindestmaß an Begleittext zu begrenzen. Letzteres wird durch die Zusammenfassung der verschiedenen Teile des Marktbeobachtungssystems in einer computergespeicherten Verkehrsdatenbank besonders erleichtert.

Langfristig kann es auch möglich sein, daß die Benutzer unmittelbaren Zugang zur Verkehrsdatenbank erhalten und so die neuesten Daten abrufen oder ihre eigene Analyse vornehmen können.

4.4. Erstellung von Prognosen

Die Kommission hat die Ansicht, die Prognosemethoden auch in Zukunft weiterzuentwickeln, und die Prognosemethoden so bald wie möglich wieder von ihren eigenen Dienststellen vornehmen zu lassen; dies wird die Erprobung alternativer Szenarien und Strategien erleichtern.

4.5. Weitere Verbesserungen bei der Datenerfassung

Unter Ziffer 4.2. wurde darauf hingewiesen, wie wichtig Flexibilität ist, aber es werden für das Marktbeobachtungssystem keine spezifischen neuen Erhebungen geplant, vielleicht mit Ausnahme bestimmter Arbeiten zum Thema Produktivität. Hinsichtlich der Offiziellen statistischen Quellen sind eine Reihe von Verbesserungen vorgesehen oder werden geprüft; hierbei handelt es sich - kurz zusammengefaßt - um folgende:

Drei Statistik-Richtlinien (Straßen, Eisenbahn und Binnenschiffsverkehr)

- Grenzüberschreitender interregionaler Verkehr (alle drei Verkehrsträger)
- Untereinteilung der Ostblock Staaten
- Cross-trades (Straßenverkehr)
- Seeschiffe auf Binnenwasserstraßen (Binnenschiffsverkehr)
- Fahrzeugtyp (Straßenverkehr)
- Fahrten (Straßenverkehr)
- Leerfahrten (Straßenverkehr)
- Auf der Genehmigung (Straßenverkehr) (eventuell)
- Vierteljährliche Untereinteilung nach Gütergruppen (Eisenbahnverkehr und Binnenschiffsverkehr)
- Ganzzüge (Eisenbahnverkehr)
- Vierteljährliche Tabellen (Straßenverkehr).

Kombinierter Verkehr

- Statistische Verbesserungen (auf Grundlage Artikel 7 der Richtlinie Nr. 82/603 und Richtlinie 80/117)

Aussenhandelsstatistiken

- Verkehrsträger
- Container
- Staatszugehörigkeit.

4.6. Berechnung

Weitere Entwicklungen in der Berechnung betreffen

- den Abschluß der Übertragung der Datenverarbeitung auf interne Geräte;
- die (in Ziffer 3.5.2. erwähnte) Schaffung der Verkehrsdatenbank;
- die Entwicklung eines Instruments für das Durchspielen politischer Alternativen;
- die unmittelbare Übertragung der Ergebnisse von den Vertragspartnern an die Kommission.

4.7. Haushaltspolitische Auswirkungen

4.7.1. Grenzkostenverfahren

Das bisherige Verfahren besteht darin, die Grenzkosten der von der Kommission erbetenen Arbeit zu zahlen.

Die Kommission schlägt vor, die Arbeit weiterhin auf dieser Grundlage zu finanzieren.

4.7.2. Künftige Kosten des Marktbeobachtungssystems

Nachdem die meisten Teile des Marktbeobachtungssystems einsatzfähig sind, wird nicht erwartet, daß die jährlichen Kosten real über 800.000 ECU und einen bescheidenen Betrag, mit dem Spanien und Portugal zu gegebener Zeit eingezogen werden können, hinausgehen werden.

4.7.3. Finanzierungsmaßnahmen

Die für das Marktbeobachtungssystem benötigten Mittel werden alljährlich in den Haushalt der Europäischen Gemeinschaften eingesetzt.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Nach mehr als fünfjähriger Erprobung während des Versuchszeitraums ist die Kommission der Ansicht, daß das Marktbeobachtungssystem seine Zweckmäßigkeit deutlich bewiesen hat und zu einer Dauereinrichtung gemacht werden sollte. Die im Marktbeobachtungssystem bisher benutzten Daten wurden auf freiwilliger Grundlage im Rahmen eines Vertrags oder aufgrund der bestehenden Rechtsvorschriften beschafft.
2. Die Kommission ist der Ansicht, daß das Marktbeobachtungssystem in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, fortgesetzt werden sollte. Die Kommission wird dem Rat alle drei Jahre einen Bericht über die Entwicklung und die Hauptergebnisse des Systems vorlegen. Die Kommission ist der Ansicht, daß ein solches System eine Rechtsgrundlage erhalten sollte, und fordert den Rat auf, ihren 1980 letztmals geänderten Vorschlag (1) zu erwägen.
3. Die Kommissionsdienststellen haben es als äußerst nützlich empfunden, die Sachverständigen der Mitgliedstaaten zu den verschiedenen technischen Problemen zu konsultieren, die bei der Einführung neuer Erhebungen aufgetaucht sind, sowie die Methodik und die Ergebnisse solcher Erhebungen von Zeit zu Zeit zu überprüfen.

Nach Ansicht der Kommission ist es wesentlich, daß solche Konsultationen künftig fortgeführt werden.

4. Der Rat wird deshalb gebeten
 - a) grundsätzlich die Beibehaltung und Entwicklung des Marktbeobachtungssystems zu billigen dessen Kosten auf dem gegenwärtigen Stand von 800.000 ECU pro Jahr gehalten werden soll;
 - b) zur Kenntnis zu nehmen, daß der Rat alle drei Jahre durch einen Bericht umfassend über das Marktbeobachtungssystem unterrichtet wird;
 - c) den letztmals 1980 geänderten Vorschlag der Kommission, der das Ziel verfolgt, eine Rechtsgrundlage für ein ständiges Marktbeobachtungssystem zu schaffen, erneut zu prüfen.

(1) ABl. Nr. C 351 vom 31.12.1980, S. 32.