EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.1.2024
COM(2024) 9 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

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

1 EINLEITUNG

1.1 ZWECK DES BERICHTS

Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs[1] muss die Kommission bis 31. Dezember 2014 und danach alle drei Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung der Verordnung sowie über künftige Entwicklungen vorlegen. Dies ist der vierte Bericht, mit dem diese Anforderung erfüllt wird.

Im ersten Abschnitt dieses Berichts werden der Hintergrund, der politische Kontext sowie der Erfassungsbereich der Verordnung dargestellt. Im zweiten Abschnitt werden die Umsetzung durch die Mitgliedstaaten und die Kommission (Eurostat), der Aufwand und die Kosten der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Datenerhebung, Fragen der Methodik und der Datenqualität sowie die verschiedenen Arten der Veröffentlichung von Statistiken über den Güterkraftverkehr beschrieben. Die letzten beiden Abschnitte beleuchten mögliche künftige Entwicklungen in der Statistik des Güterkraftverkehrs und enthalten die wichtigsten Schlussfolgerungen des Berichts.

1.2 RECHTLICHER RAHMEN – HINTERGRUND

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 ist eine Neufassung der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs[2] und stellt einen Fortschritt in der Entwicklung der Verkehrsstatistik in der EU dar. Sie bildet die rechtliche Grundlage für die Erfassung eines breiten Spektrums von Güterkraftverkehrsdaten.

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

Die Mitgliedstaaten übermitteln die Daten an die Kommission in Form von Mikrodaten: Dadurch können den Nutzern Statistiktabellen mit verschiedenen Kombinationen von Variablen unter Wahrung der Bestimmungen zur Datenzuverlässigkeit zur Verfügung gestellt werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wurde so gestaltet, dass der Aufwand für Verkehrsunternehmen so weit wie möglich verringert wurde. Die Datenerhebung beruht auf einer Stichprobenerhebung, weshalb Angaben nur für eine Stichprobe von Kraftfahrzeugen und für einen begrenzten Zeitraum (im Allgemeinen eine Woche) verlangt werden. Die Mitgliedstaaten können Beförderungen, die unter bestimmten Schwellenwerten liegen, von der Erhebung ausnehmen.[3] Dies könnte jedoch die Vergleichbarkeit zwischen den Mitgliedstaaten und die Kombination mit Informationen aus anderen Datenquellen beeinträchtigen.

[1] ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1.
[2] ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1.
[3] Gemäß Artikel 1 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 kann jeder Mitgliedstaat 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.

Die von Eurostat zu verbreitenden Tabellen über die Statistiken über den Güterkraftverkehr sind in der Verordnung (EU) Nr. 202/2010 vom 10. März 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs[4] festgelegt.

1.3 POLITISCHER KONTEXT

Für die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik sind gründliche Kenntnisse über den Umfang des Güterkraftverkehrs und seine Entwicklung erforderlich.

Der europäische Grüne Deal[5], die neue Wachstumsstrategie, zielt darauf ab, der Wirtschaft der EU Nachhaltigkeit zu verleihen, indem die klima- und umweltpolitischen Herausforderungen in allen Politikbereichen in Chancen umgewandelt und der Übergang für alle gerecht und inklusiv gestaltet wird. Um Klimaneutralität zu erreichen, müssen die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Für einen Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität sind folgende Maßnahmen vorrangig zu berücksichtigen:

- Förderung des multimodalen Verkehrs,
- Unterstützung der Einführung automatisierter und vernetzter Mobilitätslösungen über alle Verkehrsträger hinweg,
- bessere Bewältigung der externen Kosten von Verkehrsleistungen durch Preisgestaltung,
- Steigerung der Produktion und des Einsatzes nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Verkehr und
- Verringerung der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung, insbesondere in Städten.

