

027702/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 09/03/10

**DE**

**DE**

**DE**



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 8.3.2010  
KOM(2010)65 endgültig

2010/0041 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs**

2010/0041 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates  
über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Zweck dieses Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates ist die Änderung der Richtlinie 2009/42/EG, damit die Erfassung statistischer Seeverkehrsdaten nach Güterart zur Pflicht gemacht wird.

Bisher ist die Erfassung von Daten nach Güterart bei europäischen Statistiken über den Straßenverkehr<sup>1</sup>, den Eisenbahnverkehr<sup>2</sup> und den Binnenschiffsverkehr<sup>3</sup> obligatorisch.

Bei der Erhebung von europäischen Statistiken über alle Verkehrsträger sollten einheitliche Konzepte und Normen verwendet werden, um eine möglichst große Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Insbesondere wäre mit der Verfügbarkeit umfassender und einheitlicher Statistiken nach Güterart für alle Verkehrsträger eine allgemeine Grundlage für die Unterstützung und Überwachung der Politik zur Förderung der Ko-Modalität, d. h. der optimalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger innerhalb der Transportkette, sowie der Modernisierung der Güterverkehrslogistik<sup>4</sup> bereitgestellt.

- **Allgemeiner Kontext**

Die im Rahmen der europäischen Rechtsvorschriften über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs erfassten Daten und die Veröffentlichungspolitik wurden auf europäischer Ebene einer technischen Analyse unterzogen. Ziel der Analyse war es, mögliche technische Lösungen vorzuschlagen, mit deren Hilfe die verschiedenen für die statistische Datenproduktion erforderlichen Tätigkeiten möglichst vereinfacht und gleichzeitig die Endproduktion an den aktuellen und künftigen Nutzerbedarf angepasst werden könnten.

Bei dieser Analyse wurde die Möglichkeit berücksichtigt, die Effizienz bei der Nutzung der für die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs erforderlichen Ressourcen zu steigern, indem der Schwerpunkt der Maßnahmen auf bestimmte, von den Nutzern als wichtiger betrachtete Bereiche gelegt wird (z. B. auf Güterstatistiken anstelle von Personenverkehrs- und Schiffsverkehrsstatistiken). Auf der Grundlage dieser Analyse wurden von der Kommission unlängst Vereinfachungen sowohl der Personenverkehrsstatistiken in den wichtigsten europäischen Häfen als

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs, ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament: Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, KOM(2006) 314, endg. vom 22.6.2006.

auch der Schiffsverkehrsstatistiken in den wichtigsten europäischen Häfen beschlossen<sup>5</sup>.

Eine Komponente der technischen Analyse befasste sich mit der Möglichkeit und den Bedingungen für eine obligatorische Erfassung von Daten nach Güterart (Datensatz B1).

Gemäß Anhang VIII Absatz 2 der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs<sup>6</sup> beschließt der Rat über die Bedingungen für die Erhebung des Datensatzes B1 („Seeverkehr in den wichtigsten europäischen Häfen nach Hafen, Ladungsart, Waren und Relation“) auf Vorschlag der Kommission und anhand der Ergebnisse der nach Artikel 10 der Richtlinie 95/64/EG vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs<sup>7</sup> während einer dreijährigen Übergangszeit durchgeführten Pilotstudie betreffend die Durchführbarkeit und die Kosten für Mitgliedstaaten und Auskunftspersonen durch die Datenerhebung.

Gemäß dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die bisherigen Erfahrungen bei den durchgeführten Arbeiten nach Maßgabe der Richtlinie 95/64/EG des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs<sup>8</sup> scheint die Erhebung detaillierter Daten zu annehmbaren Kosten für Massengut und Semi-Bulk möglich zu sein. Die Hauptschwierigkeiten entstehen bei der Erfassung derartiger Daten für den Container- und Ro-Ro-Verkehr. Eine Prüfung der Möglichkeit, den Geltungsbereich der Richtlinie 95/64/EG auf andere in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a aufgeführten Angaben auszudehnen, erschien nur unter der Voraussetzung ratsam, dass weitere Erfahrungen bei der Erfassung der aktuellen Variablen gewonnen werden und das geltende System gut eingeführt ist. Im Hinblick auf die Erfassung von Güterangaben sollten eventuelle Überarbeitungen der Systematik NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidierte Fassung, 1967) berücksichtigt werden.

