



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 23. Dezember 2020
(OR. en)

14348/20

STATIS 65
TRANS 630
COMPET 665

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	8. Dezember 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 785 final
Betr.:	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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2020) 785 final**.

Anl.: **COM(2020) 785 final**



Brüssel, den 8.12.2020
COM(2020) 785 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. EINFÜHRUNG

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 Güterkraftverkehrs¹ muss die Kommission bis 31. Dezember 2014 und danach alle drei Jahre dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung sowie über künftige Entwicklungen vorlegen. Dies ist der dritte Bericht, mit dem diese Anforderung erfüllt wird.

Im Bericht werden der Hintergrund, der politische Kontext sowie der Erfassungsbereich der genannten Verordnung dargestellt. In den ersten beiden Abschnitten werden die Umsetzung, die Methodik und die Datenqualität beschrieben, zudem wird der Datenerhebungsaufwand für die Mitgliedstaaten untersucht. Ferner werden die verschiedenen Mittel zur Datenverbreitung vorgestellt. Die letzten beiden Abschnitte beleuchten mögliche künftige Entwicklungen in der Statistik des Güterkraftverkehrs und enthalten die wichtigsten Schlussfolgerungen.

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 Güterkraftverkehrs² und stellt einen Fortschritt in der Entwicklung der Verkehrsstatistik in der EU dar. Sie bildet die 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 Statistiktabelle mit verschiedenen Kombinationen von Variablen unter Wahrung der Vertraulichkeitsbestimmungen zur Verfügung gestellt werden.

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 wurde so gestaltet, dass die Transportunternehmen soweit wie möglich entlastet werden. 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

1.3. POLITISCHER HINTERGRUND

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

Dies ist politisch äußerst relevant: Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und

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.

ressourcenschonenden Verkehrssystem⁴ wurden zehn Ziele für ein wettbewerbsfähiges und ressourceneffizientes Verkehrssystem festgelegt. Diese Ziele stellen einen Orientierungswert für die Erreichung des Ziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 % dar. Ausführliche Güterkraftverkehrsstatistiken werden zur Überwachung der Fortschritte benötigt, die bei der Verwirklichung einiger dieser Ziele (z. B. bei der bis 2030 angestrebten Verlagerung auf andere Verkehrsträger für 30 % des Güterkraftverkehrs auf Strecken über 300 km) erreicht werden.

Der europäische Grüne Deal⁵ zielt als die neue Wachstumsstrategie 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;
- besserer Umgang mit den externen Kosten von Verkehrstätigkeiten über die Preisgestaltung;
- Steigerung der Produktion und des Einsatzes nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Verkehr und
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung, insbesondere in Städten.

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 Erhebungsergebnisse sind für die Beobachtung des Güterkraftverkehrsmarkts in Europa äußerst wichtig. Fundierte Marktkenntnisse tragen dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in diesem Sektor zu steigern.

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 vor, dass die Mitgliedstaaten Daten liefern. Gemäß Artikel 1 Absatz 3 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 Güterkraftfahrzeuge melden, die für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zugelassen sind; diese Meldung muss spätestens bis Ende März nach dem Bezugsjahr für die Erfassung der Zahl der Güterkraftfahrzeuge erfolgen.

Norwegen und die Schweiz stellen ebenfalls Daten bereit. Montenegro hat als Bewerberland seit 2016 Daten vorgelegt.

Seit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 1. Februar 2020 hat Eurostat seine Datensätze um das neue Aggregat „Europäische Union – 27 Länder (ab 2020)“ ergänzt, in dem das Vereinigte Königreich nicht berücksichtigt wird. Während des

⁴ KOM(2011) 144 endg.

⁵ COM(2019) 640 final.

Übergangszeitraums bis Ende 2020 übermittelt das Vereinigte Königreich weiterhin Daten an Eurostat. Diese Daten werden den Nutzern zur Verfügung gestellt.

Gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 übermitteln die Länder vierteljährliche Daten an Eurostat.

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 sehr genau eingehalten. Alle Mitgliedstaaten übermitteln die angeforderten Datensätze, wobei es nur in einigen Fällen zu Verzögerungen kommt, die hauptsächlich auf IT-Umstellungen auf nationaler Ebene zurückzuführen sind. Dies ermöglicht die Erstellung hochwertiger, zeitnaher und verlässlicher Statistiken über den Güterkraftverkehr in Europa.

2.2. IN DEN MITGLIEDSTAATEN HERANGEZOGENE DATENERFASSUNGSMETHODEN

Die methodischen Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 bilden den Rahmen für die Erhebung von Mikrodaten durch die Mitgliedstaaten.

Eurostat holt alle drei Jahre 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 in Member States, EFTA and Candidate countries“⁶ zugänglich.

Darüber hinaus erstellen die Meldeländer ab dem Bezugsjahr 2018 Dateien zu nationalen Metadaten in der für die europäischen Referenz-Metadatendateien verwendeten Vorlage, der „Euro-SDMX-Metadaten-Struktur“. Nationale Metadatendateien enthalten eine statistische Darstellung nationaler Daten sowie Informationen über nationale Rechtsvorschriften, Verbreitungspolitik, Datenqualität und die statistische Verarbeitung von Daten.⁷

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. In den meisten Ländern entsprechen die bereits vorhandenen Verfahren den Anforderungen der Datenerhebung, sodass keine darüber hinausgehenden Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Gemäß den Angaben in den nationalen Metadatendateien hält die überwiegende Mehrheit der Meldeländer die mit der Datenbereitstellung verbundene Arbeitsbelastung für akzeptabel. Was den mit der Datenerfassung verbundenen Aufwand betrifft, so gibt es – je nach den nationalen Datenkompilierungssystemen – beträchtliche Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern. Die durchschnittliche Zeitspanne, die von den Auskunftgebenden benötigt wird, um Daten für ein im Erhebungszeitraum aktives Fahrzeug bereitzustellen, beträgt schätzungsweise etwa 40 Minuten.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114>(nur auf Englisch verfügbar).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (nur auf Englisch verfügbar).