Im Dezember 2020 legte die Kommission die „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“[6] vor, in der die geplanten Schritte zur Umgestaltung des EU-Verkehrssystems im Einklang mit den Zielen des europäischen Grünen Deals dargelegt werden. Die Mobilitätsstrategie verfolgt die Vision einer nachhaltigen, erschwinglichen, inklusiven, intelligenten, widerstandsfähigen und wettbewerbsfähigen Mobilität und erfordert einen grundlegenden Wandel des Verkehrssektors. Dies resultiert in drei Ansätzen, die auf alle Verkehrsträger angewandt werden sollten:

- Der erste besteht darin, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern, indem bestehende Flotten durch emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge ersetzt und die Nutzung erneuerbarer und CO_2-armer Kraftstoffe erhöht wird.
- Der zweite besteht darin, die Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsträger zu erhöhen und einen wesentlichen Teil des heutigen Güterbinnenverkehrs (75 %) auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern.
- Durch den dritten Ansatz sollen die externen Kosten internalisiert werden. Die Mobilitätsstrategie wird von einem Aktionsplan begleitet, in dem 82 Initiativen in zehn Schlüsselbereichen mit konkreten Maßnahmen aufgeführt sind.

Die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erhobenen Daten sind nicht nur für Entscheidungsträger, sondern auch für Berufsverbände, Verkehrsunternehmen, Wissenschaftler und Entwickler von Modellen im Bereich des Straßenverkehrs von Bedeutung. Die Ergebnisse der Erhebung sind für die Überwachung des Güterkraftverkehrsmarkts in der EU von grundlegender

[4] ABl. L 61 vom 11.3.2010, S. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

Bedeutung und werden regelmäßig als Referenz in Mitteilungen der Kommission, Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen und Folgenabschätzungen herangezogen. Fundierte Marktkenntnisse tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in diesem Sektor zu steigern. Durch die Verordnung werden Statistiken erstellt, die auch zur Bewertung des Potenzials einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger herangezogen werden können. Der Anteil des Güterverkehrs, der den intermodalen Verkehr nutzt, wäre ein wichtiger künftiger Datensatz.

1.4 ERFASSUNG DER MITGLIEDSTAATEN UND ANDERER LÄNDER

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie sieht gemäß Artikel 5 vor, dass die Mitgliedstaaten vierteljährlich Einzeldaten übermitteln. Gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gilt sie jedoch nicht für Malta, solange die Zahl der in Malta zugelassenen Güterkraftfahrzeuge mit einer Lizenz für den internationalen Güterkraftverkehr 400 Fahrzeuge nicht übersteigt. Zu diesem Zweck muss Malta einmal jährlich Eurostat die Zahl der Fahrzeuge melden, die für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zugelassen sind. Malta muss diese Zahl spätestens bis Ende März nach dem Bezugsjahr für die Erfassung der Zahl der Güterkraftfahrzeuge melden.

Norwegen und die Schweiz stellen ebenfalls diese Daten bereit. Was die Bewerberländer betrifft, so stellen Montenegro und Nordmazedonien diese Daten seit 2016 bzw. 2020 zur Verfügung. Albanien ergreift derzeit die erforderlichen Maßnahmen zur Entwicklung und Umsetzung der Erhebung über den Güterkraftverkehr. Eurostat nutzt jede Gelegenheit, um die Bewerberländer und potenziellen Kandidatenländer dazu zu ermutigen, ihre Erhebungen über den Güterkraftverkehr zu konzipieren und durchzuführen, damit sie die EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Statistik einhalten.

2 FOLGEMAßNAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG (EU) NR. 70/2012

2.1 EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN

Die in der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 festgelegten Verpflichtungen zur Datenbereitstellung wurden von allen Mitgliedstaaten sehr genau eingehalten. Alle Mitgliedstaaten übermitteln die angeforderten Datensätze, wobei es nur in einigen Fällen zu Verzögerungen kommt, die hauptsächlich auf Aktualisierungen ihrer IT-Systeme und Personalwechsel zurückzuführen sind. Dies ermöglicht die Erstellung hochwertiger, zeitnaher und verlässlicher Statistiken über den Güterkraftverkehr in Europa.

2.2 IN DEN MITGLIEDSTAATEN HERANGEZOGENE METHODEN DER DATENERHEBUNG

Die methodischen Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 bilden den Rahmen für die Erhebung von genau definierten Mikrodaten durch die Mitgliedstaaten auf der Grundlage nationaler Erhebungen.

