

027178/EU XXIV.GP
Eingelangt am 01/03/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 1.3.2010
KOM(2010)64 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN
DEN RAT**

**über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des
Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Statistik des
Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen**

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND AN
DEN RAT**

**über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des
Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Statistik des
Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen**

INHALTSVERZEICHNIS

	ZUSAMMENFASSUNG.....	4
1	EINLEITUNG.....	4
1.1	HINTERGRUND UND ZIELE	4
1.2	POLITISCHER KONTEXT	5
1.3	DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN	6
1.4	ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN.....	6
2	DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG	7
2.1	AUFGETRETENE PROBLEME	7
2.1.1	Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen.....	7
2.1.2	Aufwand für die Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung.....	8
2.1.3	Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung	8
2.1.4	Methodik	9
2.2	ERGEBNISSE.....	9
2.2.1	Datenübermittlung und -validierung.....	9
2.2.2	Methodische Anleitung	9
2.2.3	Datenverbreitung.....	10
3	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	11
3.1	KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN	11
3.2	LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN	12

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1: Einhaltung der Verordnung – Lieferung von Datensätzen nach Jahr	7
Tabelle 2: Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen nach Ländern: Daten für 2008 und Zuwachs im Zeitraum 2007-2008	10

ZUSAMMENFASSUNG

In Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen¹ ist festgelegt, dass die Kommission bis zum 15. Oktober 2009 und nach Anhörung des Ausschusses für das Europäische Statistische System (vormals Ausschuss für das Statistische Programm) dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vorlegen muss. Mit diesem Bericht soll diese Auflage erfüllt werden.

In diesem Bericht werden der Hintergrund, die Ziele und der allgemeine politische Rahmen der Rechtsvorschrift dargestellt. In der Folge werden Themen im Zusammenhang mit der Umsetzung erörtert und die wichtigsten damit erzielten Ergebnisse beschrieben. Im letzten Abschnitt werden Schlussfolgerungen und mögliche Entwicklungen vorgestellt.

Die Verordnung hat dazu geführt, dass mehr ausführliche Daten über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen in der EU vorliegen und dass sich die Datenqualität und die Aktualität verbessert haben. Die Mitgliedstaaten haben sich bemüht, die in der Verordnung festgelegten Anforderungen zu erfüllen, und die meisten von ihnen liefern alle erforderlichen Daten fristgerecht.

1 EINLEITUNG

1.1 HINTERGRUND UND ZIELE

Die Erhebung von Daten über auf Binnenwasserstraßen beförderte Güter begann 1982 mit der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates. Diese Richtlinie wies mehrere Unzulänglichkeiten auf, die einer angemessenen Überwachung dieses Verkehrszweigs entgegenstanden. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 wurden diese Unzulänglichkeiten beseitigt und gemeinsame Vorschriften für die Statistik des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen festgelegt.

Ziel der Verordnung war es, die Kommission, andere EU-Einrichtungen, nationale Regierungen und die breite Öffentlichkeit mit vergleichbaren, zuverlässigen, harmonisierten, regelmäßig erhobenen und umfassenden statistischen Daten über die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union zu versorgen.

Die wesentlichen Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- nur Mitgliedstaaten, in denen die jährlich insgesamt (auf Binnenwasserstraßen) beförderte Gütermenge über einer Million Tonnen liegt, müssen die vorgeschriebenen Daten liefern;
- die Daten sind vierteljährlich und jährlich zu erheben; um den Beantwortungsaufwand für die Mitgliedstaaten zu verringern, werden keine monatlichen Daten verlangt;
- für diejenigen Mitgliedstaaten, in denen zwar kein grenzüberschreitender oder Transitverkehr auf Binnenwasserstraßen verbucht wird, die jährlich insgesamt auf

¹ Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen, ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 1.

nationaler Ebene beförderte Gütermenge jedoch über einer Million Tonnen liegt, gilt eine eingeschränkte Datenerhebung;

- es ist eine vereinfachte Klassifikation der Schiffstypen und ein neues Datenfeld zur Untergliederung nach beladenen/leeren Schiffen und Containern vorgesehen;
- Güterbeförderungsdaten werden auch für den Containerverkehr erhoben;
- geografische Daten über Herkunft und Ziel sind auf der NUTS-2-Ebene zu liefern.

1.2 POLITISCHER KONTEXT

Die Beförderung auf Binnenwasserstraßen spielt (mit einem Anteil in Tonnenkilometern von 5 % bis 6 %) eine nicht unerhebliche Rolle für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr in Europa.

Der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen in Europa zeichnet sich insbesondere durch folgende Merkmale aus:

- ein großes Wasserstraßennetz (mit über 37 000 km Länge); 20 Mitgliedstaaten verfügen über Binnenwasserstraßen, 12 über ein Netz von miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen;
- Zuverlässigkeit, Sicherheit und geringe Umweltbelastung;
- ein hohes Maß an Sicherheit, was insbesondere für die Beförderung gefährlicher Güter von Bedeutung ist;
- hohe Energieeffizienz; pro Tonnenkilometer werden ungefähr 17 % der für die Beförderung auf der Straße und 50 % der für die Beförderung auf der Schiene erforderlichen Energie verbraucht.

Der Anteil der Binnenschifffahrt am Beförderungsaufkommen lässt sich noch erheblich steigern. Dieses Potenzial erlangt angesichts der bei anderen Verkehrszweigen häufig auftretenden Überlastungen und Kapazitätsengpässe besondere Bedeutung. Der Ausbau des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen kann zur Entlastung der überfüllten Straßen in dicht besiedelten Gebieten beitragen.

Für die Gestaltung einer gemeinsamen Verkehrspolitik müssen möglichst gute Informationen darüber vorliegen, welches Volumen der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen erreicht und wie es um diesen Verkehrszweig bestellt ist. In dem Weißbuch *Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*² ist als Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik die Unterstützung bei der Bereitstellung leistungsfähiger und effektiver Verkehrssysteme für die Europäer genannt. Dieses Ziel wurde zwar auch in der *Halbzeitbilanz* zum Verkehrsweißbuch³ beibehalten, jedoch stärker auf die Sicherstellung der nachhaltigen Mobilität in Europa ausgerichtet. Die Binnenschifffahrtsstatistik der Gemeinschaft dient dazu, die Verkehrspolitik und andere Bereiche der EU-Politik,

² KOM(2001) 370 vom 12. September 2001.

³ KOM(2006) 314 vom 22. Juni 2006: Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001.

beispielsweise das Funktionieren des Binnenmarktes, zu planen, zu überwachen und zu bewerten. Durch die Datenerhebung wird zudem der Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen gefördert und stärker in die intermodale Logistikkette integriert.

1.3 DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 werden der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen, die sie gemäß Artikel 9 und 10 der genannten Verordnung im Wege eines Ausschussverfahrens wahrnimmt. Eurostat hat dieses Ausschussverfahren angewendet, um eine Reihe von Bestimmungen über verschiedene Aspekte der Durchführung zu erlassen. Diese Bestimmungen werden in Form von Kommissionsverordnungen nach Anhörung des Ausschusses für das Europäische Statistische System erlassen.

Bisher sind zwei Durchführungsverordnungen der Kommission erlassen worden:

In der Verordnung (EG) Nr. 425/2007 der Kommission⁴ sind die Modalitäten der Durchführung der genannten Verordnung, einschließlich einer Liste sämtlicher Definitionen sowie der Erläuterungen und Leitlinien für die Berichterstattung, umfassend festgelegt. Ferner werden darin die zu übermittelnden Dateien und das Übertragungsmedium ausführlich beschrieben.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission⁵ soll in erster Linie die NST 2007 als einheitliche Klassifikation für beförderte Güter eingeführt werden.

1.4 ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN

Die Verordnung Nr. 1365/2006 gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie braucht nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden.

Gemäß der Verordnung sind 13 Mitgliedstaaten (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK und UK) zur Datenlieferung verpflichtet. Wie aus Artikel 2 der Verordnung hervorgeht, hat das Vereinigte Königreich nur in verringertem Umfang Daten zu liefern.

Drei Mitgliedstaaten (FI, IT und LT) stellen freiwillig Daten bereit, auch wenn sie dazu durch die Verordnung nicht verpflichtet sind. Überdies werden von weiteren sechs Mitgliedstaaten (BE, BG, CZ, LU, HU und RO) ebenfalls fakultative Daten (Schiffsverkehr, Beförderung gefährlicher Güter und Anzahl der Unfälle) auf freiwilliger Basis übermittelt.

Was die Kandidatenländer betrifft, so stellte Kroatien vierteljährliche Daten und in reduziertem Umfang den Datensatz nach Tabelle E1 für das Berichtsjahr 2007 bereit. Für das Berichtsjahr 2008 lieferte Kroatien alle gemäß der Verordnung zu übermittelnden Daten sowie auf freiwilliger Basis die Daten über die Beförderung gefährlicher Güter.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 425/2007 der Kommission vom 19. April 2007 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen, ABl. L 103 vom 20.4.2007, S. 26.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission vom 7. November 2007 zur Änderung der Richtlinie 95/64/EG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 91/2003 und (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Einführung der NST 2007 als einheitliche Klassifikation für in bestimmten Verkehrszweigen beförderte Güter, ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14.

2 DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1 AUFGETRETENE PROBLEME

2.1.1 Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen

Bei der Einhaltung der in der Verordnung festgelegten Datenlieferpflichten kam es während des untersuchten Zeitraums zu einer Verbesserung. Alle Mitgliedstaaten lieferten die obligatorischen Datensätze, und nur in einigen Fällen wurde die in der Verordnung festgelegte Frist überschritten. Die Verzögerungen sind hauptsächlich durch neue, zur Einhaltung der Verordnung eingeführte Verfahren bedingt und dürften in naher Zukunft nicht mehr auftreten.

Tabelle 1 gibt Aufschluss über den Stand der Datenlieferung nach Datensätzen und Periodizität (Berichtszeitraum 2007-2008). Die Datensätze D1 und D2 sind vierteljährlich zu liefern, alle übrigen jährlich.

Tabelle 1: Einhaltung der Verordnung – Lieferung von Datensätzen nach Jahr

	2007							2008						
	Viertel-jährlich		jährlich					Viertel-jährlich		jährlich				
	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bulgarien	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Tschechische Republik	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Dänemark														
Deutschland	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Estland														
Irland														
Griechenland														
Spanien														
Frankreich	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Italien⁽¹⁾							x							
Zypern														
Lettland														
Litauen⁽¹⁾							x							x
Luxemburg	x	0	x	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Ungarn	x	0	x	x	:	0	x	x	0	x	x	x	0	x
Malta														
Niederlande	x	x	x	x	:	x	x	p	p	p	p	:	p	p
Österreich	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Polen	x	x	x	x	:	x	x	x	0	x	x	:	0	x
Portugal														
Rumänien	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Slowenien														
Slowakei	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Finnland⁽¹⁾							x							x
Schweden														
Vereinigtes Königreich⁽²⁾							x							p
Kroatien⁽¹⁾	x	0					x	x	0	x	x	:	0	

⁽¹⁾ Datenlieferung auf freiwilliger Basis.

⁽²⁾ Lediglich der jährliche Datensatz nach Tabelle E1 ist zu liefern.

: Nicht geliefert.

x Datenlieferung abgeschlossen.

p Vorläufige Daten.

0 Keine Datei übermittelt, da im betreffenden Zeitraum kein Containerverkehr stattgefunden hat.

Gemäß der Verordnung nicht zur Lieferung dieser Daten verpflichtet.

Bei bestimmten Mitgliedstaaten lässt nach wie vor einiges zu wünschen übrig, in erster Linie die Übermittlung vollständiger Transitdaten und die Einhaltung der in der Verordnung vorgeschriebenen Frist (T+5 Monate). Einige Länder ergreifen bereits Gegenmaßnahmen oder planen eine Verbesserung ihrer Systeme, um eine lückenlose Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten. Die Bemühungen um eine effiziente Lösung dieser Probleme sollten allerdings fortgesetzt werden.

2.1.2 *Aufwand für die Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung*

In den meisten Meldeländern mussten bestehende Verfahren weiterentwickelt oder angepasst werden, um die Bestimmungen der Verordnung einhalten zu können. In anderen Ländern wiederum war ein vollkommen neuartiges Verfahren zur Datenerhebung und -aufbereitung erforderlich. In ganz seltenen Fällen bedurfte es keiner nennenswerten Maßnahmen, da die Anforderungen mit den bestehenden Verfahren zu erfüllen waren. Erwähnenswert ist, dass Bulgarien, Kroatien und Rumänien (im Rahmen des Mehrländerprogramms im Bereich der statistischen Zusammenarbeit 2006) Unterstützung in Methodikfragen erhielten, um Statistiken über den Transitverkehr auf der Donau liefern zu können.

Die Arbeitsbelastung bei der regelmäßigen Datenlieferung wird von den Meldeländern überwiegend als zumutbar empfunden. Einige Länder betrachten die Meldung von Transitdaten als starke Belastung.

Hinsichtlich der Kosten war man mit der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 eindeutig bestrebt, die Belastung für die Mitgliedstaaten zu verringern. Diesbezüglich wird auf die Beschreibung der wichtigsten mit dieser Verordnung verbundenen Anforderungen verwiesen (siehe 1.1).

2.1.3 *Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung*

Die Erhebung und Aufbereitung von Daten unterscheidet sich je nach Meldeland, erfolgt jedoch nach einem herkömmlichen Bottom-up-Informationsfluss. Es gibt in den einzelnen Ländern auch unterschiedliche Datenlieferanten, zumeist handelt es sich aber um die für Häfen und Schleusen zuständigen Behörden. Die Länder vervollständigen ihre Daten mit Angaben, die sie von einer Vielzahl von Quellen (Zollämter, Nachbarländer, private Schiffsbetreiber, Firmen und Agenturen) erhalten.

Die meisten zuständigen nationalen Behörden nehmen vor der Weiterleitung der Daten an Eurostat Validierungen vor, für die sie intern entwickelte Kontrollverfahren einsetzen. Die Validierungsvorschriften gelten für eine ganze Reihe von Aspekten. So wird etwa geprüft, ob Datenformat und Codierung korrekt und die Datensätze stimmig sind und ob Kohärenz zwischen Datensätzen und Variablen bzw. zwischen Zeitreihen besteht.

Etwa die Hälfte der Meldeländer plant, demnächst die vom Binnenschifffahrtsinformationsdienst (RIS) stammenden Daten zu nutzen, bislang verwenden aber nur ganz wenige Länder RIS-Daten.

Alle Meldeländer greifen auf die auf nationaler Ebene erhobenen Daten direkt oder indirekt für die Gestaltung politischer Maßnahmen oder für Verbreitungszwecke zurück.

2.1.4 *Methodik*

Die in den Kommissionsverordnungen (EG) Nr. 425/2007 und (EG) Nr. 1304/2007 enthaltenen Bestimmungen zur Methodik bilden den gemeinsamen Rahmen dafür, dass eine harmonisierte Datenerhebung und die Erstellung vergleichbarer Ergebnisse gewährleistet sind.

Während des untersuchten Zeitraums bat Bulgarien um Präzisierungen hinsichtlich der Meldung von Fährschiffen.

Ansonsten wurden keine wesentlichen Methodikfragen angesprochen.

2.2 **ERGEBNISSE**

2.2.1 *Datenübermittlung und -validierung*

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 sind die Daten spätestens fünf Monate nach Ablauf des Erhebungszeitraums zu übermitteln. Während des untersuchten Zeitraums wurde die Frist von den meisten Mitgliedstaaten eingehalten, wobei in naher Zukunft mit weiteren Verbesserungen zu rechnen ist.

Die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung sind weitgehend standardisiert. Die Daten werden mit den vorgeschriebenen Dateistrukturen und Datensatzformaten elektronisch an Eurostat übermittelt. Auf diese Weise können die Daten rasch in die Eurostat-Produktionsdatenbank aufgenommen und grundlegende Fehler und unbekannte Codes in einem frühen Stadium aufgespürt werden.

Nach der Einspeisung in die Eurostat-Produktionsdatenbank durchlaufen die Daten umfangreiche Validierungsverfahren, damit ihre Qualität kontrolliert werden kann. Geprüft wird dabei, ob die Datensätze in sich geschlossen, im Zeitablauf stimmig und untereinander kohärent sind, und die Ergebnisse zwischen zwei kooperierenden Meldeländern werden miteinander verglichen (Spiegelstatistiken).

Insgesamt kann die Datenqualität als akzeptabel bezeichnet werden, auch wenn noch einiges zu tun bleibt, um vor allem die durch die Spiegelstatistiken aufgezeigten Asymmetrien zu verringern und die Meldung von Transitdaten zu verbessern.

2.2.2 *Methodische Anleitung*

Eurostat hat ein *Referenzhandbuch zur Binnenschifffahrtsstatistik* erstellt, um den Mitgliedstaaten eine Anleitung für die Durchführung der Verordnung an die Hand zu geben. Das Referenzhandbuch wird jährlich aktualisiert und bezieht somit auch die neuesten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien ein, die für die Erstellung dieser Statistiken relevant sind.

2.2.3 Datenverbreitung

Die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 erhobenen Daten sind nicht vertraulich und unterliegen keinen besonderen Auflagen hinsichtlich ihrer Verbreitung.

Eurostat veröffentlicht die erhobenen Daten in der über die Eurostat-Website kostenlos zugänglichen Verbreitungsdatenbank. In die 18 Tabellen sind Daten eingetragen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 erhoben wurden und, falls möglich, enthalten die Tabellen auch gemäß der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates erhobene Daten.

Diese Informationen werden ferner von Eurostat in spezifischen Veröffentlichungen wie der Reihe *Statistik kurz gefasst* verbreitet, in der eine erste Analyse der Daten für die Medien und die breite Öffentlichkeit vorgenommen wird.

In Tabelle 2 sind einige Schlüsseldaten über den europäischen Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen aufgeführt, die auf der Grundlage dieser Verordnung erhoben wurden.

Tabelle 2: Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen nach Ländern: Daten für 2008 und Zuwachs im Zeitraum 2007-2008

	1 000 Tonnen		Mio. tkm	
	2008	Zuwachs 2007–2008	2008	Zuwachs 2007–2008
Belgien	130350	- 3,2 %	8746	- 2,9 %
Bulgarien ⁽⁵⁾	10956	+ 65,4 %	2890	+ 185,9 %
Tschechische Republik	752	- 34,1 %	28	- 23,7 %
Dänemark	-	-	-	-
Deutschland	245674	- 1,3 %	64056	- 1,0 %
Estland	-	-	-	-
Irland	-	-	-	-
Griechenland	-	-	-	-
Spanien	-	-	-	-
Frankreich	72807	- 4,2 %	8910	- 3,2 %
Italien ⁽¹⁾	:	-	:	-
Zypern	-	-	-	-
Lettland	-	-	-	-
Litauen ⁽¹⁾	146	+ 15,7 %	12	+ 16,1 %
Luxemburg	10984	+ 9,9 %	367	+ 6,6 %
Ungarn	8829	+ 5,0 %	2250	+ 1,7 %
Malta	-	-	-	-
Niederlande ⁽²⁾	333202	- 3,8 %	44979	- 1,9 %
Österreich	11209	- 7,4 %	2359	- 9,2 %
Polen	6101	- 5,3 %	277	+ 9,7 %
Portugal	-	-	-	-
Rumänien	30295	+ 3,0 %	8687	+ 6,0 %
Slowenien	-	-	-	-
Slowakei	8371	+ 4,5 %	1101	+ 9,7 %
Finnland ⁽¹⁾	335	- 28,9 %	80	- 20,9 %
Schweden	-	-	-	-
Vereinigtes Königreich ⁽³⁾	3415	- 3,6 %	149	- 8,3 %

EU-27 ⁽²⁾⁽⁴⁾	511 442	- 2,7 %	144 891	+ 0,1 %
Kroatien ⁽¹⁾	880	- 40,0 %	79	- 27,9 %

⁽¹⁾ Datenlieferung auf freiwilliger Basis.

⁽²⁾ Geschätzte oder vorläufige Daten.

⁽³⁾ Lediglich der jährliche Datensatz nach Tabelle E1 ist zu liefern.

⁽⁴⁾ Zuwachsrate wurde ohne Daten für Italien aus dem Jahr 2007 berechnet.

⁽⁵⁾ Der erhebliche Anstieg ist darauf zurückzuführen, dass BG 2008 mit der Meldung der Transitdaten begonnen hat.

: Nicht verfügbar.

- Entfällt.

3 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Erfahrungen und Ergebnisse im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung Nr. 1365/2006 sind generell als positiv zu beurteilen. Durch den Erlass der Verordnung sowie die Arbeit und die Mittel, die in die auf nationaler Ebene und bei Eurostat benötigten Strukturen investiert wurden, konnten rasch vergleichbare Ergebnisse von hoher Qualität erzielt werden.

Die Datenlieferung hat sich in den beiden darauffolgenden Jahren verbessert, wengleich vor allem Vergleichbarkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Datensätze noch zu wünschen übrig lassen.

Bei den meisten Problemen im Zusammenhang mit der Auslegung der Verordnung, der Datenerhebung, -aufbereitung, -übermittlung und -validierung wird an einer Lösung gearbeitet. Dank der Verordnung ist die Verfügbarkeit von Daten über diesen Verkehrszweig gestiegen und der Aufwand für die Meldeländer zurückgegangen.

Die ermittelten Ergebnisse fließen unmittelbar in den Entscheidungsprozess ein und werden insbesondere für die Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung einschlägiger Maßnahmen auf nationaler und auf EU-Ebene genutzt. Die Datenverbreitung über verschiedene, öffentlich zugängliche Medien hat dazu beigetragen, dass der gesamte Prozess wahrgenommen wird und die dafür aufgebrauchten Ressourcen Früchte tragen.

3.1 KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Kurzfristig (über einen Zeitraum von ein bis zwei Jahren) sollten vor allem in folgenden Bereichen Anstrengungen unternommen werden:

- Weitere Verbesserung der Datenqualität für bestimmte Elemente. Die Meldeländer müssen mit zusätzlichem Einsatz die durch die Spiegelstatistiken aufgezeigten Asymmetrien verringern und die Bereitstellung von Transitverkehrsdaten verbessern. Diesbezüglich lassen sich durch eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Meldeländern Fortschritte erzielen.

- EU-Beitritt von Kroatien. Eurostat wird dieses Kandidatenland dabei unterstützen, die Rechtsvorschriften der EU auf dem Gebiet der Statistik des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen zu erfüllen.

3.2 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 1365/2007 erst seit relativer kurzer Zeit in Kraft ist, sind bereits einige mögliche Entwicklungen erkennbar:

- Die Qualität der erhobenen Daten könnte durch die schrittweise Einführung eines europäischen Binnenschiffregisters und eine starke Nutzung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten gesteigert werden.
- Je nach Nutzerbedarf und potenzieller Belastung der Auskunftgebenden wäre die Einführung neuer und ausführlicherer Variablen denkbar. Von besonderem Interesse sind in diesem Zusammenhang die Übermittlung zusätzlicher Daten über die „Beförderung gefährlicher Güter“ und Erhebungen von Daten über die „Art der Güter“ auf einer ausführlicheren Ebene (Klassifikation NST 2007).
- Ausweitung des geografischen Erfassungsbereichs der Statistiken, möglicherweise durch künftige EU-Erweiterungen und die Einbeziehung von Drittländern und/oder internationalen Organisationen auf freiwilliger Basis im Wege von Kooperationsvereinbarungen.