EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 26.1.2015
COM(2015) 17 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG ... 3
1.1. Zweck des Berichts ... 3
1.2. Hintergrund: der Rechtsrahmen ... 3
1.3. Politischer Hintergrund ... 4
1.4. Erfassung von Mitgliedstaaten und anderen Ländern ... 4
2. DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG ... 5
2.1. Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen ... 5
2.2. Angewandte Datenerhebungsmethoden ... 5
2.3. Verwaltungsaufwand ... 5
2.4. Verringerung des Verwaltungsaufwands und Vereinfachung ... 6
2.5. Datenvalidierug und Qualität der übermittelten Statistikdaten ... 6
2.5.1. Validierung der Mikrodaten und Überprüfung der Zeitreihen ... 6
2.5.2. Vergleichende Beurteilung der Ergebnisse mit anderen Statistiken ... 7
2.6. Methodologische Unterstützung ... 8
3. STATISTISCHE ERGEBNISSE ... 9
3.1. Trends im Bereich Güterkraftverkehr in der EU ... 9
3.1.1. Entwicklung des Güterkraftverkehrs in der EU ... 9
3.1.2. Kabotage ... 10
3.2. Veröffentlichung der Daten ... 10
3.2.1. Eurobase-Tabellen ... 10
3.2.2. Veröffentlichungen ... 11
4. VORSCHLÄGE FÜR WEITERE ENTWICKLUNGEN ... 11
4.1. Neue Herausforderungen ... 11
4.2. Vorschläge für die Entwicklung der Rechtsgrundlage ... 11
5. SCHLUSSFOLGERUNGEN ... 12

1. EINLEITUNG

1.1. ZWECK DES BERICHTS

Gemäß Artikel 7 der Verordnung über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs[1] ist die Kommission verpflichtet, dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2014 einen Bericht über die Umsetzung der Verordnung vorzulegen.

Mit diesem Bericht wird dieser Verpflichtung nachgekommen. Es werden der Hintergrund, der politische Kontext sowie der Erfassungsbereich der Rechtsvorschrift dargestellt und die Durchführung der Verordnung, die statistischen Ergebnisse und deren Veröffentlichung erläutert. Anschließend werden mögliche künftige Entwicklungen aufgezeigt und die Schlussfolgerung gezogen, dass mit der Verordnung die Datenqualität und die Fristen verbessert wurden.

1.2. HINTERGRUND: DER RECHTSRAHMEN

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 ist eine Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 mit späteren Änderungen. Ziel dieser Verordnung war eine Konsolidierung des Rechtsrahmens für die Erfassung der Daten zum Güterkraftverkehr und seine Angleichung an den Vertrag von Lissabon, indem der Kommission die Befugnis übertragen wurde, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsakts zu erlassen. Die Verordnung liefert die Rechtsgrundlage für die Erfassung eines breiten Spektrums von Daten über den Güterkraftverkehr. Darüber hinaus werden mit der Bereitstellung der Mikrodaten der Güterkraftverkehrserhebung für Eurostat die Qualität und Vergleichbarkeit der produzierten statistischen Daten gewährleistet.

Mit der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wird angestrebt, sicherzustellen, dass die Kommission, die anderen EU-Organe und die nationalen Regierungen über vergleichbare, verlässliche, harmonisierte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs verfügen. Diese Daten sind für die Gestaltung, Überwachung und Bewertung der EU-Politik erforderlich.

Die Mitgliedstaaten übermittteln die Daten an Eurostat in der Form von Mikrodaten: Dadurch kann Eurostat unter Wahrung der Vertraulichkeitsbestimmungen den Nutzern statistische Tabellen mit zahlreichen verschiedenen Kombinationen von Variablen zur Verfügung stellen.