Eurostat holt Informationen zu den nationalen Datenerhebungsmethoden (Verwendung von Registern, Methodik der Stichprobenentnahme, Erfassungsbereich usw.) ein und macht diese in der

Veröffentlichung „Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and Candidate countries“[7] zugänglich.

Darüber hinaus aktualisieren die Meldeländer ihre nationalen Metadatendateien jährlich in der Vorlage „Euro SDMX Metadata Structure“. Nationale Metadaten enthalten eine statistische Darstellung der Güterkraftverkehrsdaten, Informationen über die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften, die Verbreitungspolitik und die Datenqualität, etwaige Aktualisierungen der Methodik sowie Informationen über die Erhebung und die statistische Datenverarbeitung[8].

2.3 AUFWAND UND KOSTEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 ist so konzipiert, dass der Aufwand für die Mitgliedstaaten möglichst gering bleibt. Die meisten Mitgliedstaaten brauchen keine zusätzlichen Maßnahmen zu ergreifen, da ihre bestehenden Verfahren ausreichen, um die Anforderungen der Verordnung an die Datenerhebung zu erfüllen.

Gemäß den Angaben in den nationalen Metadaten hält die überwiegende Mehrheit der Meldeländer die mit der Datenbereitstellung verbundene Arbeitsbelastung für akzeptabel. Es bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern in Bezug auf den Aufwand und die Kosten der Datenerhebung. Diese hängen von der Größe der für die Datenerhebung verwendeten Stichprobe ab, die von Land zu Land unterschiedlich ist, und von den nationalen Datenerstellungssystemen. Die durchschnittliche Zeitspanne, die von den Auskunftgebenden benötigt wird, um Daten für ein im Erhebungszeitraum aktives Fahrzeug bereitzustellen, beträgt nach Angaben der meisten Länder schätzungsweise etwa 30-45 Minuten. Einige wenige Länder melden durchschnittlich 20-30Minuten.

Die Kommission trägt das Ihre zu den von den Mitgliedstaaten zur Erstellung nationaler Statistiken für den Güterkraftverkehr unternommenen Anstrengungen bei. Eurostat verwaltet die nationalen Mikrodaten und erstellt Statistiken (D-Tabellen) für den Güterkraftverkehr in jedem Land nach in anderen Ländern zugelassenen Fahrzeugen. Diese Statistiken werden an die nationalen statistischen Stellen zurückgesandt, sodass diesen vollständige statistische Informationen über alle Güterkraftverkehrsaktivitäten vorliegen, die in ihrem Hoheitsgebiet von Lastwagen durchgeführt werden, die in der gesamten EU (außer Malta), in der Schweiz und in Norwegen zugelassen sind, und sie vollständige nationale Statistiken erstellen können. Aufgrund der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 und der von der Kommission zur Verfügung gestellten D-Tabellen entfällt für Meldeländer der Aufwand, der mit der Erhebung von Daten über die Leistung ausländischer Lastkraftwagen in ihrem Hoheitsgebiet im Rahmen spezifischer nationaler Erhebungen verbunden ist. Die Kosten und der Aufwand, die durch die Datenerhebung entstehen, werden daher angesichts des Nutzens dieser Statistiken mehr als ausgeglichen.

Darüber hinaus bietet Eurostat dank der Erhebung und Verwaltung von Informationen auf Mikrodaten-Ebene Flexibilität, wenn es darum geht, den Bedarf der Nutzer an statistischen Informationen ohne Verzögerungen und zusätzliche Anstrengungen auf nationaler Ebene zu decken. Die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs durch Eurostat und die weitere Verbreitung der D-Tabellen durch die Mitgliedstaaten erfolgt im Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 202/2010.

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (nur auf Englisch verfügbar).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (nur auf Englisch verfügbar).

2.4 VERRINGERUNG UND VEREINFACHUNG DES VERWALTUNGSAUFWANDS

Die Verringerung und Vereinfachung des Verwaltungsaufwands wird von der Kommission als laufendes Ziel verfolgt. In Zusammenarbeit mit den nationalen statistischen Ämtern führt Eurostat spezifische Maßnahmen durch, um die Mitgliedstaaten bei der Datenerhebung und der Berichterstattung zu entlasten. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem:

1. Entwicklung von Instrumenten zur Erleichterung der Meldung detaillierter regionaler Daten (z. B. Tabellen für Postleitzahlen und die entsprechenden NUTS-3-Codes[9], um Informationen zu verwenden, die ursprünglich nur per Postleitzahl kodiert sind);
2. neu entwickelte Tools zur Validierung von Datensätzen, die es Meldeländern ermöglichen, ihre Daten zu validieren, bevor sie sie offiziell an Eurostat übermitteln, und Rückmeldungen zu spezifischen Fehlern für jeden Datensatz zu geben;
3. regelmäßige Sitzungen von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, EFTA-Ländern, Bewerberländern und möglichen Bewerberländern (in der Expertengruppe der Kommission „Statistik des Güterkraftverkehrs“ und Taskforces), um bewährte Verfahren auszutauschen und die Datenqualität, methodische Fragen und künftige Fortschritte zu erörtern.

Um den Aufwand für die Auskunftgebenden zu verringern, haben mehrere Mitgliedstaaten Daten über elektronische Fragebögen, elektronische Excel-Arbeitsblätter oder mobile Anwendungen für den Transport anstelle von Papierdokumenten übermittelt. Es wird erwartet, dass weitere Länder in naher Zukunft ähnliche Methoden anwenden werden.

2.5 DATENVALIDIERUNG UND QUALITÄT DER EINGEGANGENEN STATISTISCHEN DATEN

Die Erhebung und Übermittlung der Daten fällt in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, Eurostat ergreift aber alle erforderlichen Maßnahmen, um Fehler in den eingegangenen Daten aufzudecken, und unterhält ein leistungsfähiges IT-System für die Datenvalidierung und -verarbeitung. Seit 2022 entwickelt Eurostat ein modernes und solideres IT-System, das zwei verbesserte Komponenten umfasst: neue Instrumente für die Datenvalidierung, die seit Januar 2023 eingeführt werden, und leistungsfähige Software (Statistische Analysesysteme – SAS) für die Verarbeitung von Mikrodaten und Metadaten. Das neue IT-System wird bis Dezember 2023 vollständig entwickelt sein und die Standards für die durchgeführten Qualitätskontrollen verbessern. Die Erhebung von Daten über den Güterkraftverkehr wird von diesem modernisierten Datenvalidierungs- und -verarbeitungssystem profitieren.

Insgesamt ist die Qualität der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten sehr gut. Alle Mitgliedstaaten überarbeiten die Daten, wenn Fehler festgestellt werden. Eurostat wendet ein detailliertes Validierungsverfahren für vierteljährliche Mikrodaten und Zeitreihenkontrollen für vierteljährliche und jährliche Güterverkehrsdaten an.

- Validierung der Mikrodaten: Die Mitgliedstaaten übermitteln Eurostat Datensätze über das EDAMIS-Portal und in Dateien, die mit dem SDMX-Standard (Statistische Daten und Metadaten eXchange) kompatibel sind. Anschließend wird auf die eingegangenen Datensätze ein robustes dreistufiges Validierungsverfahren angewandt.
    - Zunächst validiert das Tool STRUVAL (Strukturvalidierung) jeden Datensatz in Bezug auf Format, Vollständigkeit der Pflichtfelder und Korrektheit der verwendeten Struktur und Codes.

[9] Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (Nomenclature of territorial units for statistics, NUTS). https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

- Dann validiert das Tool CONVAL (Inhaltsvalidierung) den Inhalt jedes Datensatzes auf der Grundlage vorab festgelegter Regeln. Die meldenden Mitgliedstaaten erhalten für jeden übermittelten Datensatz einen Validierungsbericht, der Einzelheiten enthält, die es erleichtern, Fehler zu korrigieren. Eurostat führt ständig Aktualisierungen der angewandten Validierungsregeln durch, um dem sich ändernden Bedarf gerecht zu werden und die Erstellung hochwertiger Statistiken zu gewährleisten.
- Zuletzt wird im IT-Datenverwaltungssystem eine weitere Reihe von Validierungsregeln angewandt, bei denen die Daten zu 99,5 % korrekt sein müssen, bevor sie zur Weiterverarbeitung in einer Datenbank gespeichert werden können.

- Zeitreihenprüfungen: Der Kommission ist daran gelegen, Ausreißer in einer Zeitreihe zu ermitteln, bevor die Daten veröffentlicht werden. Eurostat führt daher Zeitreihenprüfungen sowohl für vierteljährliche als auch jährliche Daten durch. Es ist wichtig, dass die Meldeländer die Trends bestätigen, wenn große Abweichungen festgestellt werden. Nötigenfalls legen die Länder überarbeitete Datensätze vor oder liefern Begründungen für erhebliche Zeitreihenabweichungen. Diese Erläuterungen sind im Dokument „Country and table specific notes“[10] aufgeführt.

2.6 METHODISCHE UNTERSTÜTZUNG DER MITGLIEDSTAATEN

Eurostat bietet den Mitgliedstaaten kontinuierlich methodische und technische Unterstützung an und unterhält ein zuverlässiges Daten- und Metadaten-Informationssystem für die Erstellung von Statistiken über den Güterkraftverkehr.

Eurostat hat zwei Referenzhandbücher zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 veröffentlicht:

- „Road freight transport methodology“[11] über die grundlegende Methodik für die Erstellung von Güterkraftverkehrsstatistiken in den Mitgliedstaaten, EFTA-Ländern, Bewerberländern und möglichen Bewerberländern;
- „Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and Candidate Countries“ über Methodik-Aspekte, die für die Güterkraftverkehrserhebungen in den Meldeländern relevant sind.

2.7 DATENVERBREITUNG

2.7.1 Verbreitungstabellen von Eurostat

Aggregierte Daten, die auf den Mikrodaten basieren, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erhoben werden, werden in der Verbreitungsdatenbank[12] von Eurostat veröffentlicht. Nutzer können detaillierte statistische Tabellen erhalten, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 202/2010 erstellt werden. Die 43 Tabellen zum Güterkraftverkehr werden durch eine einheitliche EU-Metadatendatei und mehrere nationale Metadatendateien ergänzt.

Im Jahr 2022 verbreitete Eurostat eine neue Tabelle zur gebietsbezogenen Leistung des Güterkraftverkehrs (in Tonnenkilometern), die definiert ist als die Leistung in einem vom

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (nur auf Englisch verfügbar).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (nur auf Englisch verfügbar).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

Zulassungsland des Verkehrsunternehmers unabhängigen nationalen Hoheitsgebiet. Zur Berechnung der Reihe gebietsbezogener Verkehrsleistungen wird die von den einzelnen Mitgliedstaaten im grenzüberschreitenden Straßenverkehr angegebene Leistung nach der Leistung in jedem anderen EU-Mitgliedstaat aufgegliedert. Die Umschichtung von Verkehrsleistungsdaten auf andere Mitgliedstaaten beinhaltet die Modellierung der voraussichtlichen Beförderungsstrecke und ihre Projektion auf das EU-Straßennetz. Eurostat berechnet dies mithilfe einer Entfernungsmatrix. Die neue Tabelle zeigt die Gesamtleistung im nationalen, grenzüberschreitenden und Kabotageverkehr für jeden EU-Mitgliedstaat, die EU-27 insgesamt, Norwegen und die Schweiz. Bei den für die Erstellung dieser Tabelle verwendeten nationalen und Kabotagedaten handelt es sich um die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erhobenen Daten.

2.7.2 Veröffentlichungen

In den von Eurostat verfassten Artikeln der Reihe „Statistics Explained“ über Güterkraftverkehr werden die Daten für die Medien und die Öffentlichkeit analysiert. Behandelt werden folgende Themen:

- allgemeine Trends im Güterkraftverkehr [13]
- Güterkraftverkehr nach Fahrzeugmerkmalen [14]
- Güterkraftverkehr nach Routenmerkmalen [15]
- Güterkraftverkehr nach Güterart [16]
- Güterkraftverkehr – Kabotage [17]

Diese Artikel wurden jährlich aktualisiert (mit Ausnahme des Artikels zur Kabotage, der bis 2022 alle zwei Jahre aktualisiert wurde, aber ab 2023 auch jährlich aktualisiert wird). Die Aktualisierung erfolgt bei Abschluss der Datenerhebung für ein bestimmtes Bezugsjahr.

2.7.3 Anonymisierte Daten

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 557/2013 der Kommission[18] werden Mikrodaten über den Güterkraftverkehr anonymisiert und Forschungseinrichtungen für wissenschaftliche Zwecke zur Verfügung gestellt. Die Anträge auf Zugang zu anonymisierten Daten gehen bei der Kommission (Eurostat) ein, und der Zugang wird nach der gemeinsamen Genehmigung durch die Kommission (Eurostat) und die nationalen statistischen Stellen gewährt. In den Jahren 2021, 2022 und in den ersten acht Monaten des Jahres 2023 wurde sieben verschiedenen Forschungseinrichtungen Zugang zu anonymisierten Daten der europäischen Güterkraftverkehrserhebung gewährt.

---

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (nur auf Englisch verfügbar).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (nur auf Englisch verfügbar).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (nur auf Englisch verfügbar).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (nur auf Englisch verfügbar).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (nur auf Englisch verfügbar).
[18] Verordnung (EU) Nr. 557/2013 der Kommission vom 17. Juni 2013 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über europäische Statistiken in Bezug auf den Zugang zu vertraulichen Daten für wissenschaftliche Zwecke und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 831/2002 der Kommission (ABl. L 164 vom 18.6.2013, S. 16).

2.7.4 Sonstige Verbreitungswege

Daten über den Güterkraftverkehr werden auch über maßgeschneiderte Datenextraktionen für Nutzer in den Eurostat-Nachrichtenartikeln (z. B. „Increase in road freight transport as of 2021“ [19]) und in anderen Eurostat-Veröffentlichungen (z. B. „Key figures on European transport [20]“, „Key figures on the EU in the world [21]“, Eurostat Jahrbuch der Regionen[22] und „Key figures on the European food chain“ [23]) verbreitet. Die Daten werden auch in den Veröffentlichungen anderer Generaldirektionen der Kommission verbreitet, insbesondere der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (z. B. im „Statistical pocketbook“[24]). Alle Daten, die in maßgeschneiderten Extraktionen und Veröffentlichungen enthalten sind, werden auch in der Verbreitungsdatenbank von Eurostat veröffentlicht.

3 WEITERE ENTWICKLUNG DES GÜTERKRAFTVERKEHRS IN DER EU

Der europäische Grüne Deal, der darauf abzielt, die EU bis 2050 klimaneutral zu machen, umfasst eine Reihe transformativer Maßnahmen in den verschiedenen Wirtschaftssektoren einschließlich der Güterbeförderung. Statistiken über den Güterkraftverkehr können bei der Festlegung und Überwachung politischer Ziele hilfreich sein. Dies wird durch die Bereitstellung von Daten über das Volumen der beförderten Güter, die zurückgelegten Kilometer sowie über die Ausrüstung und Infrastruktur im Güterkraftverkehr erreicht. Der Güterkraftverkehr ist ein besonders wichtiger Sektor, da er den höchsten Anteil am Binnengüterverkehr der EU ausmacht (77,3 % im Jahr 2021 in Tonnenkilometern)[25].

Eurostat, die Mitgliedstaaten, EFTA-Länder, Bewerberländer und möglichen Bewerberländer erörtern in den Sitzungen der Expertengruppe der Kommission „Statistik des Güterkraftverkehrs“ den Datenbedarf, Möglichkeiten zur Verbesserung der Statistik des Güterkraftverkehrs und Möglichkeiten zur weiteren Verringerung des Datenerhebungsaufwands.

Ein Thema, das 2018 aufkam, betrifft künftige Statistiken zur Beförderung durch leichte Nutzfahrzeuge. Diese Fahrzeuge befördern keine ausgesprochen schweren Lasten, legen allerdings in städtischen Gebieten eine hohe Zahl an Kilometern zurück und tragen damit erheblich zu den Emissionen und zur Verkehrsüberlastung bei. Darüber hinaus ist auch zu beobachten, dass diese Fahrzeuge zunehmend im Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Der Bedarf an Daten über leichte Nutzfahrzeuge wird für viele Länder immer dringender, da diese in den Anwendungsbereich der Verkehrspolitik der EU und der damit zusammenhängenden Rechtsakte integriert werden. Ein Teil der Daten über leichte Nutzfahrzeuge kann auch aus den Registern über die technische Überwachung abgerufen werden, in denen Informationen über den Motortyp, die Gewichtsklasse und die Kraftstoffart eines Fahrzeugs sowie dessen Abgasreinigungstechnologie erfasst werden.

---

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (nur auf Englisch verfügbar).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (nur auf Englisch verfügbar).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (nur auf Englisch verfügbar).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (nur auf Englisch verfügbar).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (nur auf Englisch verfügbar).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (nur auf Englisch verfügbar).
[25] Quelle: Eurostat-Tabelle „Inlandgüterverkehr nach Verkehrszweig“: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

2018 wurde eine Taskforce für die Beförderung durch leichte Nutzfahrzeuge eingerichtet, um eine Methodik für die Erhebung von Daten, einschließlich Definitionen, Schwellenwerte, Datenquellen und Variablen, zu erörtern. 2022 erstellte die Taskforce ein methodisches Dokument mit Optionen für mögliche Fragebögen für eine relevante Datenerhebung. Die vorgeschlagene Methodik wird derzeit von mehreren Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den Eurostat-Finanzhilfen 2022 getestet. Sobald die Ergebnisse der durch die Finanzhilfen finanzierten Projekte vorliegen, passt die Gruppe die vorgeschlagene Methodik weiter an.

Im Rahmen einer schriftlichen Konsultation im Jahr 2022 wurden die Meldeländer aufgefordert, ihre Beiträge zu potenziellen Verbesserungen und neuen Variablen bei der Datenerhebung für den Güterkraftverkehr vorzulegen. Ihre Beiträge zu dieser Konsultation betrafen:

- die Harmonisierung der Fahrzeugklassen, die für die Datenerhebung gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 zu erheben sind
- eine zusätzliche Variable für den Kraftstofftyp
- die mögliche Abschaffung der fakultativen Variablen A1.1 („Möglichkeit der Nutzung des Fahrzeugs für den kombinierten Verkehr“)
- einen Vorschlag zur Meldung der fakultativen Variablen A1.6 über NACE-Kategorien auf zweistelliger statt auf vierstelliger Ebene
- eine neue fakultative Variable für die Emissionsklasse von Kraftfahrzeugen.

Diese Punkte wurden in der Sitzung der Expertengruppe der Kommission „Statistik des Güterkraftverkehrs“ 2022 erörtert und werden in künftigen Sitzungen dieser Gruppe weiterverfolgt.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die mit der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gewonnenen Erfahrungen und die dabei erzielten Ergebnisse zur Statistik des Güterkraftverkehrs werden weiterhin positiv beurteilt. Die Mitgliedstaaten erfüllen die Datenbereitstellungspflichten, und mit den sowohl auf nationaler als auch auf Kommissionsebene zugewiesenen Ressourcen können qualitativ hochwertige Ergebnisse produziert werden. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 und ermutigt die Bewerberländer und möglichen Bewerberländer, Güterkraftverkehrserhebungen zu entwerfen und durchzuführen. Die Kommission modernisiert ihr IT-System für die Validierung und Verarbeitung der übermittelten Mikrodaten und hat die Verbreitung der Statistiken über den Güterkraftverkehr ausgeweitet. Die Expertengruppe „Statistik des Güterkraftverkehrs“ der Kommission bleibt das Gremium, in dem die Durchführung der Verordnung und ihre möglichen Verbesserungen aktiv erörtert werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 bleibt ein effizientes und effektives Instrument für die Produktion zuverlässiger und vergleichbarer Güterkraftverkehrsstatistiken sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene; Doppelarbeit wird durch sie vermieden. Die erstellten Statistiken werden als Tabellen in der Verbreitungsdatenbank und in Veröffentlichungen von Eurostat, als anonymisierte Datensätze und in Form auf bestimmte Nutzer zugeschnittener Extraktionen verbreitet. Statistiken über den Güterkraftverkehr sind für die Gestaltung und Bewertung politischer Maßnahmen und für die Überwachung des Güterkraftverkehrsmarkts in der EU von großem Wert.