Das derzeitige Erfassungssystem ist gut eingeführt, dies schließt auch die Umsetzung

---

<sup>5</sup> Entscheidung der Kommission Nr. .../.../EU vom ... zur Änderung der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs, ABl. ...

<sup>6</sup> ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 29.

<sup>7</sup> ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 25. Die Richtlinie 95/64/EG wurde durch die Richtlinie 2009/42/EG aufgehoben.

<sup>8</sup> KOM(2001) 93 vom 20.2.2001.

<sup>9</sup> ABl. L 123 vom 17.5.2005, S. 1.

<sup>10</sup> 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, ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 573.

<sup>11</sup> Verordnung (EG) Nr. 1792/2006 der Kommission vom 23. Oktober 2006 zur Anpassung einiger Verordnungen, Beschlüsse und Entscheidungen in den Bereichen freier Warenverkehr, Freizügigkeit, Wettbewerbspolitik, Landwirtschaft (Veterinär- und Pflanzenschutzrecht), Fischerei, Verkehrspolitik, Steuerwesen, Statistik, Sozialpolitik und Beschäftigung, Umwelt, Zollunion und Außenbeziehungen anlässlich des Beitritts Bulgariens und Rumäniens, ABl. L 362 vom 20.12.2006, S. 53.

<sup>12</sup> Anhang III der Richtlinie.

<sup>13</sup> Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission vom 7. November 2007, ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14.

der mit der Entscheidung Nr. 2005/366 der Kommission vom 4. März 2005<sup>9</sup> eingeführten Änderungen und die geografische Erweiterung des Systems aufgrund der EU-Erweiterungen von 2004<sup>10</sup> und 2007<sup>11</sup> ein.

Ein Großteil der Mitgliedstaaten, die gemäß der Richtlinie Daten an Eurostat übermitteln, stellt Eurostat bereits regelmäßig den Datensatz B1 auf freiwilliger Basis in Übereinstimmung mit der Systematik NST/R zur Verfügung.

Die wichtigsten Probleme bei der Erfassung von Daten nach Güterart gemäß der Systematik NST/R, wie sie in dem oben erwähnten Bericht beschrieben wurden, sind mit der Einführung der NST 2007<sup>12</sup> (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik 2007) als einheitliche Klassifikation für die im See-, Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr beförderten Güter behoben, die ab dem Bezugsjahr 2008 gilt, das sich auf Daten von 2008 bezieht.<sup>13</sup>

Für die Mitgliedstaaten, die bereits den Datensatz B1 erfassen, erfordert die Erfassung der Daten gemäß NST 2007 eine Neuklassifizierung der bei den zuständigen nationalen Statistikbehörden bereits verfügbaren Informationen ohne zusätzlichen Aufwand für die Auskunftspersonen, wobei analog zu den Statistiken für Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr verfahren wird. Für die übrigen Mitgliedstaaten sollte es, bis auf wenige Ausnahmen, möglich sein, den Datensatz B1 unter Verwendung der bei den zuständigen nationalen statistischen Behörden bereits verfügbaren Informationen zu erfassen. In den meisten Fällen wird die Erfassung des Datensatzes B1 keinen zusätzlichen Aufwand für die Auskunftspersonen bedeuten.

Schließlich wurde Übereinstimmung darüber erzielt, dass mit der Einführung der Pflicht, ab 2011 den Datensatz B1 an die Kommission (Eurostat) zu übermitteln, die Mitgliedstaaten über einen angemessenen Zeitraum verfügen, in dem eine freiwillige Datenerfassung für die erforderlichen Tests und Anpassungen erfolgen könnte.

- **Bestehende Bestimmungen auf diesem Gebiet**

Entsprechende Bestimmungen liegen in der geltenden Rechtsvorschrift bereits vor (Richtlinie 2009/42/EG, Anhang VIII, Datensatz B1); die Daten werden jedoch auf freiwilliger Basis erfasst.

## **2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anfang 2006 wurde eine Taskforce Seeverkehrsstatistik eingerichtet, deren Aufgabe in der Durchführung einer technischen Analyse der Datenerhebungs- und Datenverbreitungspolitik nach geltenden europäischen Rechtsvorschriften über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs bestand.

Der Taskforce gehören Vertreter verschiedener Einrichtungen (Datenproduzenten, Nutzer und Sachverständige im Bereich Seeverkehr) an, genauer gesagt:

- zuständige nationale Statistikbehörden (nationale Statistikämter, nationale Seeschiffahrtsverwaltungen, Verkehrsministerien);

- Dienststellen der Kommission;
- Europäische Agentur für die Sicherheit im Seeverkehr;
- Wirtschaftsbeteiligte (Organisation Europäischer Seehäfen – ESPO, Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft – ECSA).

Zur Vorbereitung und Untermauerung der Arbeiten der Taskforce übermittelte Eurostat im Jahr 2006 einen speziellen Fragebogen an die wichtigsten Nutzer der Seeverkehrsstatistik innerhalb der Kommission: GD TREN, GD COMP, GD ENV, GD FISH (jetzt GD MARE), GD JLS, GD TAXUD.

Die von der Taskforce ausgearbeiteten Vorschläge wurden anschließend im Standardrahmen des Europäischen Statistischen Systems, innerhalb der Arbeitsgruppe Seeverkehrsstatistik und im Koordinierungsausschuss für die Verkehrsstatistik diskutiert.

Der vorliegende Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates ist das Ergebnis intensiver Verhandlungen zwischen allen Betroffenen; er ist Teil eines Gesamtpakets von Rechtsetzungsinitiativen, das im Einklang mit dem politischen Konzept der Kommission zur Vereinfachung der Rechtsvorschriften und zur besseren Rechtsetzung<sup>14</sup> steht und folgende Rechtsakte umfasst:

- Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der Kommission vom 7. November 2007<sup>15</sup> zur Einführung der NST 2007 als einheitliche Klassifikation für in den betreffenden Verkehrszweigen beförderte Güter;
- Entwurf einer Entscheidung der Kommission Nr. .../.../EU vom ... zur Änderung der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs, mit der die Personenverkehrsstatistik und Schiffsverkehrsstatistik vereinfacht werden.

Die zuvor geltenden Rechtsvorschriften wurden neu gefasst<sup>16</sup> und die Durchführungsbestimmungen kodifiziert.<sup>17</sup>

#### • **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Bei den Mitgliedern der Taskforce Seeverkehrsstatistik und der Arbeitsgruppe Seeverkehrsstatistik handelte es sich ausnahmslos um Experten mit Kenntnissen der geltenden Rechtsvorschriften, der nationalen Systeme zur Erfassung und Zusammenstellung von Seeverkehrsstatistiken und der neuen Entwicklungstrends im Seeverkehr.

---

<sup>14</sup> KOM(2006) 689; KOM(2006) 693; KOM(2007) 23; KOM(2008) 35; KOM(2009) 28.

<sup>15</sup> ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14.

<sup>16</sup> Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009, ABl. L 141 vom 6.6.2009, S.29.

<sup>17</sup> Entscheidung 2008/861/EG der Kommission vom 29. Oktober 2008, ABl. L 306 vom 15.11.2008, S. 66.

- **Analyse der Auswirkungen und Folgen**

**Option 1:** (Beibehaltung der geltenden Rechtsvorschrift) – Keine Möglichkeit, eine umfassende und durchgehende Bereitstellung von Seeverkehrsstatistiken nach Güterart zu gewährleisten.

**Option 2:** (Änderung der geltenden Rechtsvorschrift) – In diesem Fall ist die Möglichkeit gegeben, eine umfassende und durchgehende Bereitstellung von Seeverkehrsstatistiken nach Güterart zu gewährleisten. Mit der Verfügbarkeit umfassender und einheitlicher Statistiken nach Güterart für alle Verkehrsträger wird eine allgemeine Grundlage für die Unterstützung und Überwachung der Politik zur Förderung der Ko-Modalität, d. h. der optimalen Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger innerhalb der Transportkette sowie die Modernisierung der Güterverkehrslogistik bereitgestellt. Insgesamt könnte mit der vorgeschlagenen Änderung, in Kombination mit anderen rechtlichen Initiativen, eine Anpassung der statistischen Produktion an den aktuellen und künftigen Nutzerbedarf erzielt werden.

Wie in Abschnitt 1 dieser Begründung erläutert, ergab eine von der Taskforce Seeverkehrsstatistik, der Arbeitsgruppe Seeverkehrsstatistik (in der alle für die Erfassung dieser Daten zuständigen nationalen statistischen Behörden vertreten sind) und vom Koordinierungsausschuss für Verkehrsstatistik vorgenommene Bewertung der Auswirkungen dieses Vorschlags auf die Belastung für die Auskunftspersonen, dass die Datenerfassung des Datensatzes B1 zum größten Teil keine zusätzliche Belastung für die Auskunftspersonen darstellen würde.

### 3. **RECHTLICHE ASPEKTE**

- **Zusammenfassung des Vorschlags**

Die Verordnung zielt darauf ab, eine umfassende und durchgehende Bereitstellung von Seeverkehrsstatistiken nach Güterart zu gewährleisten, die mit den für die sonstigen relevanten Verkehrsträger verfügbaren Statistiken konsistent und harmonisiert sind.

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage für die europäischen Statistiken ist Artikel 338 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Das Europäische Parlament und der Rat beschließen nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren Maßnahmen für die Erstellung von Statistiken, wenn diese für die Ausübung der Tätigkeiten der Union erforderlich sind. In dem Artikel sind auch die Anforderungen an die Erstellung von europäischen Statistiken festgelegt, nämlich die Wahrung der Unparteilichkeit, der Zuverlässigkeit, der Objektivität, der wissenschaftlichen Unabhängigkeit, der Kostenwirksamkeit und der statistischen Geheimhaltung.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Europäischen Union fällt.

Die Ziele des vorliegenden Vorschlags, nämlich die Einrichtung eines gemeinsamen Rahmens für die systematische Erstellung europäischer Statistiken über die im

Seeverkehr beförderten Waren unter Verwendung der gleichen Klassifizierung nach Güterart, die bei den anderen relevanten Verkehrsstatistiken genutzt wird, können auf dem Wege einer freiwilligen Datenerfassung durch die Mitgliedstaaten nicht hinlänglich verwirklicht werden.

Diese Ziele lassen sich besser auf europäischer Ebene auf der Grundlage eines Europäischen Rechtsakts erreichen, da nur die Kommission in der Lage ist, die erforderliche Harmonisierung der statistischen Informationen auf europäischer Ebene zu koordinieren, während die eigentliche Erhebung der Daten und die Erstellung vergleichbarer Statistiken zum Seeverkehr von den Mitgliedstaaten vorgenommen werden kann. Daher kann die Europäische Union im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union entsprechende Maßnahmen treffen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschränkt sich diese Verordnung auf das zur Erreichung des Ziels notwendige Mindestmaß und geht nicht über das hierfür Erforderliche hinaus. Durch die Verordnung wird den Mitgliedstaaten nicht die Art der Datenerhebung vorgeschrieben, sondern es werden lediglich die zu liefernden Daten festgelegt, damit die Einheitlichkeit der Struktur und des zeitlichen Ablaufs gewährleistet ist.

- **Wahl der Instrumente**

Vorgeschlagene Instrumente: eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Datenerhebung hat keine neuen Auswirkungen auf den Haushalt der Europäischen Union.

#### **5. WEITERE ANGABEN**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den gesamten EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 338 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Zuleitung des Vorschlags an die nationalen Parlamente,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Anhang VIII Absatz 2 der Richtlinie 2009/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenverkehrs<sup>18</sup> beschließt der Rat über die Bedingungen für die Erhebung des Datensatzes B1 („Seeverkehr in den wichtigsten europäischen Häfen nach Hafen, Ladungsart, Waren und Relation“) auf Vorschlag der Kommission und anhand der Ergebnisse der nach Artikel 10 der Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs<sup>19</sup> während einer dreijährigen Übergangszeit durchgeführten Pilotstudie.
- (2) Gemäß dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die bisherigen Erfahrungen bei den durchgeführten Arbeiten nach Maßgabe der Richtlinie 95/64/EG des Rates<sup>20</sup> scheint die Erhebung detaillierter Daten zu annehmbaren Kosten für Massengut und Semi-Bulk möglich zu sein. Die Hauptschwierigkeiten entstehen bei der Erfassung derartiger Daten für den Container- und Ro-Ro-Verkehr. Eine Prüfung der Möglichkeit, den Geltungsbereich der Richtlinie 95/64/EG auf andere in Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie aufgeführten Angaben auszudehnen, erschien nur unter der Voraussetzung ratsam, dass weitere Erfahrungen bei der Erfassung der aktuellen Variablen gewonnen werden und das geltende System gut eingeführt ist. Im Hinblick auf die Erfassung von Güterangaben sollten eventuelle Überarbeitungen der Systematik NST/R

---

<sup>18</sup> ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 29.

<sup>19</sup> ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 25. Die Richtlinie 95/64/EG wurde durch die Richtlinie 2009/42/EG aufgehoben.

<sup>20</sup> KOM(2001) 93 vom 20.2.2001.

(Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidierte Fassung, 1967) berücksichtigt werden.

- (3) Das derzeitige Erfassungssystem ist gut eingeführt, dies schließt auch die Umsetzung der mit der Entscheidung 2005/366 der Kommission vom 4. März 2005 zur Durchführung der Richtlinie 95/64/EG des Rates über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs und zur Änderung ihrer Anhänge<sup>21</sup> eingeführten Änderungen und die geografische Erweiterung des Systems aufgrund der EU-Erweiterungen von 2004 und 2007 ein.
- (4) Zahlreiche Mitgliedstaaten, die gemäß der Richtlinie 95/64/EG Daten an Eurostat übermitteln, stellen Eurostat bereits regelmäßig den Datensatz B1 auf freiwilliger Basis in Übereinstimmung mit der Systematik NST/R zur Verfügung.
- (5) Mit der 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<sup>22</sup> wurde die NST 2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, 2007) als einheitliche Klassifikation für die im See-, Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr beförderten Güter eingeführt. Die Klassifikation gilt ab dem Bezugsjahr 2008, das sich auf die Daten für 2008 bezieht. Die wichtigsten Probleme bei der Erfassung von Daten nach Güterart gemäß der Systematik NST/R, wie sie in dem in Erwägungsgrund 2 angeführten Bericht erwähnt sind, sind mit der Einführung der NST 2007 behoben. Folglich wird die Erfassung des Datensatzes B1 in den meisten Fällen keinen zusätzlichen Aufwand für die Auskunftspersonen bedeuten.
- (6) Die Erfassung von Daten nach Güterart ist obligatorisch bei europäischen Statistiken über den Straßenverkehr<sup>23</sup>, den Eisenbahnverkehr<sup>24</sup> und den Binnenschiffsverkehr<sup>25</sup>, für den Seeverkehr erfolgt sie hingegen auf freiwilliger Basis. Bei der Erhebung von europäischen Statistiken über alle Verkehrsträger sollten einheitliche Konzepte und Normen verwendet werden, um eine möglichst große Vergleichbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern zu gewährleisten.
- (7) Die ab dem Jahr 2011 geltende Pflicht, den Datensatz B1 an die Kommission (Eurostat) zu übermitteln, stellt den Mitgliedstaaten einen angemessenen Zeitraum zur Verfügung, in dem eine freiwillige Datenerfassung für die erforderlichen Tests und Anpassungen erfolgen könnte.
- (8) Die Richtlinie 2009/42/EG sollte daher entsprechend geändert werden –

---

<sup>21</sup> ABl. L 123 vom 17.5.2005, S. 1.

<sup>22</sup> ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14.

<sup>23</sup> 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.

<sup>24</sup> Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs, ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1.

<sup>25</sup> 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.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Absatz 2 von Anhang VIII der Richtlinie 2009/42/EG wird gestrichen.

*Artikel 2*

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

Das erste Bezugsjahr für die Anwendung dieser Verordnung ist das Jahr 2011, das sich auf die Daten für 2011 bezieht.

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*