Bei der Konzipierung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 stand die möglichst geringe Belastung der Verkehrsunternehmer im Vordergrund. Die Datenerhebung erfolgt anhand einer Stichprobenerhebung. Das heißt, dass Informationen nur für eine Stichprobe von Güterkraftfahrzeugen und für einen begrenzten Zeitraum (im Allgemeinen eine Woche) verlangt werden. Darüber hinaus können die Mitgliedstaaten kleinere Fahrzeuge von der Erhebung ausschließen[2].

[1] Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs. ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1.

[2] Jeder Mitgliedstaat kann von dem Anwendungsbereich dieser Verordnung die Güterkraftfahrzeuge ausnehmen, deren Nutzlast oder zulässiges Gesamtgewicht einen bestimmten Wert unterschreitet. Dieser Wert darf 3,5 t Nutzlast oder 6 t zulässiges Gesamtgewicht bei Einzelkraftfahrzeugen nicht überschreiten.

1.3. POLITISCHER HINTERGRUND

Die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert umfassende Kenntnisse des Umfangs des Güterkraftverkehrs und seiner Entwicklungen.

Die politische Relevanz der Daten ist sehr hoch: In dem Weißbuch *Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*[3] wurden zehn Ziele für ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes Verkehrssystem festgelegt (als Orientierungswerte für das Erreichen des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 %). Detaillierte Statistiken des Güterkraftverkehrs sind erforderlich, damit die Fortschritte bei der Verwirklichung einiger dieser Ziele (z. B. das Ziel, 30 % des Güterkraftverkehrs auf Strecken von über 300 km bis zum Jahr 2030 auf andere Verkehrsträger zu verlagern) verfolgt werden können. Auch in jüngsten politischen Arbeitspapieren, wie beispielsweise im *Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarktes in der Union*[4] der Kommission werden Güterkraftverkehrsstatistiken in großem Umfang herangezogen. Zur Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik benötigt die Kommission vergleichbare, verlässliche, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit in der EU zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Grad der Ausnutzung dieser Fahrzeuge.

Die im Rahmen der Verordnung erfassten Daten sind auch höchst wertvoll für Berufsverbände, Verkehrsunternehmen, Forscher und Modellierer im Bereich Straßenverkehr, da mit umfassenden Marktkenntnissen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Branche verbessert werden kann.

1.4. ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND ANDEREN LÄNDERN

Die Verordnung gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie braucht nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden. Alle Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Daten bereitzustellen. Gemäß Artikel 1 Absatz 3 stellt Malta die einzige Ausnahme dar, angesichts der geringen Anzahl der in Malta zugelassenen Güterkraftfahrzeuge mit einer Lizenz für internationalen Güterkraftverkehr. Die Erfassung qualitativ hochwertiger Verkehrsdaten über den maltesischen Fuhrpark würde zu einer unverhältnismäßigen Belastung der maltesischen Speditionsunternehmen führen, da sie häufiger an den Erhebungen teilnehmen müssten, als entsprechende Unternehmen in anderen Ländern.

Auch die Nicht-EU-Länder Norwegen und die Schweiz nehmen in vollem Umfang an der Erhebung der Statistiken zum Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 teil. Die beiden EWR-Mitgliedstaaten Island und Liechtenstein sind derzeit von der Verpflichtung zur Erfassung statistischer Daten zum Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung ausgenommen. Grund hierfür ist die geringe Größe ihres jeweiligen Fuhrparks für den internationalen Güterkraftverkehr.

EU-Beitrittsländer nehmen an dieser Datenerhebung nicht teil.

[3] KOM(2011) 144 vom 28.3.2011.
[4] COM(2014) 222 vom 14.4.2014.

2. DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1. EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN

Die Einhaltung der Auflagen der Verordnung in Bezug auf die Bereitstellung der Daten ist im Allgemeinen zufriedenstellend. Alle Mitgliedstaaten liefern die angeforderten Datensätze, mit einigen wenigen Verzögerungen. Damit wird die Erstellung von hochwertigen und verlässlichen Statistiken über den Güterkraftverkehr in Europa sichergestellt.

2.2. ANGEWANDTE DATENERHEBUNGSMETHODEN

Die Verordnung bietet einen gemeinsamen Rahmen zur Sicherstellung einer harmonisierten Datenerhebung und Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Eurostat erfasst alle drei Jahre Informationen zu den nationalen Datenerhebungsmethoden (Verwendung von Registern, Methodik der Stichprobennahme, Erfassungsbereich usw.) und veröffentlicht sie in dem Bericht *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

2.3. VERWALTUNGSAUFWAND

Die Verordnung wurde so konzipiert, dass der Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten gering bleibt. In den meisten Meldeländern entsprachen bereits vorhandene Verfahren den Anforderungen der Datenerhebung, so dass keine besonderen Maßnahmen zu ergreifen waren. Eurostat erfasste Informationen von den Meldeländern, um den mit der Durchführung der Verordnung verbundenen Aufwand für die Auskunftgebenden zu beurteilen.

Nur wenige Mitgliedstaaten waren in der Lage, den Aufwand präzise zu quantifizieren, trotzdem können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Bei regelmäßiger Bereitstellung von Daten betrachteten fast alle Länder, die eine Antwort vorgelegt haben, den Aufwand als akzeptabel.
- Der mit der Datenerhebung verbundene Aufwand fällt in den einzelnen Ländern unterschiedlich aus; dies hängt hauptsächlich von den verfügbaren nationalen Datenerfassungsystemen ab. Diejenigen Länder, die elektronische Datenerfassungssysteme entwickelt haben, konnten den Aufwand für die Auskunftgebenden und den mit der Datenverarbeitung verbundenen Aufwand reduzieren. Anhand der vorgelegten Informationen können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:
    - die durchschnittliche Zeit, in der die Auskunftgebenden Daten für ein Fahrzeug mit Fahrten im Erhebungszeitraum bereitstellen, beträgt schätzungsweise etwa 40 Minuten (die Bandbreite reicht von fünf Minuten bis zu zwei Stunden);
    - die durchschnittliche Zeit, in der die Auskunftgebenden Daten für ein Fahrzeug ohne Fahrten im Erhebungszeitraum bereitstellen, beträgt schätzungsweise etwa 7 Minuten (die Bandbreite reicht von drei Minuten bis zu 15 Minuten);

Der mit der Durchführung der nach der Verordnung erforderlichen Erhebung verbundene Aufwand wird durch den Mehrwert der produzierten Statistiken ausgeglichen. Im Einzelnen:

- Eurostat verwaltet die von allen Mitgliedstaaten vorgelegten vertraulichen nationalen Mikrodaten und erstellt detaillierte nationale Daten (D-Tabellen). Durch diese Tabellen wird allen Meldeländern ermöglicht, vollständige statistische Informationen über alle Güterkraftverkehrsaktivitäten in ihrem Land abzurufen, darunter auch für Lastwagen, die in anderen EU-Ländern zugelassen sind. Mit der Durchführung dieser Verordnung und durch die von Eurostat bereitgestellten Dienste wird eine Duplizierung der Datenerfassung zu ausländischen Lastwagen auf nationaler Ebene verhindert.
- Es besteht eine starke Nachfrage seitens der Meldeländer nach den produzierten Statistiken, da sich die Erhebung als ein sehr nützliches Instrument zur Überwachung des Güterkraftverkehrs in Europa erweist.
- Die Erfassung und Verwaltung von Informationen auf der Ebene der Mikrodaten bedeutet, dass sie auf eine flexible Art und Weise genutzt werden kann, um spezifischen Anforderungen der EU-Politik an eine Bandbreite von Statistiken rasch und ohne zusätzlichen Aufwand auf nationaler Ebene gerecht zu werden, z. B. Berichterstellung oder Beurteilung von Rechtsvorschriften und politischen Zielen. Konkrete Beispiele umfassen die Erstellung von Statistiken nach Entfernungsabschnitten, über Leerfahrten oder über Kabotage.

2.4. VERRINGERUNG DES VERWALTUNGSAUFWANDS UND VEREINFACHUNG

Eines der kontinuierlichen Anliegen von Eurostat ist die Vereinfachung und Verringerung des mit der Datenerfassung und der Berichterstattung verbundenen Aufwands. Eurostat reagiert in Zusammenarbeit mit den nationalen Statistikämtern auf die Rückmeldung der Mitgliedstaaten mit folgenden Maßnahmen:

1. Bereitstellung von Instrumenten (z. B. WebILSE) für eine vereinfachte Vorlage detaillierter regionaler Daten (NUTS 3-Ebene);
2. Entwicklung von automatisierten Instrumenten und Routinen zur Übertragung und Validierung der Mikrodaten im Hinblick auf Bereitstellung von Feedback für die Mitgliedstaaten bezüglich der Datenqualität und der konkreten Fehler bei den jeweiligen Datensätzen;
3. Förderung und Unterstützung bei der Erstellung von elektronischen Fragebogen und webbasierten Meldesystemen auf nationaler Ebene;
4. Ausrichtung von regelmäßigen Treffen nationaler Sachverständiger aus allen Mitgliedstaaten zum Zwecke des Austausches bewährter Praktiken und der Erörterung von Datenqualität, Problemen und Lösungen.

2.5. DATENVALIDIERUNG UND QUALITÄT DER ÜBERMITTELTEN STATISTIKDATEN

2.5.1. Validierung der Mikrodaten und Überprüfung der Zeitreihen

Die Mitgliedstaaten sind für die Qualität der Durchführung der Güterkraftverkehrserhebung verantwortlich, Eurostat hingegen arbeitet daran, die eingereichten Daten auf Fehler zu prüfen und ein hochleistungsfähiges, verlässliches IT-System für die Validierung und Verarbeitung der Daten aufrechtzuerhalten. Eurostat übermittelt regelmäßig Feedback an die Mitgliedstaaten bezüglich der Fragen, die möglicherweise einer weiteren Nachforschung bedürfen.

Die Meldeländer bemühen sich nach Kräften darum, Datenfehler zu beheben. Das Validierungsverfahren von Eurostat umfasst Maßnahmen zur Validierung der Mikrodaten, bei denen Fehler im verwendeten Code oder Format sowie Werte außerhalb des Erfassungsbereichs festgestellt werden. Darüber hinaus werden bei den Quartals- und Jahresdaten zusätzliche Prüfungen der Zeitreihen für nationalen und internationalen Verkehr sowie für den Gesamtverkehr durchgeführt:

- Mikrodaten: Zur Unterstützung der Meldestaaten bei der Erstellung möglichst fehlerfreier Daten erhalten die Meldestaaten für jeden übermittelten Datensatz einen Validierungsbericht mit Detailangaben auf der Ebene der Mikrodaten, womit die Behebung der festgestellten Fehler vereinfacht wird. Dies erfolgt im Rahmen eines iterativen Prozesses, bis alle Fehler korrigiert sind. Darüber hinaus passt Eurostat seine Validierungsregeln an den jeweiligen Bedarf und zur Sicherstellung einer hohen und verbesserten Datenqualität und -konsistenz an.

- Zeitreihen: Nach Auffassung von Eurostat ist es äußerst wichtig, statistische Ausreißer in den Zeitreihen vor der Veröffentlichung der Daten festzustellen, da Statistiken zum Güterkraftverkehr in verschiedenen Berichten der Kommission sowie für Schlussfolgerungen zu Entwicklungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt verwendet werden. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Bestätigung der Trends durch die Meldeländer gelegt, wenn bedeutende Abweichungen festgestellt werden. Erforderlichenfalls werden überarbeitete Zeitreihen oder Erläuterungen zu den zugrundeliegenden Ursachen für schwerwiegende Zeitreihenabweichungen vorgelegt.

Insgesamt überprüfen alle Meldeländer die Daten und korrigieren die festgestellten Fehler.

2.5.2. Vergleichende Beurteilung der Ergebnisse mit anderen Statistiken

Europäische Statistiken zum Güterkraftverkehr im Sinne der Verordnung stützen sich auf das Land, in dem die Fahrzeuge jeweils zugelassen sind. Jedes Meldeland erfasst eine Stichprobe von Bewegungen der im Land zugelassenen Lastwagen innerhalb und außerhalb seines Hoheitsgebiets, erfasst aber keine Informationen über den Verkehr ausländischer Speditionen im eigenen Land. Da Informationen bezüglich einer Aktivität nicht zweimal von verschiedenen Ländern erfasst werden, kann die Qualität der Ergebnisse nicht unter Verwendung von Spiegelprüfungen geprüft werden. Die Qualität der Statistiken zum Güterkraftverkehr kann nur anhand anderer, zusätzlicher Datenquellen oder Erhebungen geprüft werden.

Die CAFT-Erhebung ist eine (alle fünf oder sechs Jahre durchgeführte) Straßen-Erhebung an den schweizerischen Grenzübergängen. Die Struktur der Erhebung unterscheidet sich erheblich von der Erhebung nach der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 und es sind nur sehr wenige Überschneidungen gegeben. Eurostat nahm auf der Grundlage einiger Annahmen einen Vergleich der nach der Verordnung erfassten Daten zum Güterkraftverkehr mit den Daten der CAFT-Erhebung (Cross-Alpine Freight Transport - alpenüberschreitender Güterverkehr) vor. Mit der Ausnahme von Ausreißern mittlerer Größe, die wahrscheinlich auf die geringe Stichprobengröße und die Erhebungsmethode zurückzuführen sind, ist eine zufriedenstellende Übereinstimmung zwischen den Datenquellen festzustellen, womit die Qualität der im Rahmen der Verordnung vorgelegten Daten herausgestellt wird. Eurostat plant

im Hinblick auf die Gewährleistung der Konsistenz und Qualität der produzierten Statistiken eine erneute Durchführung eines Vergleichs in der Zukunft.

2.6. METHODOLOGISCHE UNTERSTÜTZUNG

Eurostat bietet den Mitgliedstaaten kontinuierliche methodische und technische Unterstützung bei der Durchführung der Verordnung. Darüber hinaus werden Anstrengungen unternommen, ein qualitativ hochwertiges Informationssystem für Daten und Metadaten aufrechtzuerhalten.

Eurostat hat zwei Handbücher mit methodischen Leitlinien für die Meldeländer veröffentlicht:

- *Road freight transport methodology (Methodik für die Statistik des Güterkraftverkehrs)*, das die Grundlage für die Erhebung von Statistiken über Güterkraftverkehr in den Mitgliedstaaten, Beitrittsländern und den Ländern der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) bildet; und
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (*Im Rahmen von Erhebungen der Güterkraftverkehrs in den Mitgliedstaaten und den Beitrittsländern verwendete Methoden*).

Diese Handbücher werden zur Anpassung an die Entwicklungen bei der Erhebung von Daten über den Güterkraftverkehr regelmäßig aktualisiert. Die aktuellsten Versionen können auf der Eurostat-Website heruntergeladen werden:[5].

[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications

3. STATISTISCHE ERGEBNISSE

3.1. TRENDS IM BEREICH GÜTERKRAFTVERKEHR IN DER EU

3.1.1. Entwicklung des Güterkraftverkehrs in der EU

Straßenverkehr ist weiterhin der wichtigste Verkehrsträger für den Gütertransport. In Tonnenkilometern gemessen entfallen über 70 % aller Beförderungen im Binnenland auf den Straßenverkehr, wobei dieser Anteil in den letzten zehn Jahren relativ stabil geblieben ist. Nichtsdestotrotz hat die jüngste Wirtschaftskrise beträchtliche Auswirkungen auf den Güterkraftverkehr in Europa gezeigt. Im Jahr 2012 lagen Aktivitäten des Güterkraftverkehrs in der EU, in Tonnenkilometern gemessen, etwa 12 % unter den Spitzenwerten des Jahres 2007.

Auf den nationalen Transport durch inländische Verkehrsunternehmer entfallen beinahe zwei Drittel des gesamten Straßengüterverkehrs. Auf den nationalen Transport durch ausländische Verkehrsunternehmer entfallen etwa 1,5 % des gesamten Straßengüterverkehrs und etwa 2,0 % des gesamten nationalen Straßengüterverkehrs. Die Kabotage-Durchdringungsrate, mit der der Anteil der Kabotage im nationalen Markt für gewerblichen Güterkraftverkehr gemessen wird, lag im Jahr 2012 bei 2,3 %. In der letzten Zeit stieg dieser Wert leicht an, insbesondere nach der Aufhebung der Übergangsbeschränkungen für Verkehrsunternehmer aus den Ländern, die 2004 und 2007 der EU beigetreten sind.

Der Anteil des internationalen Verkehrs (einschließlich des Dreiländerverkehrs) stieg in den letzten zehn Jahren von 30 % des gesamten Straßengüterverkehrs im Jahr 2004 auf 33 % im Jahr 2012, womit die Auswirkungen des Binnenmarktes in der Europäischen Union veranschaulicht werden. Etwa 78 % des internationalen Transports werden von Verkehrsunternehmen ausgeführt, die in einem der beiden Länder zugelassen sind, zwischen denen die Güter transportiert werden. Der verbleibende Anteil von 22 % wird von Verkehrsunternehmen ausgeführt, die in einem dritten europäischen Land im Rahmen von Dreiländerverkehrsaktivitäten, dem in den letzten zehn Jahren am schnellsten wachsenden Marktsegment, ausgeführt wurden.

Der Anteil von Aktivitäten im gewerblichen Verkehrsbereich (entgeltliche Beförderung) betrug 2012 85 % des gesamten Straßengüterverkehrs, die verbleibenden 15 % entfielen auf Beförderungsvorgänge im Werkverkehr.

Bei allen Entfernungskategorien wurden zwischen 2008 und 2012 Rückgänge verzeichnet, wobei die kürzeren und längeren Entfernungen am stärksten betroffen waren: So lag im Jahr 2012 der Anteil von Beförderungen auf Strecken unter 150 Kilometern in Tonnenkilometern 15 % unter dem Niveau von 2008, der Anteil für Beförderungsvorgänge auf Entfernungen über 1000 km ging hingegen um 14 % zurück. Darüber hinaus werden 56 % der Gütertransporte (in Tonnenkilometern gemessen) auf Strecken über 300 km durchgeführt. Die EU-Verkehrspolitik zielt darauf ab, bis zum Jahr 2030 30 % der Beförderungen im Güterkraftverkehr über diese längeren Strecken zugunsten von schienen- und wassergebundenen Verkehrsträgern zu verlagern; bis zum Jahr 2050 soll dieser Anteil über 50 % betragen.

Nach den beförderten Tonnen spielten folgende Produktgruppen die größte Rolle bei der Beförderung in den Mitgliedstaaten: Steine und Erden (26 % der Gesamtbeförderung im Jahr 2012), sonstige mineralische Nichtmetall-Produkte (14 %), Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren (12 %) und landwirtschaftliche Erzeugnisse (9 %). Die wichtigsten Produktgruppen nach Tonnenkilometern waren: Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren (17 % der Gesamtbeförderung), landwirtschaftliche Erzeugnisse (11 %), sonstige mineralische Nichtmetall-Produkte (8 %), Chemikalien und Metallerze (jeweils 8 %), Metall- und Holzprodukte (jeweils 7 %).

3.1.2. Kabotage

Kabotage, d.h. nationaler, durch ausländische Verkehrsunternehmen durchgeführter gewerblicher Transport, steht derzeit erneut im Mittelpunkt der EU-Straßenverkehrspolitik. Die in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009[6] festgelegten Regelungen werden überprüft und ihre regulatorische Eignung wird beurteilt. Grundlage der Arbeit der Kommission in diesem Bereich bilden im Allgemeinen die nach der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erfassten Daten. Gleichzeitig gewinnt das Thema Kabotage in einer Reihe Mitgliedstaaten an politischer Bedeutung, wie jüngste Diskussionen im Rahmen der Arbeitsgruppe Statistik des Güterkraftverkehrs gezeigt haben. Nach Auffassung mancher Berufsverbände ist das Niveau der Kabotage höher, als dies in den amtlichen Eurostat-Statistiken wiedergegeben wird, wenngleich sich diese Behauptung gegenwärtig nicht durch statistische Daten untermauern lässt.

Trotz des relativ geringen Anteils von Kabotage an der Gesamtzahl der Beförderungen im Güterkraftverkehr besteht Bedarf an einer weiteren Verbesserung der Qualität der relevanten Statistiken. Die im Jahr 2014 eingerichtete Arbeitsgruppe Güterkraftverkehr gelangte zu dem Schluss, dass eine Verbesserung der Gesamtqualität der Erhebung (Erhöhung der Antwortquote, Verbesserung der Qualität der Register, bessere Stichprobenbildung, Verbesserung der Instrumente zur Datenübertragung usw.) letztlich auch zu einer höheren Genauigkeit der Daten zur Kabotage führen würde. Eurostat wird die politischen Entwicklungen in diesem Bereich aufmerksam verfolgen und die statistische Situation gegebenenfalls neu bewerten. Eurostat wird darüber hinaus weiterhin Daten zur Kabotage-Durchdringungsrate als Grundlage für die Diskussion veröffentlichen.

3.2. VERÖFFENTLICHUNG DER DATEN

3.2.1. Eurobase-Tabellen

Aggregierte Daten fließen nach den Validierungsprüfungen in die Referenzdatenbank von Eurostat, Eurobase. Somit stehen den Benutzern detaillierte statistische Tabellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs zur Verfügung, deren Grundlage die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 übermittelten Daten für den Zeitraum ab dem Jahr 1999 bis heute darstellen. Der in Eurobase verfügbare Metadaten-Satz wird regelmäßig aktualisiert, damit den aktuellsten methodologischen Entwicklungen in verschiedenen Meldeländern Rechnung getragen wird.

[6] ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

3.2.2. Veröffentlichungen

Darüber hinaus veröffentlicht Eurostat im Rahmen der Reihe *Statistics Explained* Artikel zu folgenden Themen (siehe entsprechende Links zu englischen Fassungen):

- General trends in road freight transport
- Road freight transport by vehicle characteristics
- Road freight transport by journey characteristics
- Road freight transport by type of goods
- Road freight transport statistics – cabotage

Diese Artikel werden jährlich aktualisiert, sobald die Datenerhebung für ein gegebenes Bezugsjahr abgeschlossen ist.

4. VORSCHLÄGE FÜR WEITERE ENTWICKLUNGEN

4.1. NEUE HERAUSFORDERUNGEN

Die Bemühungen um eine Reduzierung des Aufwands für die Auskunftgebenden bei gleichzeitiger Steigerung der Antwortrate und Datenqualität werden fortgesetzt.

Eurostat und die Mitgliedstaaten haben bereits mehrere neue Handlungsbereiche ermittelt, z. B.:

- Entwicklung bestehender Mechanismen für Datenmeldungen, damit die Befragten in die Lage versetzt werden, mehr Daten höherer Qualität vorzulegen bei gleichzeitiger Verringerung des Aufwands und der Kosten: einige Meldeländer haben bereits damit begonnen, neue Standards einzuführen, wie z. B. das XML-Format, mit dem eine schnellere Übermittlung der Daten bei höherer Konsistenz und Verlässlichkeit ermöglicht werden;
- Verwendung von elektronischen Mautsystemen zur Ergänzung und vergleichenden Beurteilung der Erhebungsergebnisse und zur Verbesserung der Datenqualität;
- Weitere Nutzung verfügbarer Daten zu einer Modellierung der Verkehrsflüsse und Festlegung von für die Verkehrspolitik und Modellierung nützlichen Parametern, z. B. durchschnittliche Auslastungsquoten nach Verkehrsart oder Entfernungskategorie;
- Erhöhung des Nutzens der Erhebungsdaten für die Bewertung der Marktöffnung, der Verkehrseffizienz, der Markttrends im Bereich Straßenverkehr und der Anteile der verschiedenen Verkehrsträger;
- Erhöhung des Nutzens der Erhebungsdaten für die Produktion stärker detaillierter Statistiken zu Treibhausgasemissionen durch den Straßenverkehr.

4.2. VORSCHLÄGE FÜR DIE ENTWICKLUNG DER RECHTSGRUNDLAGE

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 bietet zwar eine gute Grundlage für die Beurteilung des gegenwärtigen Marktes für den Güterkraftverkehr, trotzdem wurden Methoden für die Befriedigung des neuen Datenbedarfs ermittelt, der sich aus politischen Entwicklungen ergibt,

ohne dass dabei der Meldeaufwand wesentlich erhöht wird. Diese Methoden können mit den Mitgliedstaaten im Rahmen künftiger Arbeitsgruppen erörtert werden.

In Frage könnten u. a. folgende Themen kommen:

- eine Datenerhebung zum Energieverbrauch im Güterkraftverkehr: Datenerhebungen dieser Art, die bereits von einigen Mitgliedstaaten durchgeführt werden, können zunächst auf freiwilliger Basis und auf Aggregatebene (auf jährlicher Basis) eingeführt werden; dies würde eine präzisere Beurteilung der Auswirkungen des Güterkraftverkehrs auf die Treibhausgasemissionen ermöglichen;
- eine obligatorische Erfassung von Daten zu Leerfahrten: im Rahmen der Verordnung ist die Erfassung dieser Daten derzeit optional und nicht alle Länder übermitteln Daten zu Leerfahrt-Fahrzeugkilometern; eine verbindliche Vorschreibung ihrer Erfassung würde eine bessere Beurteilung der Energieeffizienz und der Betriebseffizienz des Güterkraftverkehrsektors der EU ermöglichen.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 hat bisher durchaus positive Auswirkungen gezeigt, indem eine schnelle Bereitstellung vergleichbarer, qualitativ hochwertiger Ergebnisse ermöglicht wurde.

Eurostat unternimmt erhebliche Anstrengungen, um den Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Verordnung und bei der Erstellung hochwertiger Statistiken zu unterstützen. Eurostat hat ein Informationssystem entwickelt und Kommunikationsmethoden eingeführt, mit denen der mit der Datenverwaltung verbundene Aufwand für die Meldeländer auf ein Mindestmaß reduziert werden konnte. Ferner aktualisiert Eurostat kontinuierlich seine Validierungsregeln, damit sie für die Zwecke der Datenprüfung und -verarbeitung praktischer und effizienter werden und auf diese Weise die Mitgliedstaaten dabei unterstützen, den Belastungsaufwand sowohl für die Auskunftgebenden als auch für die Verwaltungen zu verringern.

Die Verordnung erwies sich als unverzichtbar für die Erstellung von Statistiken zum Güterkraftverkehr auf nationaler und auf EU-Ebene sowie für eine Vermeidung von Doppelarbeit. Die Statistiken werden regelmäßig bei der Überwachung und Beurteilung der politischen Konzepte im Bereich Güterkraftverkehr auf nationaler und EU-Ebene eingesetzt. Durch die Veröffentlichung der Daten wurde ihre Publikumswirksamkeit verbessert und eine bessere Ausnutzung der Ressourcen ermöglicht.