

Unternehmensstatistiken im Verkehrssektor

*Güterkraftverkehr in der EU:
Italien und Spanien verzeichneten den höchsten
Selbständigenanteil*

Aurora Ortega Sánchez

Hauptmerkmale des Güterkraftverkehrs in der Europäischen Union:

- Insgesamt waren in der EU (ohne Griechenland) 1,3 Mio. Lohn- und Gehaltsempfänger im Güterkraftverkehr beschäftigt. Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl pro Unternehmen lag bei 3,3.
- Belgien und Luxemburg verzeichneten den höchsten Umsatz je Beschäftigten. Güterkraftverkehr dominierte den Verkehrssektor.
- Die durchschnittliche Brutto-Betriebsrate ist auf 16 % angestiegen, allerdings variiert der Wert stark von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat.
- Der Anteil des Straßenverkehrs am energetischen Endverbrauch belief sich 1996 auf 50%. Der Energieverbrauch im Straßenverkehr der EU hat sich von 1985 bis 1996 um 38 % erhöht.

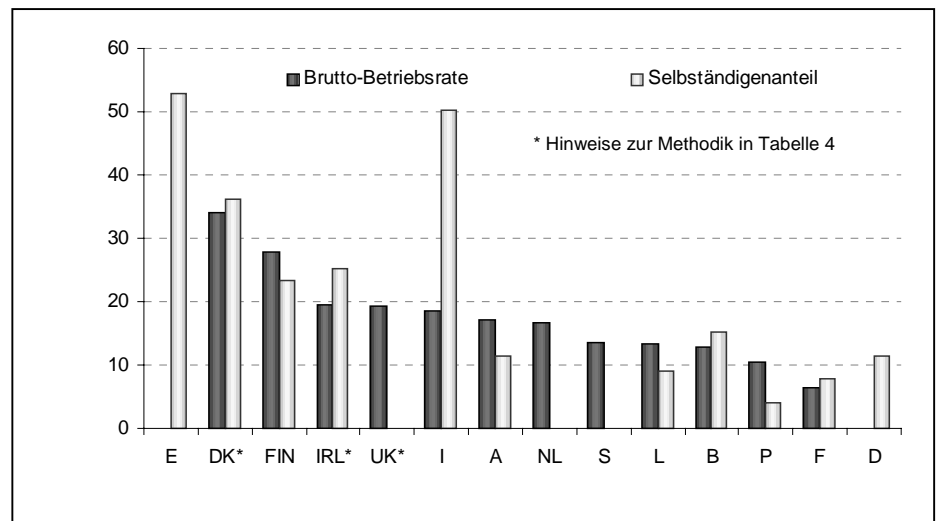


Abbildung 1: Brutto-Betriebsrate und Selbständigenanteil

Weitere sachdienliche Informationen:

- Dänemark und Deutschland weisen mit 17 % den höchsten Frauenanteil der Arbeitern auf.
- Griechenland und Portugal waren die Mitgliedstaaten mit dem höchsten Anteil von Arbeitern, die älter als 55 Jahre sind (19 % bzw. 18 %).
- Auf den Werkverkehr entfallen 23 % des Güterkraftverkehrs. Nur 2 % des Werkverkehrs wurden importiert.

Statistik

kurzgefaßt

INDUSTRIE, HANDEL
UND
DIENSTLEISTUNGEN

THEMA 4 – 4/2000

SEKTORPROFILE

Inhalt

Insgesamt 1,3 Millionen Lohn- und Gehaltsempfänger im EU-Güterkraftverkehr 2

Belgien & Luxemburg verzeichneten den höchsten Umsatz je Beschäftigten..... 3

Rentabilität des Güterkraftverkehrs variiert erheblich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat .. 4

1998 waren 87 % der Arbeiter im Landverkehr Männer..... 5

Gewerblicher Verkehr und innerstaatlicher Verkehr dominierten im Güterkraftverkehr.... 6

Auf den Güterkraftverkehr entfiel 1996 die Hälfte des gesamten energetischen Endverbrauchs..... 6



Manuskript abgeschlossen: 30.03.2000
ISSN 1561-4832
Katalognummer: CA-NP-00-004-DE-I
Preis in Luxemburg pro Exemplar
(ohne MwSt.): EUR 6

© Europäische Gemeinschaften, 2000

Insgesamt 1,3 Millionen Lohn- und Gehaltsempfänger im EU-Güterkraftverkehr

Die Gesamtzahl der Lohn- und Gehaltsempfänger im Güterkraftverkehr der EU (ohne Griechenland) lag bei 1,3 Millionen, von denen 56 % in Frankreich, Deutschland oder dem Vereinigten Königreich beschäftigt waren.

Die (anhand der verfügbaren Daten ermittelte) durchschnittliche Beschäftigtenzahl pro Unternehmen lag bei 3,3 Personen.

Die Niederlande wiesen 1993 mit 12 Personen die meisten Beschäftigten je Unternehmen auf. Spanien verzeichnete 1993 1,8 Beschäftigte je Unternehmen, mit 53 % aber auch den höchsten Selbständigenanteil. Der gleiche Trend war für Italien zu beobachten, wo 1996 jeder zweite Arbeiter selbständig war, die Zahl der Beschäftigten je Unternehmen jedoch unter dem EU-Durchschnitt lag.

Jahr	Zahl der Beschäftigten	Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger	Zahl der Unternehmen	Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger an den Beschäftigten (%)	Zahl der Beschäftigten je Unternehmen
EU 15	:	:	:	:	:
B 1997	53 660	45 490	:	84.8	:
DK 1993	35 363	22 594	9 772	63.9	3.6
D 1997	274 826	243 628	33 890	88.6	8.1
EL	:	:	:	:	:
E 1993	240 871	113 510	136 429	47.1	1.8
F 1996	278 728	256 562	45 688	92.0	6.1
IRL 1997	9 541	7 132	2 330	74.8	4.1
I 1996	275 860	137 350	116 016	49.8	2.4
L 1996	3 856	3 505	401	90.9	9.6
NL 1993	106 255	87 709	8 042	:	12.0
A 1997	43 033	38 104	4 666	88.5	9.2
P 1997	43 519	41 718	5 899	95.9	7.4
FIN 1997	33 693	23 083	11 666	76.8	2.9
S 1996	:	47 640	16 624	:	:
UK 1997	:	250 947	38 442	:	:
IS	:	:	:	:	:
NO	:	:	:	:	:

Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger: NL 1995, FIN 1996

Zahl der Unternehmen: E 1997, NL 1995

Anteil der Lohn- und Gehaltsempfänger an den Beschäftigten: FIN 1996

Zahl der Beschäftigten je Unternehmen: DK 1995

Tabelle 1: Beschäftigung im Güterkraftverkehr

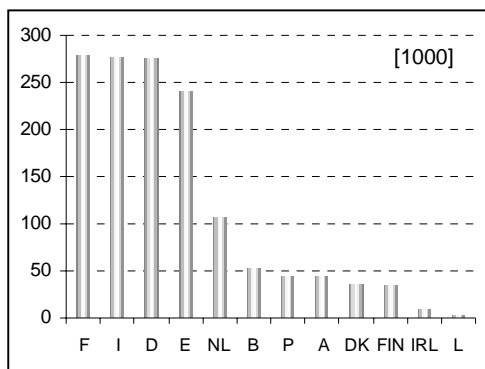


Abbildung 2: Zahl der Beschäftigten

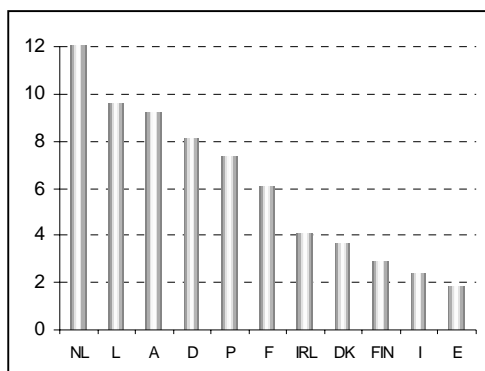


Abbildung 3: Zahl der Beschäftigten je Unternehmen

Jahr	Pro-Kopf-Produktivität (1000 ECU)	Lohnstückkosten (1 000 ECU)	Bruttowertschöpfung je Lohn- und Gehaltsempfänger (1 000 ECU)	Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (%)	Anteil der Personalaufwendungen an der Produktion (%)
EU 15	:	:	:	:	:
B 1997	42	32.4	50	130	24.8
DK 1995	:	:	:	:	:
D	:	:	:	:	:
EL	:	:	:	:	:
E 1993	27	21.9	58	125	:
F 1996	31	27.2	33	113	29.5
IRL	28	:	38	:	:
I 1996	31	28.2	63	111	15.1
L 1996	41	28.0	45	146	30.8
NL 1995	:	32.4	47	:	37.2
A 1997	40	28.6	45	140	34.5
P 1997	20	13.0	21	154	17.4
FIN 1996	45	27.0	56	160	26.6
S 1996	:	31.4	49	:	:
UK 1997	:	29.5	:	:	:
IS	:	:	:	:	:
NO	:	:	:	:	:

Pro-Kopf-Produktivität: FIN 1997

Anteil der Personalaufwendungen an der Produktion: B 1996, NL 1997, FIN 1997

Tabelle 2: Arbeitsproduktivität im Güterkraftverkehr

Die höchste Pro-Kopf-Produktivität wies Finnland mit 45 000 ECU auf, dicht gefolgt von Belgien (42 000 ECU), Luxemburg (41 000 ECU) und Österreich (40 000 ECU). Der anhand der verfügbaren Daten errechnete Durchschnittswert für die EU lag bei 32 500 ECU. Vergleichbare Werte wiesen Italien und Spanien mit 31 000 ECU bzw. 28 000 ECU auf.

Italien und Spanien verzeichneten die höchste Bruttowertschöpfung je Lohn- und Gehaltsempfänger (63 000 ECU bzw. 58 000 ECU). Dies gibt u. U jedoch kein konsistentes Bild von der Produktivität wider, da der Selbständigenanteil in diesen beiden Ländern deutlich höher war als in den übrigen Ländern.

Die niedrigste Pro-Kopf-Produktivität (20 000 ECU) verzeichnete Portugal; ebenso die niedrigsten Lohnstückkosten (13 000 ECU). Diese Korrelation (je höher die Pro-Kopf-Produktivität, desto höher die Lohnstückkosten) konnte auch in den übrigen Mitgliedstaaten beobachtet werden. Belgien verzeichnete beispielsweise eine Pro-Kopf-Produktivität in Höhe von 42 000 ECU und Lohnstückkosten von 32 400 ECU. Beide Werte waren mehr als doppelt so hoch wie die für Portugal.

Ein ganz anderes Bild von der Produktivität vermittelt die lohnbereinigte Arbeitsproduktivität (s. Tabelle 2). Die höchsten Werte erzielten Finnland und Portugal (160 % bzw. 154 %).

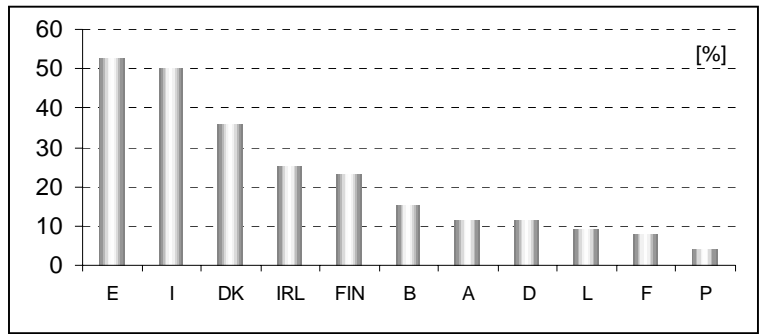


Abbildung 4: Selbständigenanteil

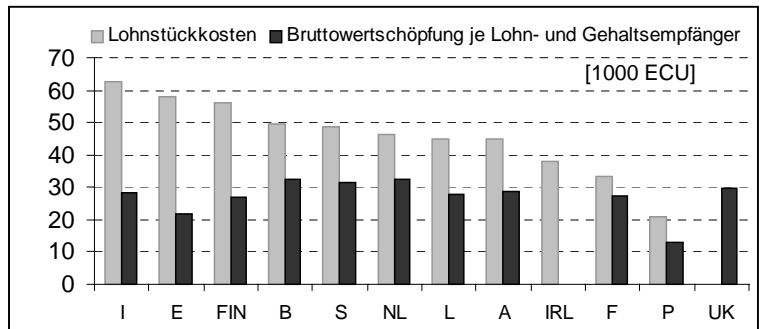


Abbildung 5: Bruttowertschöpfung je Lohn- und Gehaltsempfänger

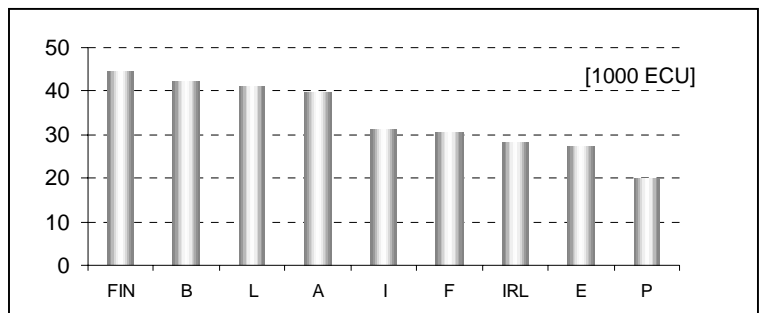


Abbildung 6: Pro-Kopf-Produktivität

Belgien und Luxemburg verzeichneten den höchsten Umsatz je Beschäftigten Güterkraftverkehr dominierte den Verkehrssektor

Im Güterkraftverkehr der EU (ohne Spanien und Griechenland) wurden mehr als 130 Mrd. ECU an Umsatz erwirtschaftet. Zum Vergleich: Die Wirtschaftstätigkeit dieser Branche entsprach nahezu der Tätigkeit aller anderen Verkehrszweige zusammengefasst, also dem Gesamtumsatz im Eisenbahn-, Schiffs- und Luftverkehr einschl. Personenverkehr, der sich 1995 auf 135 Mrd. ECU belief. Dies unterstreicht die vorherrschende Rolle des Güterkraftverkehrs im Verkehrssektor insgesamt.

Der Umsatz konzentriert sich auf vier Länder (Deutschland, Frankreich, Italien und das Vereinigte Königreich), die rund 99 Mrd. ECU erwirtschafteten. Der größte Anteil entfiel auf das Vereinigte Königreich mit 27,4 Mrd. ECU.

Angesichts der Tatsache, daß für einige Länder keine Wertschöpfungsdaten vorliegen, kann die Kennzahl "Umsatz je Beschäftigten" einen Eindruck von der wirtschaftlichen Leistung dieses Sektors vermitteln.

Im Durchschnitt der Mitgliedstaaten, für die sie ermittelt wurde, betrug diese Kennzahl 87 000 ECU und lag damit unter den Werten für die anderen Verkehrszweige mit Ausnahme des Straßenpersonenverkehrs (37 000 ECU je Beschäftigten) und des Eisenbahnverkehrs (42 000 ECU je Beschäftigten).

Ein Vergleich auf EU-Ebene ergibt eine gute Wirtschaftsleistung Luxemburgs (117 000 ECU) und Belgiens (115 000 ECU) im Güterkraftverkehr (s. Tabelle 4).

Jahr	Umsatz (mio ECU)	Umsatz je Beschäftigten (1000 ECU)
EU 15	:	:
B 1997	6 149	115
DK 1993	2 856	81
D 1997	21 914	80
EL	:	:
E	:	:
F 1996	24 160	87
IRL 1997	748	78
I 1996	25 514	92
L 1996	451	117
NL 1997	8 057	:
A 1997	3 668	85
P 1997	3 129	72
FIN 1997	2 742	81
S 1996	6 128	:
UK 1997	27 397	:
IS	:	:
NO	:	:

Tabelle 3: Umsatz im Güterkraftverkehr

Rentabilität des Güterkraftverkehrs variiert erheblich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat

	Jahr	Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten (mio ECU)	Personalaufwendungen (mio ECU)	Bruttobetriebsüberschuß (mio ECU)	Bruttobetriebsrate (%)	Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten im Produktionswert (%)
EU 15		:	:	:	:	:
B (4)	1997	2 265	1 475	790	13	37
DK (1) (3) (4)	1993	1 691	721	970	34	59
D	:	:	:	:	:	:
EL	:	:	:	:	:	:
E	1993	6 600	2 487	4 112	:	:
F	1996	8 539	6 974	1 565	6	36
IRL (2) (3)	1997	272	125	147	20	38
I	1996	8 624	3 873	4 750	19	34
L	1996	158	98	60	13	50
NL	1997	4 318	2 967	1 350	17	54
A	1997	1 718	1 088	630	17	54
P	1997	870	542	327	10	28
FIN	1997	1 504	737	767	28	54
S (4)	1996	2 322	1 494	828	14	38
UK (1) (3) (4)	1997	12 658	7 393	5 265	19	46
IS	:	:	:	:	:	:
NO	:	:	:	:	:	:

(1) Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten: Bei den Zahlen in Klammern für DK und das VK handelt es sich um die Bruttowertschöpfung zu Basispreisen. (2) Personalaufwendungen: Bei den Zahlen in Klammern für IRL handelt es sich um Löhne und Gehälter.

(3) Andere Zahlen in Klammern basieren auf den o. g. "Ersatzzahlen" (d. h. dem Umsatz je Beschäftigten). (4) Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten im Produktionswert: B 1996; für DK und S wurde der Umsatz anstatt des Produktionswertes verwendet.

(4) Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten im Produktionswert: B 1996; für DK und S wurde der Umsatz anstatt des Produktionswertes verwendet.

Tabelle 4: Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten und Rentabilität im Güterkraftverkehr

Das im Güterkraftverkehr die Mitgliedstaaten (sofern Daten ebenfalls niedrige Personalaufwendungen geschaffene Vermögen wird anhand verfügbar sind) mit einer unterdurchschnittlichen Bruttobetriebsrate wettgemacht wurde. der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten gemessen. In absoluten (16 % und darunter). Werten wurde das größte Vermögen im Vereinigten Königreich geschaffen (12,7 Mrd. ECU), in relativen Werten dagegen (Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten im Produktionswert, das ist der sog. "Wertschöpfungssatz") waren Dänemark, die Niederlande, Österreich und Finnland führend (s. Tabelle 4).

In einem zweiten Schritt läßt sich die Rentabilität anhand der Bruttobetriebsrate bewerten (Abbildung 7; s. S. 7 "Wissenswertes zur Methodik"). Aus der Abbildung gehen deutlich drei Gruppen von Mitgliedstaaten hervor. Zum einen Dänemark und Finnland, die Bruttobetriebsraten von über 20 % aufweisen, dann Irland, das Vereinigte Königreich, Italien, Österreich und die Niederlande mit Werten zwischen 17 und 20 %, und als dritte Gruppe

In Dänemark, Finnland, Österreich und dem Vereinigten Königreich beruht dieses Ergebnis auf einem hohen Wertschöpfungssatz, während Italien den niedrigsten Anteil von Personalaufwendungen an der Produktion aufwies (s. Tabelle 3 auf S. 2).

Die große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten wies die Bruttobetriebsrate auf. Sie lag in Dänemark bei über 30 %, in Frankreich dagegen bei unter 10 %.

Der niedrige Wert für Frankreich ist eher auf einen niedrigen Wertschöpfungssatz als auf hohe Personalaufwendungen zurückzuführen. Nur Italien und Portugal verzeichneten einen niedrigeren Wertschöpfungssatz als Frankreich, der jedoch durch

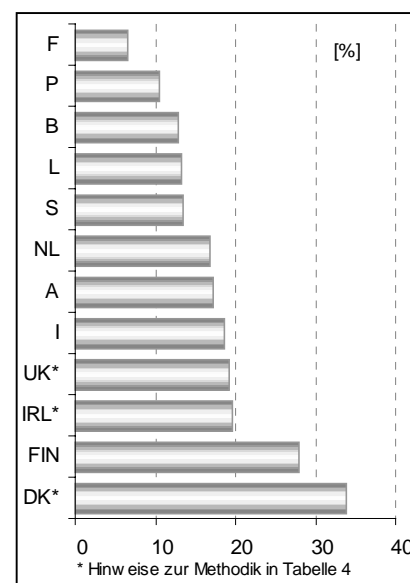


Abbildung 7: Brutto-Betriebsrate

1998 waren 87 % der Arbeiter im Landverkehr Männer

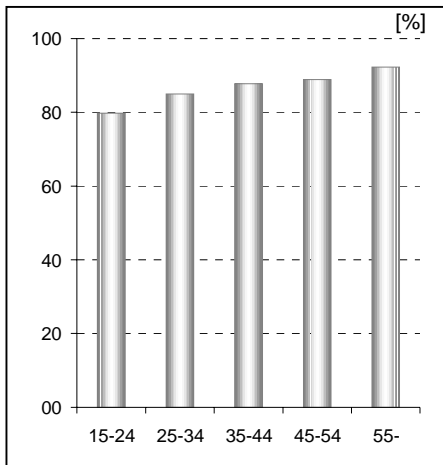


Abbildung 8: Männeranteil nach dem Alter, 1998

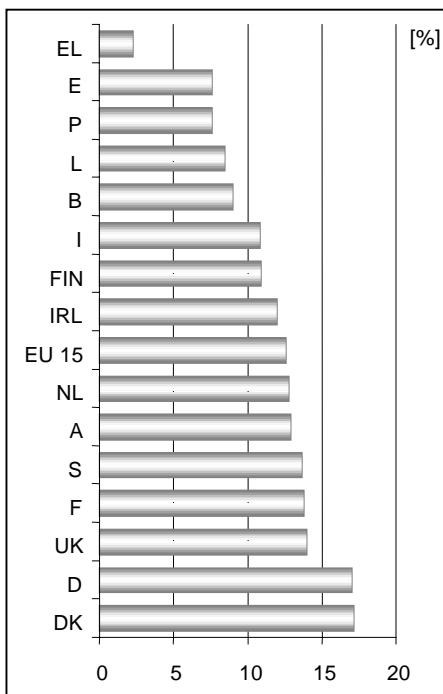


Abbildung 9: Frauenanteil, 1998

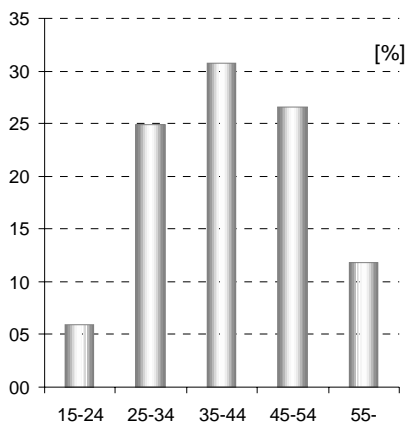


Abbildung 10: Verteilung der Lohn- und Gehaltsempfänger nach dem Alter, 1998

[%]	Insgesamt	15-24	25-34	35-44	45-54	55-
EU 15	87	80	85	88	89	92
B	91	:	87	93	94	:
DK	83	:	88	79	74	:
D	83	73	83	83	83	88
EL	98	96	97	97	:	98
E	92	88	88	92	95	:
F	86	:	82	86	90	:
IRL	88	:	85	91	92	91
I	89	80	83	91	92	:
L	92	:	89	96	87	:
NL	87	87	84	89	86	:
A	87	82	88	88	85	:
P	92	76	89	95	96	:
FIN	89	:	94	86	88	:
S	86	:	85	94	86	:
UK	86	68	86	85	88	91

Tabelle 5: Männeranteil im Landverkehr nach dem Alter, 1998

[%]	Insgesamt	15-24	25-34	35-44	45-54	55-
EU 15	100	6	25	31	27	12
B	100	5	25	41	25	4
DK	100	7	26	31	27	9
D	100	6	22	32	26	15
EL	100	5	22	25	29	19
E	100	7	25	32	22	15
F	100	7	26	34	29	5
IRL	100	7	25	28	24	15
I	100	4	25	31	30	10
L	100	:	29	39	20	:
NL	100	8	27	31	24	9
A	100	7	31	32	23	8
P	100	7	25	23	27	18
FIN	100	:	21	31	32	:
S	100	6	27	27	25	16
UK	100	6	26	26	27	16

Tabelle 6: Arbeiter im Landverkehr nach dem Alter, 1998

1998 waren 87 % der Arbeiter im Landverkehr Männer. Der Trend nach Altersgruppen macht deutlich, daß die Zahl der Männer in diesem Sektor mit dem Alter zunimmt, denn nur 80 % der Arbeiter zwischen 15 und 24 Jahren sind Männer.

Dänemark und Deutschland weisen mit 17 % den höchsten Frauenanteil auf. In Griechenland waren nur 2% der Arbeiter im Landverkehr Frauen. Auch Spanien und Portugal weisen mit 8 % einen geringen Frauenanteil in diesem Sektor auf.

EU-weit waren 6 % der Arbeitskräfte im Landverkehr zwischen 15 und 24 Jahre alt. Den höchsten Anteil junger

Leute in dieser Branche verzeichneten die Niederlande mit 8 %, den niedrigsten Italien mit 4 %.

In der EU war eine Arbeitskraft im Landverkehr 1998 im Durchschnitt 41 Jahre alt. Das höchste Durchschnittsalter wies Griechenland mit 43 Jahren auf, das niedrigste Luxemburg mit 38 Jahren. 31 % der Arbeiter zählten zur Altersgruppe 35-40 Jahre. Ein Viertel der Arbeitskräfte in diesem Sektor war zwischen 25 und 34 Jahre alt.

Griechenland und Portugal waren die Mitgliedstaaten mit dem höchsten Anteil von Arbeitskräften, die älter als 55 Jahre sind (19 % bzw. 18 %).

Gewerblicher Verkehr und innerstaatlicher Verkehr dominierten im Güterkraftverkehr

1997 wurde in der EU (ohne Irland, Luxemburg und Schweden) eine Verkehrsleistung im Güterkraftverkehr von 1 Billion Tonnenkilometern erbracht. Auf den innerstaatlichen Verkehr entfielen 78 % des Gesamtwertes (12 % davon wurden exportiert und 9 % importiert).

Der überwiegende Teil (77 %) der Gesamtleistung entfiel auf den gewerblichen Verkehr, von dem wiederum 75 % im innerstaatlichen Verkehr erbracht wurden (14 % davon wurden exportiert und 11 % importiert). Der Werkverkehr machte 23 % der Tonnenkilometer aus. 85 % davon wurden im innerstaatlichen Verkehr erbracht und nur 2 % importiert.

	Insgesamt			Gewerblicher Verkehr			Werkverkehr		
	Innerstaatlicher Verkehr	Verladene Güter aus der übrigen Welt	Verladene Güter in die übrige Welt	Innerstaatlicher Verkehr	Verladene Güter aus der übrigen Welt	Verladene Güter in die übrige Welt	Innerstaatlicher Verkehr	Verladene Güter aus der übrigen Welt	Verladene Güter in die übrige Welt
EU 15	:	:	:	:	:	:	:	:	:
EUR-11	:	:	:	:	:	:	:	:	:
B	18 426	9 031	12 889	12 371	8 061	11 292	6 055	971	1 596
DK	9 712	5 263	5 963	7 507	5 223	5 866	2 205	40	95
D	203 119	13 276	15 772	133 284	13 276	15 772	69 835	:	:
EL	16 394	289	1 445	3 188	289	1 445	13 206	:	:
E	80 634	12 198	16 153	69 752	12 077	15 891	10 882	120	261
F	138 960	17 646	35 538	103 457	16 694	18 846	35 503	952	16 694
IRL	:	:	:	:	:	:	:	:	:
I	153 600	9 842	9 912	128 338	9 530	9 488	25 262	314	424
L	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NL	27 384	15 587	20 412	21 869	15 083	19 492	5 515	503	921
A	11 559	1 774	1 843	6 653	1 507	1 519	4 906	270	322
P	14 443	5 313	4 733	6 339	5 083	4 544	8 104	231	189
FIN	23 508	978	1 144	21 601	978	1 144	1 907	:	:
S	32 176	:	:	29 466	:	:	2 710	:	:
UK	152 502	8 116	8 136	114 173	7 835	7 783	38 329	279	355

Tabelle 7: Güterkraftverkehr nach der Verkehrsart, 1997 (in Mio. tkm)

Auf den Güterkraftverkehr entfiel 1996 die Hälfte des gesamten energetischen Endverbrauchs

Der Energieverbrauch im Straßenverkehr der EU hat sich von 1985 bis 1996 um 38 % auf 234 Mio. t RÖE erhöht. Den höchsten Zuwachs verzeichneten Luxemburg und Portugal mit 123 % bzw. 112 %. Größtes Energieverbraucherland war Deutschland mit 53,8 Mio. t RÖE oder 23 % des EU-Verbrauchs.

Der Anstieg des gesamten energetischen Endverbrauchs fiel mit nur 17 % geringer aus. Auf den Straßenverkehr entfielen 1996 50 % des gesamten energetischen Endverbrauchs (1985 waren es 42 %).

	Straßenverkehr (%)				Verkehr insgesamt (%)				Energetischer Endverbrauch insgesamt (%)			
	1997	1985 - 96	1996	1985	1997	1985 - 96	1996	1985	1997	1985 - 96	1996	1985
EU 15	:	38	234.2	170.2	:	39	315.0	227.0	:	17	468.3	401.5
EUR-11	:	39	181.4	130.3	:	39	240.0	172.7	:	16	366.0	315.3
B	7.3	41	7.2	5.1	14.1	59	13.3	8.3	22.4	41	21.7	15.4
DK	3.7	28	3.6	2.8	6.2	54	6.2	4.0	8.9	- 7	9.2	9.9
D	:	32	53.8	40.9	:	25	63.2	50.4	:	10	108.7	98.9
EL	4.9	57	4.8	3.1	9.8	67	9.7	5.8	15.2	58	14.8	9.4
E	21.9	84	21.7	11.8	33.4	84	32.0	17.4	47.0	47	45.3	30.7
F	:	32	38.9	29.4	:	35	47.6	35.2	:	9	74.3	68.2
IRL	2.4	51	2.2	1.4	3.1	66	2.9	1.7	5.5	56	5.1	3.3
I	:	37	33.8	24.8	:	29	39.4	30.5	:	0	56.2	56.0
L	:	123	1.1	0.5	:	126	1.3	0.6	:	78	1.8	1.0
NL	9.7	28	9.5	7.5	25.4	40	24.4	17.4	27.9	30	26.9	20.7
A	:	34	5.4	4.0	:	39	6.0	4.3	:	19	8.9	7.4
P	4.5	112	4.4	2.1	5.7	80	5.6	3.1	9.7	57	9.2	5.9
FIN	:	18	3.4	2.9	:	16	4.4	3.8	:	- 1	7.7	7.8
S	:	19	6.4	5.4	:	25	8.5	6.8	:	1	13.8	13.7
UK	38.5	33	38.1	28.6	51.7	35	50.7	37.7	64.3	21	64.6	53.3

Tabelle 8: Energetischer Endverbrauch an Mineralölerzeugnissen, Millionen Tonnen Rohöleinheiten (Mio. t RÖE)

Die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs beliefen sich 1997 auf 706 Mio. t (das sind 23 % der gesamten CO₂-Emissionen in der EU). Gegenüber 1985 kommt dies einem Anstieg um 41 % gleich. Die größten Emittenten waren Deutschland (162 Mio. t), Frankreich (119 Mio. t) und das Vereinigte Königreich (114 Mio. t).

Der Straßenverkehr in der EU verursachte 4,584 Mrd. t an NO_x-Emissionen (das sind 36 % der Gesamtemissionen dieses Schadstoffs). Hier waren Italien und Frankreich die größten Emittenten mit 1,115 Mrd. t bzw. 894 Mio. t.

	CO ₂ % der Gesamt (Mio t) emissionen		NO _x % der Gesamt (Mio t) emissionen		NMVOC % der Gesamt (Mio t) emissionen	
	EU 15	706	23.1	4 584	36.4	5 307
EUR-11	549	23.5	3 515	37.2	4 018	48.8
B	22	18.8	146	48.5	177	53.1
DK	11	16.9	58	39.0	76	30.8
D	162	19.5	479	26.5	846	46.9
EL	14	17.4	257	58.2	129	35.0
E	65	27.0	446	38.4	522	42.0
F	119	33.0	894	36.5	896	52.8
IRL	7	19.4	66	63.0	50	40.0
I	102	25.3	1 115	47.1	917	51.9
L	4	42.4	8	46.0	9	46.0
NL	28	16.8	126	37.8	199	44.8
A	16	27.0	54	14.0	84	48.8
P	13	28.1	133	38.7	194	52.0
FIN	11	18.2	47	25.8	123	47.3
S	19	36.6	119	28.5	118	35.0
UK	114	21.4	634	30.0	966	46.9

Tabelle 9: Emissionen des Straßenverkehrs, 1997

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

60.24 Güterkraftverkehr oder

Güterbeförderung im Straßenverkehr

Hierbei handelt es sich um eine vierstellige Position (Klasse) der NACE Rev. 1, der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige. Sie umfaßt Tätigkeiten der Güterbeförderung im Straßenverkehr, Holztransport, Viehtransport, Kühlwagentransport, Schwertransport, Tankwagentransport, Transport mit Silofahrzeugen, Transport von Kraftwagen, Möbeltransport, Lkw-Vermietung mit Fahrer und Güterbeförderung mit Gespannfahrzeugen. Diese Klasse umfaßt nicht den Betrieb von Abfertigungseinrichtungen für den Frachtumschlag.

11 11 0 Zahl der Unternehmen

Zahl der nicht ruhenden Unternehmen, die als jeweilige Grundgesamtheit im Unternehmensregister enthalten sind. Diese Variable bezieht sich auf alle Unternehmen mit marktbestimmtem oder nicht marktbestimmtem Output.

12 11 0 Umsatz

Der Umsatz umfaßt die von der Erhebungseinheit während des Berichtszeitraumes insgesamt in Rechnung gestellten Beträge, die den Verkäufen von Waren und Dienstleistungen an Dritte entsprechen.

12 12 0 Produktionswert

Der Produktionswert ist definiert als Umsatz plus/minus Vorratsveränderungen bei fertigen und unfertigen Erzeugnissen und zum Wiederverkauf erworbenen Waren und Dienstleistungen minus Käufe von Waren und Dienstleistungen zum Wiederverkauf plus selbsterstellte Anlagen plus andere betriebsbedingte Erträge (außer Subventionen).

12 14 0 Bruttowertschöpfung zu Basispreisen

Die Bruttowertschöpfung zu Basispreisen berechnet sich aus dem Produktionswert einschließlich Gütersubventionen abzüglich der Käufe von Waren und Dienstleistungen (sofern diese nicht für den Wiederverkauf in unverändertem Zustand erworben wurden) zu- oder abzüglich der Vorratsveränderungen bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen. Die Bruttowertschöpfung zu Basispreisen wird wie folgt berechnet: Umsatz minus Käufe von Waren und Dienstleistungen plus/minus Vorratsveränderungen bei Waren und Dienstleistungen plus selbsterstellte Anlagen plus mit Produkten verbundene betriebsbedingte Subventionen.

12 15 0 Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten

Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten wird durch Wertberichtigung der Bruttowertschöpfung zu Basispreisen unter Berücksichtigung der produktionsbezogenen

produktionsbezogenen Betriebssubventionen und bestimmter produktionsbezogener Abgaben und Steuern berechnet. Die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten wird wie folgt berechnet: Bruttowertschöpfung zu Basispreisen plus produktionsbezogene Betriebssubventionen minus produktionsbezogene Abgaben und Steuern.

12 17 0 Bruttobetriebsüberschuß

Der Bruttobetriebsüberschuß ist der durch die betriebliche Geschäftstätigkeit geschaffene Überschuß nach erfolgter Vergütung der eingesetzten Menge des Produktionsfaktors Arbeit. Er läßt sich aus der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten abzüglich der Personalaufwendungen ermitteln. Er ist der für die Einheit verfügbare Saldo, der es den Eigen- und Fremdkapitalgebern ermöglicht, Steuern zu zahlen und u. U. ihre Investitionen ganz oder teilweise zu finanzieren.

13 31 0 Personalaufwendungen

Personalaufwendungen sind alle Geld- oder Sachleistungen, die ein Arbeitgeber an Arbeitnehmer für die von ihnen während des Berichtszeitraums erbrachte Arbeit leistet. Sie beinhalten auch die von der Einheit einbehaltenen Steuern und Sozialbeiträge der Lohn- und Gehaltsempfänger sowie die gesetzlichen und freiwilligen Arbeitgeberanteile bei den Sozialbeiträgen. Die Personalaufwendungen können wie folgt berechnet werden: Löhne und Gehälter plus Sozialversicherungskosten.

16 13 0 Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger

Diese Variable ist definiert als die Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger. Lohn- und Gehaltsempfänger sind definiert als Personen, die auf der Grundlage eines Arbeitsvertrags für eine andere gebietsansässige institutionelle Einheit tätig sind und dafür ein Entgelt erhalten.

Selbständige

Selbständige sind definiert als Personen, die alleinige Eigentümer oder Miteigentümer des Unternehmens ohne eigene Rechtspersönlichkeit sind, in dem sie arbeiten.

16 11 0 Zahl der Beschäftigten

Darunter fallen sowohl Arbeitnehmer als auch Selbständige.

91 11 0 Pro-Kopf-Produktivität

Bei dieser Kennzahl handelt es sich um das Verhältnis zwischen der Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten und der Zahl der Beschäftigten.

91 12 0 Lohnbereinigte Arbeitsproduktivität

Bei dieser Kennzahl handelt es sich um das Verhältnis zwischen Bruttowertschöpfung und Personalaufwendungen der Einheit. Sie wird wie folgt berechnet:

(Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten/ Personalaufwendungen) × (Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger/Zahl der Beschäftigten).

91 21 0 Arbeitskosten der Einheit

Dabei handelt es sich um die Arbeitskosten je Lohn- und Gehaltsempfänger. Sie werden wie folgt berechnet: Personalaufwendungen/Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger.

92 11 0 Brutto-Betriebsrate

Sie wird wie folgt berechnet: Bruttobetriebsüberschuß/Umsatz.

92 11 3 Bruttogewinnspanne

Die Bruttogewinnspanne wird wie folgt berechnet: Bruttobetriebsüberschuß/ Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten.

Männeranteil und Arbeitskräfte nach Altersgruppen

Die Zahlen für den Landverkehr (NACE Rev. 1: Unterabschnitt 60) basieren auf der Arbeitskräfteerhebung von Eurostat.

Energetischer Endverbrauch

Der energetische Endverbrauch wird in Millionen Tonnen Rohöleinheiten gemessen. 1 Mio. t RÖE = 11 630 GWh Erfasst sind sämtliche Landverkehrsmittel (d. h. auch Pkw usw.).

Kohlendioxid (CO₂)

Von den Gasen, die die Klimaänderung verursachen, ist CO₂ bei weitem das wichtigste. Es entsteht bei allen Verbrennungsarten. Kohlendioxid ist für den Menschen nicht unmittelbar gesundheitsschädlich, es ist jedoch ein Treibhausgas, das die Erdwärme einfängt und das Potential für eine Erwärmung der Erdatmosphäre erhöht.

Stickoxide (NO_x)

Stickoxidemissionen hängen mit dem Luft-Kraftstoff-Gemisch und der Verbrennungstemperatur während der Kraftstoffverbrennung zusammen. Stickoxide tragen zur Ozonbildung bei. NO_x-Emissionen wirken sich am stärksten auf Veränderungen bei den Hintergrundkonzentrationen aus.

Flüchtige organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC)

NMVOC sind die Hauptkomponente der chemischen und physikalischen Reaktionen in der Atmosphäre, die zur Ozonbildung und zur Bildung anderer photochemischer Oxidantien führen.

Verwendete Datenbanken

Diese Ausgabe von "Statistik kurzgefaßt" basiert auf den jährlichen Unternehmensstatistiken (DFT-File: enter) des Bereichs SBS. Es wurden auch Daten aus anderen Bereichen verwendet, z. B. IFS (Arbeitskräfteerhebung), ROAD (Straßenverkehr, Messung des Gütertransports), MILIEU (Mechanismus für die Verkehrs- und Umweltberichterstattung und Luftverschmutzung).

Weitere Informationsquellen:

➤ Datenbanken

New Cronos
Bereich sbs, ifs, road, milieu

Wenn Sie weitere Auskünfte wünschen oder an unseren Veröffentlichungen, Datenbanken oder Auszügen daraus interessiert sind, wenden Sie sich bitte an einen unserer **Data Shops**:

BELGIQUE/BELGIË	DANMARK	DEUTSCHLAND	ESPAÑA	FRANCE	ITALIA – Roma
Eurostat Data Shop Bruxelles/Brüssel Planistat Belgique 124 Rue du Commerce Handelsstraat 124 B-1000 BRUXELLES / BRUSSEL Tel. (32-2) 234 67 50 Fax (32-2) 234 67 51 E-Mail: datashop@planistat.be	DANMARKS STATISTIK Bibliotek og Information Eurostat Data Shop Sejroegade 11 DK-2100 KØBENHAVN Ø Tel. (45-39) 17 30 30 Fax (45-39) 17 30 03 E-Mail: bib@dst.dk	STATISTISCHES BUNDESAMT Eurostat Data Shop Berlin Otto-Braun-Straße 70-72 D-1 0178 BERLIN Tel. (49-30) 23 24 64 27/28 Fax (49-30) 23 24 64 30 E-Mail: datashop@statistik-bund.de	INE Eurostat Data Shop Paseo de la Castellana, 183 Oficina 009 Entrada por Estébanez Calderón E-28046 MADRID Tel. (34-91) 583 91 67 Fax (34-91) 579 71 20 E-Mail: datashop.eurostat@ine.es	INSEE Info Service Eurostat Data Shop 195, rue de Bercy Tour Gamma A F-75582 PARIS CEDEX 12 Tel. (33-1) 53 17 88 44 Fax (33-1) 53 17 88 22 E-Mail: datashop@insee.fr	ISTAT Centro di Informazione Statistica Sede di Roma, Eurostat Data Shop Via Cesare Balbo, 11a I-00184 ROMA Tel. (39-06) 46 73 31 02/06 Fax (39-06) 46 73 31 01/07 E-Mail: dipdiff@istat.it
ITALIA – Milano	LUXEMBOURG	NEDERLAND	NORGE	PORTUGAL	SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA
ISTAT Ufficio Regionale per la Lombardia Eurostat Data Shop Via Fieno 3 I-20123 MILANO Tel. (39-02) 8061 32460 Fax (39-02) 8061 32304 E-mail: mileuro@tin.it	Eurostat Data Shop Luxembourg BP 453 L-2014 LUXEMBOURG 4, rue A. Weicker L-2721 LUXEMBOURG Tel. (352) 43 35 22 51 Fax (352) 43 35 22 221 E-Mail: dslux@eurostat.datashop.lu	STATISTICS NETHERLANDS Eurostat Data Shop-Voorburg po box 4000 2270 JM VOORBURG Nederland Tel. (31-70) 337 49 00 Fax (31-70) 337 59 84 E-Mail: datashop@csb.nl	Statistics Norway Library and Information Centre Eurostat Data Shop Kongens gate 6 P. b. 81 31, dep. N-0033 OSLO Tel. (47-22) 86 46 43 Fax (47-22) 86 45 04 E-Mail: datashop@ssb.no	Eurostat Data Shop Lisboa INE/Serviço de Difusão Av. António José de Almeida, 2 P-1000-043 LISBOA Tel. (351-21) 842 61 00 Fax (351-21) 842 63 64 E-Mail: data.shop@ine.pt	Statistisches Amt des Kantons Zürich, Eurostat Data Shop Bleicherweg 5 CH-8090 Zürich Tel. (41-1) 225 12 12 Fax (41-1) 225 12 99 E-Mail: datashop@zh.ch Internetadresse: http://www.zh.ch/statistik
SUOMI/FINLAND	SVERIGE	UNITED KINGDOM	UNITED KINGDOM	UNITED STATES OF AMERICA	
Eurostat Data Shop Helsinki Tilastokirjasto Postiosoitte: PL 2B Käyntiosoite: Työpajakatu 13 B, 2 krs FIN-00022 Tilastokeskus Tel. (358-9) 17 34 22 21 Fax (358-9) 17 34 22 79 S-posti: datashop@tilastokeskus.fi Internetadresse: http://www.tilastokeskus.fi/tilastokeskus.html	STATISTICS SWEDEN Information service Eurostat Data Shop Karlavägen 100 - Box 24 300 S-104 51 STOCKHOLM Tel. (46-8) 50 69 48 01 Fax (46-8) 50 69 48 99 E-Mail: info.service@scb.se URL: http://www.scb.se/info/datashop/ euodatashop.asp	Eurostat Data Shop Enquiries & advice and publications Office for National Statistics Customers & Electronic Services Unit 1 Drummond Gate - B1/05 UK-LONDON SW1V 2QQ Tel. (44-171) 533 56 76 Fax (44-1633) 812 762 E-Mail: eurostat.datashop@ons.gov.uk	Eurostat Data Shop Electronic Data Extractions, Enquiries & advice - R.CADE Unit 1L Mounjony Research Centre University of Durham UK - DURHAM DH1 3SW Tel: (44-191) 374 7350 Fax: (44-191) 384 4971 E-Mail: r-CADE@dur.ac.uk URL: http://www.r-CADE.dur.ac.uk	HAVER ANALYTICS Eurostat Data Shop 60 East 42nd Street Suite 3310 USA-NEW YORK, NY 10165 Tel. (1-212) 986 93 00 Fax (1-212) 986 58 57 E-Mail: eurodata@haver.com	

Media Support Eurostat (nur für Journalisten)
Bech Gebäude Büro A3/48 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 32649 • e-mail: media.support@cec.eu.int

Auskünfte zur Methodik:

Aurora Ortega Sánchez, Eurostat/D2, L-2920 Luxembourg, Tel. (352) 4301 32032, e-mail: aurora.ortega-sanchez@cec.eu.int
ORIGINAL: Englisch

Unsere Internet-Adresse: www.europa.eu.int/comm/eurostat/ Dort finden Sie weitere Informationen.

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim **Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften**

2 rue Mercier - L-2985 Luxembourg
Tel. (352) 2929 42118 Fax (352) 2929 42709
Internet-Adresse: <http://eur-op.eu.int/fr/general/s-ad.htm>
E-mail: info.info@cec.eu.int

BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - GREECE/ELLADA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - LUXEMBOURG - NEDERLAND - ÖSTERREICH
PORTUGAL - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - ISLAND - NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - BALGARIEJA - CESHÁ REPUBLIKA - CYPRUS
EESTI - HRVATSKA - MAGYARORSZÁG - MALTA - POLSKA - ROMANIA - RUSSIA - SLOVAKIA - SLOVENIA - TÜRKIYE - AUSTRALIA - CANADA - EGYPT - INDIA
ISRAËL - JAPAN - MALAYSIA - PHILIPPINES - SOUTH KOREA - THAILAND - UNITED STATES OF AMERICA

Bestellschein

Ich möchte „Statistik kurzgefaßt“ abonnieren (vom 1.1.2000 bis 31.12.2000):
(Anschriften der Data Shops und Verkaufsstellen siehe oben)

Paket 1: Alle 9 Themenkreise (etwa 140 Ausgaben)

- Papier: 360 EUR
- PDF: 264 EUR
- Papier + PDF: 432 EUR

Gewünschte Sprache: DE EN FR

Paket 2: 1 oder mehrere der folgenden 7 Themenkreise:

- Themenkreis 1 „Allgemeine Statistik“
 Papier: 42 EUR PDF: 30 EUR Beides: 54 EUR
 - Themenkreis 2 „Wirtschaft und Finanzen“
 - Themenkreis 3 „Bevölkerung und soziale Bedingungen“
 - Themenkreis 4 „Industrie, Handel und Dienstleistungen“
 - Themenkreis 5 „Landwirtschaft, Fischerei“
 - Themenkreis 6 „Außenhandel“
 - Themenkreis 8 „Umwelt und Energie“
 Papier: 84 EUR PDF: 60 EUR Beides: 114 EUR
- Gewünschte Sprache: DE EN FR

Bitte schicken Sie mir ein Gratisexemplar des „Minikatalogs von Eurostat“
(er enthält eine Auswahl der Produkte und Dienste von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR

Ich möchte das Gratisabonnement von „Statistische Referenzen“
(Kurzinformationen zu den Produkten und Diensten von Eurostat)
Gewünschte Sprache: DE EN FR

Herr Frau
(bitte in Großbuchstaben)

Name: _____ Vorname: _____

Firma: _____ Abteilung: _____

Funktion: _____

Adresse: _____

PLZ: _____ Stadt: _____

Land: _____

Tel.: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Zahlung nach Erhalt der Rechnung vorzugsweise:

- durch Banküberweisung
- Visa Eurocard

Karten-Nr.: _____ gültig bis: ____/____

Ihrer MwSt.-Nr. f.d. innergemeinschaftlichen Handel:

Fehlt diese Angabe, wird die MwSt. berechnet. Eine Rückerstattung ist nicht möglich.