Die Kosten variieren von Land zu Land je nach Umfang der zur Datenerhebung verwendeten Stichprobe. In einigen Fällen besteht die Stichprobe aus einigen Tausend Fahrzeugen, in anderen aus mehreren Hunderttausend Fahrzeugen. Die Kosten und der Aufwand, die durch die Datenerhebung entstehen, sind angesichts des Nutzens dieser Statistiken gerechtfertigt.

Die Kommission trägt das Ihre zu den von den Mitgliedstaaten zur Erstellung nationaler Statistiken 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. Aufgrund der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 und der von der Kommission zur Verfügung gestellten D-Tabellen entfällt für die Länder der Aufwand, der mit der Erhebung von Daten über die Leistung ausländischer Lastkraftwagen in ihrem Hoheitsgebiet verbunden ist.

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 der D-Tabellen durch die Mitgliedstaaten erfolgt im Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 6/2003⁸.

2.4. VERRINGERUNG UND VEREINFACHUNG DES VERWALTUNGSaufwANDS

Die Verringerung und Vereinfachung des Verwaltungsaufwands ist der Kommission (Eurostat) nach wie vor ein Anliegen. 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:

1. die Entwicklung von Instrumenten für eine einfachere Meldung detaillierter regionaler Daten;
2. die Entwicklung von Instrumenten zur Übertragung und Validierung aktualisierter Mikrodaten, mit denen die Meldeländer Feedback zur Datenqualität und zu konkreten Fehlern bei den jeweiligen Datensätzen erhalten;
3. die Veranstaltung regelmäßiger Sitzungen von Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, EFTA-Ländern, Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern (Expertengruppe „Statistik des Güterkraftverkehrs“ und Taskforces), um bewährte Verfahren auszutauschen und die Datenqualität, methodische Fragen und künftige Fortschritte zu erörtern.

In Zukunft könnte der Aufwand für die Datenerhebung weiter verringert werden, wenn die Länder für die Datenmeldung digitale Methoden anstatt der derzeit verwendeten Papierdokumente einsetzen.

⁸ Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission vom 30. Dezember 2002 über die Verbreitung der Statistik des Güterkraftverkehrs (ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 45).

2.5. DATENVALIDIERUNG UND QUALITÄT DER EINGEGANGENEN STATISTISCHEN DATEN

Die Erhebung und Übermittlung der Daten fällt zwar in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, Eurostat ergreift aber alle erforderlichen Maßnahmen, um Fehler in den eingegangenen Daten aufzudecken, und unterhält ein IT-System für die Datenvalidierung und -verarbeitung.

Insgesamt ist die Qualität der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten sehr gut. Alle Länder überprüfen die Daten, wenn Fehler auftreten. Für den innerstaatlichen, grenzüberschreitenden und gesamten Verkehr wird ein Validierungsverfahren für vierteljährliche Mikrodaten angewandt, Zeitreihenprüfungen werden für vierteljährliche und jährliche Daten durchgeführt:

- *Validierung der Mikrodaten:* Die Länder übermitteln die Daten über das EDAMIS-Portal an Eurostat. Bei einem vom Haupt-IT-System durchgeführten Validierungsverfahren werden grundlegende Fehler und fehlerhafte Codes erkannt. Die Meldeländer erhalten für jede Datenübermittlung einen Validierungsbericht, der ausführliche Angaben auf der Ebene der Mikrodaten enthält, damit etwaige Fehler einfach korrigiert werden können. Außerdem entwickelt die Kommission ihre Validierungsregeln ständig weiter, um dem sich ändernden Bedarf gerecht zu werden und die Erstellung hochwertiger Statistiken zu gewährleisten.
- *Überprüfungen der Zeitreihen:* Der Kommission ist daran gelegen, Ausreißer in einer Zeitreihe zu ermitteln, bevor die Daten veröffentlicht werden. 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.

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“⁹ über die grundlegende Methodik für die Erstellung von Güterkraftverkehrsstatistiken in den Mitgliedstaaten sowie den Bewerber- und EFTA-Ländern;
- „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States 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 der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 erhobenen Mikrodaten basieren, werden in der Verbreitungsdatenbank von Eurostat¹⁰ veröffentlicht. Den

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (nur auf Englisch verfügbar).

Nutzer können detaillierte statistische Tabellen erhalten, die gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 6/2003 der Kommission erstellt werden. Die 43 Tabellen zum Güterkraftverkehr werden durch eine einheitliche europäische Metadatendatei und mehrere nationale Metadatendateien ergänzt.

2.7.2. Veröffentlichungen

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

- Allgemeine Trends im Güterkraftverkehr¹¹
- Güterkraftverkehr nach Fahrzeugmerkmalen¹²
- Güterkraftverkehr nach Routenmerkmalen¹³
- Güterkraftverkehr nach Güterart¹⁴
- Güterkraftverkehr – