Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

►**B**

VERORDNUNG (EG) Nr. 1172/98 DES RATES

vom 25. Mai 1998

über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

(ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Verordnung (EG) Nr. 2691/1999 der Kommission vom 17. Dezember 1999	L 326	39	18.12.1999
►**M2**	Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. September 2003	L 284	1	31.10.2003
►**M3**	Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates vom 20. November 2006	L 363	1	20.12.2006

Geändert durch:

►**A1**	Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge	L 236	33	23.9.2003

▼B

VERORDNUNG (EG) Nr. 1172/98 DES RATES

vom 25. Mai 1998

über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

—gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 213,

auf Vorschlag der Kommission ([1]),

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ([2]),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Damit die Kommission im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen kann, benötigt sie vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und vollständige Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit in der Gemeinschaft zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen diese Beförderungen erfolgen.

(2) Die Richtlinie 78/546/EWG des Rates vom 12. Juni 1978 zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik ([4]) sieht keine Erhebung von Verkehrsträgern vor, die zum Zeitpunkt, zu dem diese Richtlinie erlassen wurde, nicht zugelassen waren. Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Erhebungen liefern, je nachdem, ob es sich um innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Verkehr handelt, unterschiedliche Informationen; sie liefern keinerlei Informationen über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen diese Beförderungen erfolgen.

(3) Es ist notwendig, vollständige regionale Statistiken über den Güterkraftverkehr und die Fahrten der Fahrzeuge zu erstellen.

(4) Dementsprechend ist es angebracht, das in der Richtlinie 78/546/EWG vorgesehene System zu ändern, damit insbesondere gewährleistet ist, daß die regionale Herkunft und die regionale Bestimmung der innergemeinschaftlichen Beförderungen auf derselben Grundlage wie innerstaatliche Beförderungen beschrieben werden und daß der Zusammenhang zwischen dem Güterverkehr und den Fahrten durch Erfassung des Nutzungsgrads der diese Beförderungen durchführenden Fahrzeuge hergestellt wird.

(5) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip stellt die Schaffung gemeinsamer statistischer Normen, die die Erstellung harmonisierter Informationen ermöglichen, eine Maßnahme dar, die nur auf Gemeinschaftsebene wirksam durchgeführt werden kann. Demgegenüber erfolgt die Datenerhebung in den einzelnen Mitgliedstaaten unter der Federführung der jeweiligen Einrichtungen und Institutionen, die für die Erstellung der amtlichen Statistiken zuständig sind.

(6) Die Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates vom 17. Februar 1997 über die Gemeinschaftsstatistiken ([5]) bildet den Bezugsrahmen für die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, insbe-

([1]) ABl. C 341 vom 11. 11. 1997, S. 9.
([2]) ABl. C 104 vom 6. 4. 1998.
([3]) ABl. C 95 vom 30. 3. 1998, S. 33.
([4]) ABl. L 168 vom 26. 6. 1978, S. 29. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte von 1994.
([5]) ABl. L 52 vom 22. 2. 1997, S. 1.

▼B

sondere die Bestimmungen über den Zugang zu den Verwaltungsdatenbeständen, die Kostenwirksamkeit der verfügbaren Mittel und die statistische Geheimhaltung.

(7) Die Übermittlung von anonymisierten Einzeldaten ist für eine Einschätzung der generellen Genauigkeit der Ergebnisse erforderlich.

(8) Es ist eine angemessene Verbreitung der statistischen Informationen zu gewährleisten.

(9) In der Anlaufphase sollte die Gemeinschaft den Mitgliedstaaten einen Finanzbeitrag zur Durchführung der erforderlichen Arbeiten gewähren.

(10) Es sollte ein vereinfachtes Verfahren für die Durchführung dieser Verordnung und deren Anpassung an den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt vorgesehen werden.

(11) Der mit dem Beschluß 89/382/EWG, Euratom [1] eingesetzte Ausschuß ist gemäß Artikel 3 des Beschlusses gehört worden. Er hat sich für diese Verordnung ausgesprochen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Jeder Mitgliedstaat erstellt gemeinschaftliche Statistiken über den Güterkraftverkehr mit in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Güterkraftfahrzeugen und über deren Fahrten.

(2) Diese Verordnung gilt für den Güterkraftverkehr, mit Ausnahme des Güterkraftverkehrs mit

a) Güterkraftfahrzeugen, deren zulässiges Gewicht oder zulässige Abmessungen die in den Mitgliedstaaten normalerweise zulässigen Werte überschreiten;

b) landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Militärfahrzeugen und Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltung auf zentraler oder lokaler Ebene mit Ausnahme der Güterkraftfahrzeuge öffentlicher Unternehmen, insbesondere der Eisenbahnverwaltungen.

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.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

— „Güterkraftverkehr“ alle Beförderungen von Gütern mit einem Güterkraftfahrzeug;

— „Kraftfahrzeug“ ein maschinell angetriebenes Straßenfahrzeug, das normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße oder zum Ziehen von zur Beförderung von Personen oder Gütern dienenden Fahrzeugen auf der Straße bestimmt ist;

[1] ABl. L 181 vom 28. 6. 1989, S. 47.

▼B

— „Straßengüterfahrzeug“ ein Straßenfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist (Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelauflieger);

— „Güterkraftfahrzeug“ jedes Einzelkraftfahrzeug (Lastkraftwagen) oder jede Kombination von Straßenfahrzeugen, d. h. Lastzug (Lastkraftwagen mit Anhänger) oder Sattelkraftfahrzeug (Sattelzugmaschine mit Sattelauflieger), für die Beförderung von Gütern;

— „Lastkraftwagen“ ein Fahrzeug mit starrem Rahmen, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist;

— „Sattelzugmaschine“ ein Kraftfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich zum Ziehen anderer Straßenfahrzeuge (im wesentlichen Sattelauflieger) bestimmt ist;

— „Anhänger“ ein Straßengüterfahrzeug, das von einem Kraftfahrzeug gezogen wird;

— „Sattelauflieger“ ein Straßengüterfahrzeug ohne Vorderachse, das so ausgelegt ist, daß es teilweise auf der Zugmaschine aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und seiner Last von dieser getragen wird;

— „Sattelkraftfahrzeug“ eine Sattelzugmaschine mit aufgesatteltem Sattelauflieger;

— „Lastzug“ ein Straßengüterfahrzeug, an das ein Anhänger angekoppelt ist, einschließlich Sattelkraftfahrzeug mit zusätzlichem Anhänger;

— „zugelassen“ die Tatsache, daß ein Fahrzeug bei einer amtlichen Stelle in einem Mitgliedstaat in einer Kartei der Straßenfahrzeuge eingetragen ist, unabhängig davon, ob mit dieser Eintragung die Ausgabe eines Kennzeichens verbunden ist.

  Erfolgt die Beförderung mit einer Fahrzeugkombination, d. h. Lastzug (Lastkraftwagen mit Anhänger) oder Sattelkraftfahrzeug (Sattelzugmaschine mit Sattelauflieger), bei der Kraftfahrzeug (Lastkraftwagen oder Sattelzugmaschine) und Anhänger oder Sattelauflieger in verschiedenen Ländern zugelassen sind, so gilt als Zulassungsland der Fahrzeugkombination das des Kraftfahrzeugs;

— „Nutzlast“ das von der zuständigen Stelle des Zulassungslandes für zulässig erklärte Höchstgewicht der Ladung.

  Handelt es sich bei dem Güterkraftfahrzeug um einen Lastkraftwagen mit Anhänger, so setzt sich die Nutzlast des gesamten Fahrzeugs aus der Summe der Nutzlasten des Lastkraftwagens und des Anhängers zusammen;

— „zulässiges Gesamtgewicht“ das von der zuständigen Stelle des Zulassungslandes für zulässig erklärte Höchstgewicht eines stehenden und fahrbereiten Fahrzeugs (oder Fahrzeugzugs) mit seiner Ladung;

— „Eurostat“ die Dienststelle der Kommission, die von dieser mit der Durchführung der der Kommission übertragenen Aufgaben bei der Erstellung der Gemeinschaftsstatistiken betraut wurde.

Artikel 3

Erhebung der Daten

(1) Die Mitgliedstaaten erheben die statistischen Daten für folgende Bereiche:

a) Daten über das Fahrzeug;

b) Daten über die Fahrt;

c) Daten über die Güter.

▼B

(2) Die statistischen Variablen für die einzelnen Bereiche, ihre Definitionen und die für ihre Aufgliederung zu verwendenden Gliederungsebenen von Systematiken sind in den Anhängen aufgeführt.

(3) Bei der Festlegung des Verfahrens zur Erhebung der statistischen Angaben verzichten die Mitgliedstaaten darauf, Formalitäten beim innergemeinschaftlichen Grenzübertritt vorzusehen.

(4) Die Anpassung der Erhebungsmerkmale und der Inhalt der Anhänge werden nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt.

Artikel 4

Genauigkeit der Ergebnisse

Die Verfahren zur Erhebung und Aufbereitung der Informationen sind unter Berücksichtigung der strukturellen Merkmale des Kraftverkehrs in den Mitgliedstaaten so zu konzipieren, daß die von den Mitgliedstaaten übermittelten statistischen Ergebnisse bestimmte Mindestanforderungen an die Genauigkeit erfüllen. Die Genauigkeitsanforderungen werden nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt.

Artikel 5

Übermittlung der Informationen an Eurostat

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln Eurostat vierteljährlich die ordnungsgemäß überprüften Einzeldaten für die in Artikel 3 genannten und in Anhang A aufgezählten Variablen ohne Angabe des Namens, der Anschrift und des Kennzeichens.

Diese Übermittlung umfaßt gegebenenfalls auch die Daten zu vorhergehenden Quartalen, zu denen nur vorläufige Angaben übermittelt worden waren.

(2) Die Einzelheiten der Übermittlung der Daten gemäß Absatz 1, gegebenenfalls einschließlich der auf diesen Daten beruhenden statistischen Tabellen, werden nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt.

(3) Die Übermittlung erfolgt binnen fünf Monaten nach Ablauf jedes Beobachtungsquartals.

Die erste Übermittlung bezieht sich auf das erste Quartal des Jahres 1999.

(4) Während eines Übergangszeitraumes vom 1. Januar 1999 bis zu einem nach Absatz 5 festgelegten Endtermin kann ein Mitgliedstaat für die Variablen nach Anhang A Teil A2 Nummern 3, 4, 8 und 9 sowie Teil A3 Nummern 5 und 6 eine vereinfachte Codierung verwenden.

Diese vereinfachte Codierung besteht

— im innerstaatlichen Verkehr aus einer Codierung gemäß Anhang G;

— im grenzüberschreitenden Verkehr aus einer nach Ländern aufgeschlüsselten Codierung.

(5) Der Endtermin des in Absatz 4 vorgesehenen Übergangszeitraums wird nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt, sobald die technischen Voraussetzungen gegeben sind, die sowohl im innerstaatlichen Verkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr die Verwendung einer wirksamen Regionalcodierung gemäß Anhang G Nummern 1 und 2 ermöglichen.

▼B

Artikel 6

Verbreitung der Ergebnisse

Die Bestimmungen über die Verbreitung der statistischen Ergebnisse in bezug auf den Güterkraftverkehr, einschließlich der Struktur und des Inhalts der zu verbreitenden Ergebnisse, werden nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt.

Artikel 7

Berichte

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln Eurostat spätestens zum Zeitpunkt der Übermittlung der ersten vierteljährlichen Informationen einen Bericht über die angewandten Erhebungsverfahren.

Die Mitgliedstaaten teilen Eurostat gegebenenfalls auch die wesentlichen Änderungen der angewandten Erhebungsverfahren mit.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln Eurostat jährlich Informationen über die Größe der Stichproben, über die Nichtbeantwortungsrate und, mit Hilfe von Standardabweichungen oder Zuverlässigkeitsintervallen, über die Zuverlässigkeit der wichtigsten Ergebnisse.

(3) Nach drei Jahren der Datenerhebung übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Erfahrungen, die bei den nach Maßgabe dieser Verordnung durchgeführten Arbeiten gewonnen wurden.

Artikel 8

Finanzbeitrag

(1) Die Mitgliedstaaten erhalten während der ersten drei Jahre, in denen die in dieser Verordnung vorgesehenen Datenerhebungen durchgeführt werden, einen Finanzbeitrag, mit dem sich die Gemeinschaft an den Kosten der betreffenden Arbeiten beteiligt.

(2) Der Gesamtbetrag der jährlich für diesen Zweck zur Verfügung stehenden Mittel wird im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens festgesetzt.

(3) Die Haushaltsbehörde legt die in den einzelnen Jahren jeweils zur Verfügung stehenden Mittel fest.

(4) In dem Bericht nach Artikel 7 Absatz 3 gibt die Kommission an, wie die für diese Maßnahme bereitgestellten gemeinschaftlichen Finanzmittel verwendet wurden.

Auf der Grundlage dieses Berichts beurteilt die Kommission, ob für einen zusätzlichen Dreahreszeitraum weitere Finanzbeiträge erforderlich sind.

Artikel 9

Durchführungsbestimmungen

Die Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung einschließlich der Maßnahmen zur Anpassung an den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt werden, sofern dies nicht zu einem unverhältnismäßigen Anstieg der Kosten für die Mitgliedstaaten und/oder der Belastung für die Auskunftspersonen führt, nach dem Verfahren des Artikels 10 festgelegt. Dies betrifft insbesondere

— die Anpassung der Erhebungsmerkmale und des Inhalts der Anhänge,

▼B

— die Genauigkeitsanforderungen,

— die Einzelheiten der Übermittlung der Daten an Eurostat, gegebenenfalls einschließlich der auf diesen Daten beruhenden statistischen Tabellen,

— die Verbreitung der Ergebnisse,

— die Festlegung des Endtermins des Übergangszeitraums nach Artikel 5 Absatz 5 für die Übermittlung der in Artikel 5 Absatz 4 genannten Variablen.

▼M2

Artikel 10

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für das Statistische Programm (im Folgenden „Ausschuss“ genannt) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG ([1]) unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

▼B

Artikel 11

Richtlinie 78/546/EWG

(1) Die Mitgliedstaaten legen die Ergebnisse für die Berichtsjahre 1997 und 1998 gemäß der Richtlinie 78/546/EWG vor.

(2) Die Richtlinie 78/546/EWG wird mit Wirkung vom 1. Januar 1999 aufgehoben.

Artikel 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

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

([1]) Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

▼B

ANHÄNGE

Anhang A	LISTE DER VARIABLEN
Anhang B	SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION
Anhang C	SYSTEMATIK DER FAHRTARTEN
Anhang D	GÜTERSYSTEMATIK
Anhang E	SYSTEMATIK DER GEFAHRGUTKATEGORIEN
Anhang F	SYSTEMATIK DER FRACHTARTEN
Anhang G	CODIERUNG DER BE- UND ENTLADESTELLEN

▼B

ANHANG A

LISTE DER VARIABLEN

Die Angaben zu jedem erfaßten Fahrzeug gliedern sich in:

A1. Daten über das Fahrzeug,

A2. Daten über die Fahrt,

A3. Daten über die Güter (im Rahmen des einzelnen Beförderungsvorgangs).

A1 DAS FAHRZEUG BETREFFENDE VARIABLEN

Nach der Definition in Artikel 2 ist ein Güterkraftfahrzeug jedes Einzelkraftfahrzeug oder jede Kombination von Straßenfahrzeugen, d. h. Lastzug (Lastkraftwagen mit Anhänger) oder Sattelkraftfahrzeug (Sattelzugmaschine mit Sattelauflieger), für die Beförderung von Gütern.

Über das Fahrzeug sind folgende Angaben zu liefern:

1. Einsetzbarkeit im kombinierten Verkehr (fakultativ);

2. Radachsenkonfiguration gemäß Anhang B (fakultativ);

3. Alter des Kraftfahrzeugs (Lastkraftwagen oder Sattelzugmaschine) in Jahren (seit der ersten Zulassung);

4. zulässiges Gesamtgewicht in 100 kg;

5. Nutzlast in 100 kg;

6. NACE-Klasse (Rev. 1) (vierstellige Ebene) des Fahrzeugbetreibers (fakultativ) ([1]);

7. Verkehrsart (gewerblicher Verkehr/Werkverkehr);

8. Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer während des Erhebungszeitraums;

8.1. im Rahmen von Lastfahrten;

8.2. im Rahmen von Leerfahrten (einschließlich Aussetzfahrten von Sattelzugmaschinen) (fakultativ);

9. bei Stichprobenerhebung: Hochrechnungsfaktor des Fahrzeugs für die Ermittlung vollständiger Ergebnisse aus Einzeldaten.

Aufeinanderfolgende Konfigurationen

Handelt es sich bei dem für die Erhebung ausgewählten Kraftfahrzeug um einen Einzellastkraftwagen (d. h. ohne Anhänger), der während des gesamten Erhebungszeitraums genutzt wird, so stellt dieses Fahrzeug an sich das Güterkraftfahrzeug dar.

Handelt es sich bei dem für die Erhebung ausgewählten Kraftfahrzeug dagegen um eine Sattelzugmaschine, auf die in diesem Fall ein Sattelauflieger aufgesattelt wird, oder um einen Lastkraftwagen, an den ein Anhänger gekoppelt wird, so betreffen die in der Verordnung geforderten Angaben das Güterkraftfahrzeug als Ganzes. In diesem Fall kann sich während des Erhebungszeitraums die Konfiguration ändern (an einen Lastkraftwagen wird ein Anhänger gekoppelt oder der Anhänger wird gewechselt; bei einer Sattelzugmaschine wird der Sattelauflieger gewechselt). Dabei sind die verschiedenen aufeinanderfolgenden Konfigurationen zu erfassen, wobei zu beachten ist, daß die Angaben zum Fahrzeug für jede Fahrt gemacht werden müssen. Ist es nicht möglich, die verschiedenen aufeinanderfolgenden Konfigurationen zu erfassen, so werden für die das Fahrzeug betreffenden Variablen diejenigen Werte eingesetzt, die der Konfiguration zu Beginn der ersten im Erhebungszeitraum unternommenen Lastfahrt oder der während dieses Zeitraums am häufigsten verwendeten Konfiguration entsprechen.

Änderung der Verkehrsart

Ebenso kann die Beförderung je nach Fahrt einmal im Werkverkehr, einmal im gewerblichen Verkehr erfolgen, wobei die Verkehrsart für jede Fahrt anzugeben ist. Falls derartige Änderungen der Verwendung nicht erfaßt werden können, ist als „Verkehrsart“ die hauptsächliche Verwendung anzugeben.

([1]) Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige in den Europäischen Gemeinschaften.

▼B

A2 DIE FAHRT BETREFFENDE VARIABLEN

Das Güterkraftfahrzeug führt im Erhebungszeitraum entweder Leerfahrten (der Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelauflieger enthält weder Güter noch leere Verpackungen, sondern ist „völlig leer“) oder Lastfahrten (der Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelauflieger enthält entweder Güter oder leere Verpackungen, wobei letztere als eigene Güter gelten) durch. Als Lastfahrt eines Güterkraftfahrzeugs gilt die Entfernung zwischen dem Ort der ersten Beladung und dem Ort der letzten Entladung (an dem das Güterkraftfahrzeug vollständig entladen wird). Eine Lastfahrt kann also mehrere einzelne Beförderungsvorgänge umfassen.

Über jede Fahrt sind folgende Angaben zu liefern:

1. Art der Fahrt gemäß der Systematik in Anhang C;

2. Gewicht des im Verlauf der Fahrt oder im Verlauf des jeweiligen Fahrtabschnitts beförderten Gutes: Bruttogewicht in 100 kg;

3. Stelle der Beladung (des Güterkraftfahrzeugs für eine Lastfahrt);

   — *Definition*: Die Stelle der Beladung ist der erste Ort, an dem Güter auf das zuvor völlig leere Güterkraftfahrzeug geladen werden (oder der Ort, an dem die Sattelzugmaschine an einen beladenen Sattelauflieger gekoppelt wird). Die Stelle der Beladung für eine Leerfahrt ist die Stelle der Entladung der der Leerfahrt vorangegangenen Lastfahrt („Ausgangspunkt der Leerfahrt“);

   — *Codierung*: Die Codierung der Stelle der Beladung erfolgt gemäß Anhang G;

4. Stelle der Entladung (des Güterkraftfahrzeugs bei einer Lastfahrt);

   — *Definition*: Die Stelle der Entladung ist der letzte Ort, an dem Güter aus dem Güterkraftfahrzeug ausgeladen werden, das danach völlig leer ist (oder der Ort, an dem die Sattelzugmaschine von einem beladenen Sattelauflieger getrennt wird). Die Stelle der Entladung bei einer Leerfahrt ist die Stelle der Beladung der auf die Leerfahrt folgenden Lastfahrt („Endpunkt der Leerfahrt“);

   — *Codierung*: Die Codierung der Stelle der Entladung erfolgt gemäß Anhang G;

5. zurückgelegte Entfernung: tatsächliche Entferung ausschließlich der Strecke, die das Güterkraftfahrzeug auf einem anderen Beförderungsmittel zurücklegt;

6. auf der Fahrt geleistete Tonnenkilometer;

▼M1

7. im Transit durchquerte Länder (höchstens 5), Codierung gemäß Anhang G;

▼B

8. gegebenenfalls Stelle der Verladung des Kraftfahrzeugs auf ein anderes Beförderungsmittel gemäß Anhang G (fakultativ);

9. gegebenenfalls Stelle der Abladung des Kraftfahrzeugs von einem anderen Beförderungsmittel gemäß Anhang G (fakultativ);

10. Angabe, ob das Güterkraftfahrzeug bei der Fahrt unter Bezugnahme auf den maximal ausnutzbaren Rauminhalt „voll beladen“ (Möglichkeit 2) oder „nicht voll beladen“ (Möglichkeit 1) ist (Möglichkeit 0 = vereinbarungsgemäß für Leerfahrten) (fakultativ).

A3 DIE GÜTER BETREFFENDE VARIABLEN (im Rahmen des einzelnen Beförderungsvorgangs)

Eine Lastfahrt kann aus mehreren Beförderungsvorgängen bestehen; ein Beförderungsvorgang ist definiert als die Beförderung einer (unter Bezugnahme auf eine bestimmte Ebene einer Systematik definierten) Güterart zwischen ihrer Beladestelle und ihrer Entladestelle.

Über einen im Rahmen einer Lastfahrt stattfindenden Beförderungsvorgang sind folgende Angaben zu liefern:

1. Art des beförderten Gutes unter Bezugnahme auf die Gütergruppen einer einschlägigen Klassifikation (vgl. Anhang D);

2. Gewicht des Gutes, Bruttogewicht in 100 kg;

▼B

3. gegebenenfalls Gefährlichkeit des Gutes unter Bezugnahme auf eine Gefahrgutkategorie gemäß den in Anhang E aufgeführten Hauptkategorien der Richtlinie 94/55/EG ([1]);

4. Frachtart gemäß Anhang F (fakultativ);

5. Beladestelle der Ware gemäß Anhang G;

6. Entladestelle der Ware gemäß Anhang G;

7. zurückgelegte Entfernung: tatsächliche Entfernung ausschließlich der Strecke, die das Güterkraftfahrzeug auf einem anderen Beförderungsmittel zurücklegt.

BEFÖRDERUNGSVORGÄNGE IM RAHMEN EINER FAHRT IM SAMMELVERKEHR ODER EINER FAHRT IM VERTEILVERKEHR (Möglichkeit 3 der Systematik der Fahrtarten)

Bei dieser Art von Fahrt mit zahlreichen Be- und/oder Entladestellen ist es praktisch nicht möglich, von den Transportunternehmen die Beschreibung der einzelnen Beförderungsvorgänge zu verlangen.

Für die in dieser Form erfaßten Fahrten wird ausgehend von den Angaben zur Fahrt ein einziger, fiktiver Beförderungsvorgang angesetzt.

Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission seine Definition dieser Fahrtart mit und erläutert die vereinfachenden Hypothesen, die er bei der Datensammlung über die entsprechenden Beförderungen anzuwenden hat.

([1]) Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. L 319 vom 12. 12. 1994, S. 7). Richtlinie geändert durch die Richtlinie 96/86/EG der Kommission (ABl. L 335 vom 24. 12. 1996, S. 43). Die letzten Änderungen dieser Anlagen sind im ABl. L 251 vom 15. 9. 1997, S. 1, enthalten.

▼B

Methodischer Anhang

Lastfahrt und Beförderungsvorgang

Je nach Mitgliedstaat erfolgt die Datensammlung

— entweder unter Zugrundelegung der Beschreibung jedes einzelnen Güterbeförderungsvorgangs (bei zusätzlicher Erfassung der Leerfahrten)

— oder unter Zugrundelegung der Beschreibung der mit dem Fahrzeug für die einzelnen Güterbeförderungsvorgänge unternommenen Fahrten.

In der Mehrzahl der Fälle wird während einer Lastfahrt nur ein einziger Beförderungsvorgang durchgeführt, d. h.,

— geladen ist eine einzige Güterart (gemäß dem verwendeten Güterverzeichnis, im vorliegenden Fall die 24 von der NSTR [1] abgeleiteten Gütergruppen),

— es gibt nur eine Beladestelle,

— es gibt nur eine Entladestelle.

Demzufolge führen die beiden Methoden zum gleichen Ergebnis, und mit Hilfe der Angaben, die mit der einen oder der anderen Methode erhoben wurden, lassen sich

— sowohl die Beförderungen von Gütern (sämtliche einzelnen Beförderungsvorgänge zusammengenommen),

— als auch die mit dem Fahrzeug zur Beförderung von Gütern unternommenen Fahrten bei gleichzeitiger Erfassung der Beförderungskapazität und der Auslastung dieser Kapazität (Lastfahrten mit Auslastungskoeffizient, Leerfahrten) beschreiben.

Im Rahmen dieser Verordnung sind sowohl die Beförderungen von Gütern als auch die Fahrten zu beschreiben; es ist jedoch nicht wünschenswert, die Transportunternehmen zu sehr mit statistischen Aufgaben zu belasten und von ihnen künftig sowohl zu den Beförderungen von Gütern als auch zu den unternommenen Fahrten detaillierte Angaben zu verlangen.

Den statistischen Ämtern der Mitgliedstaaten obliegt es somit, während der Codierung der Fragebogen die von den Transportunternehmen nicht ausdrücklich erfragten Daten anhand der unter dem Blickwinkel „Beförderungsvorgänge“ oder „Fahrten“ erhobenen Angaben selbst zu rekonstruieren.

Das Problem stellt sich, wenn im Rahmen einer einzigen Lastfahrt mehrere Beförderungsvorgänge durchgeführt werden, was möglicherweise auf folgende Umstände zurückzuführen ist:

— Es gibt mehrere Be- und/oder Entladestellen (deren Anzahl jedoch begrenzt ist, da es sich andernfalls um Sammelverkehr oder Verteilverkehr handeln würde, die beide eine Sonderbehandlung verlangen).

  In diesem Fall werden die verschiedenen Be- und/oder Entladestellen erfaßt, um die im Verlauf der Fahrt geleisteten Tonnenkilometer korrekt zu berechnen, und der statistische Dienst kann daraufhin die einzelnen Beförderungsvorgänge rekonstruieren.

— Bei einer Lastfahrt werden mehrere Arten von Gütern befördert, was in der Regel statistisch nicht erfaßt wird, weil nur die einzige oder Hauptart des beförderten Gutes erfragt wird.

  Man nimmt damit in Kauf, daß die entsprechende Information verlorengeht, und die Mitgliedstaaten, die dieses vereinfachende Verfahren anwenden, teilen dies der Kommission ausdrücklich mit.

[1] Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik.

▼B

ANHANG B

SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION

Handelt es sich um eine Fahrzeugkombination, so ist die Anzahl der Achsen des gesamten Zuges, d. h. Lastkraftwagen plus Anhänger oder Sattelzugmaschine plus Sattelauflieger, anzugeben.

Folgende Kategorien werden unterschieden:

	Codierung
1. Anzahl der Achsen von Einzelfahrzeugen (Lastkraftwagen):	
2	120
3	130
4	140
so nst ige	199
2. Anzahl der Achsen von Fahrzeugkombinationen:Lastkraftwagen plus Anhänger:	
2+1	221
2+2	222
2+3	223
3+2	232
3+3	233
so nst ige	299
3. Anzahl der Achsen von Fahrzeugkombinationen:Sattelzugmaschine plus Sattelauflieger:	
2+1	321
2+2	322
2+3	323
3+2	332
3+3	333
so nst ige	399
4. Sat tel zug mas chi ne all ein	499

▼B

ANHANG C

SYSTEMATIK DER FAHRTARTEN

1. Lastfahrt, die einen einzigen Beförderungsvorgang umfaßt.
2. Lastfahrt, die mehrere Beförderungsvorgänge umfaßt, aber nicht als Fahrt im Sammelverkehr oder Verteilverkehr angesehen wird.
3. Lastfahrt im Sammelverkehr oder Lastfahrt im Verteilverkehr.
4. Leerfahrt.

▼B

ANHANG D

GÜTERSYSTEMATIK

Die Gütersystematik entspricht der NSTR, bis sie von der Kommission nach Anhörung der Mitgliedstaaten ersetzt wird.

GÜTERGRUPPEN

Gütergruppen	NSTR-Kapitel (1)	NSTR-Gruppen (1)	Bezeichnung
1	0	01	Getreide
2		02, 03	Kartoffeln, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse, frische Früchte
3		00, 06	Lebende Tiere, Zuckerrüben
4		05	Holz und Kork
5		04, 09	Spinnstoffe und Textilabfälle, andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
6	1	11, 12, 13, 14, 15, 16, 17	Nahrungs- und Futtermittel
7		18	Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
8	2	21, 22, 23	Feste mineralische Brennstoffe
9	3	31	Rohöl
10		32, 33, 34	Mineralölerzeugnisse
11	4	41, 46	Eisenerze, Schrott, Hochofenstaub
12		45	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Metallprodukte
14	6	64, 69	Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe
15		61, 62, 63, 65	Verarbeitete und nicht verarbeitete Mineralien
16	7	71, 72	Natürliche und chemische Düngemittel
17	8	83	Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere
18		81, 82, 89	Chemische Erzeugnisse, ohne Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie und Teere
19		84	Zellstoff, Altpapier
20	9	91, 92, 93	Fahrzeuge, Maschinen, Motoren, montiert oder nicht montiert, sowie Einzelteile
21		94	Metallwaren, einschließlich EBM-Waren
22		95	Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
23		96, 97	Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren
24		99	Besondere Transportgüter

(1) Veröffentlichung des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaften, Ausgabe 1968.

▼B

ANHANG E

SYSTEMATIK DER GEFAHRGUTKATEGORIEN (*)

1	Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
2	Gase
3	Entzündbare flüssige Stoffe
4.1	Entzündbare feste Stoffe
4.2	Selbstentzündliche Stoffe
4.3	Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
5.1	Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe
5.2	Organische Peroxide
6.1	Giftige Stoffe
6.2	Ansteckungsgefährliche Stoffe
7	Radioaktive Stoffe
8	Ätzende Stoffe
9	Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

(*) Jede Kategorie entspricht entweder einer Klasse oder einer Untergliederung einer Klasse der Gefahrgutsystematik nach der Richtlinie 94/55/EG Anlage A Teil I Randnummer 2002 ([1]).

(1) Anhänge A und B zur Richtlinie 94/55/EG. Die letzten Änderungen dieser Anlagen sind im ABl. L 251 vom 15. 9. 1997, S. 1, enthalten.

▼B

ANHANG F

SYSTEMATIK DER FRACHTARTEN (*)

0	Flüssige Massengüter (unverpackt)
1	Trockene Massengüter (unverpackt)
2	Großcontainer/-behälter
3	Andere Container/Behälter
4	Palettisierte Güter
5	Gebündelte Güter
6	Fahrzeuge mit eigenem Antrieb
7	Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb
8	(Reserviert)
9	Andere Güter, anderweitig nicht genannt

(*) Vereinte Nationen, Wirtschaftskommission für Europa — Klassifizierung der Erscheinungsformen von Gütern, Verpackungen und Verpackungsmaterialien, Empfehlung Nr. 21, angenommen von der Arbeitsgruppe für die Erleichterung internationaler Handelsverfahren, Genf, März 1986.

▼M1

ANHANG G

CODIERUNG DER LÄNDER UND REGIONEN

1. Mit Ausnahme der Bestimmungen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 zur vereinfachten Codierung gewisser Variablen während eines Übergangszeitraums werden die Be- und Entladestellen wie folgt codiert:

   a) regionale Aufgliederung auf Ebene 3 der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) für die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft;

   b) von den betreffenden Drittländern vorgelegte Listen der Verwaltungsbezirke für die Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind, d. h. Island, Liechtenstein und Norwegen;

   c) für die übrigen Drittländer sind die Alpha-2-Codes gemäß ISO 3166 zur verwenden. Die am häufigsten verwendeten Codes sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

2. Für die vereinfachte Codierung im grenzüberschreitenden Verkehr während des in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 genannten Übergangszeitraums sowie für die Codierung der im Transit durchquerten Länder (Anhang A Teil A2 Abschnitt 7) sind die folgenden Ländercodes zu verwenden:

   a) Alpha-2-Teil der NUTS-Codes gemäß der folgenden Tabelle für die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft;

   b) für alle anderen Länder sind die Alpha-2-Codes gemäß ISO 3166 zu verwenden. Die am häufigsten verwendeten Codes sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle für die Ländercodes

a) *EU-Mitgliedstaaten (entsprechend den NUTS-Alpha-2-Ländercodes)*

Hinweis: Die Länder sind in der offiziellen EU-Reihenfolge aufgeführt

▼M3

Bezeichnung des Landes	Code
Belgien	BE
Bulgarien	BG
Tschechische Republik	CZ
Dänemark	DK
Deutschland	DE
Estland	EE
Griechenland	GR
Spanien	ES
Frankreich	FR
Irland	IE
Italien	IT
Zypern	CY
Lettland	LV
Litauen	LT
Luxemburg	LU
Ungarn	HU
Malta	MT
Niederlande	NL
Österreich	AT
Polen	PL
Portugal	PT

▼M3

Bezeichnung des Landes	Code
Rumänien	RO
Slowenien	SI
Slowakei	SK
Finnland	FI
Schweden	SE
Vereinigtes Königreich	UK

▼M1

b) *Sonstige Länder (Alpha-2-Codes gemäß ISO 3166)*

Hinweis: Die Reihenfolge der Länder ergibt sich aus dem Code.

Bezeichnung des Landes	Code
Albanien	AL
Bosnien und Herzegowina	BA
▼M3 _____	
▼M1	
Belarus	BY
Schweiz	CH
▼A1 _____	
▼M1	
Kroatien	HR
▼A1 _____	
▼M1	
Island	IS
Liechtenstein	LI
▼A1 _____	
▼M1	
Republik Moldau	MD
Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien (FYROM)	MK
▼A1 _____	
▼M1	
Norwegen	NO
▼A1 _____	
▼M3 _____	
▼M1	
Russische Föderation	RU
▼A1 _____	
▼M1	
Türkei	TR
Ukraine	UA

▼**M1**

Bezeichnung des Landes	Code
Jugoslawien	YU

Für die nicht in diesem Verzeichnis aufgeführten Länder sind die Alpha-2-Ländercodes gemäß ISO 3166 zu verwenden.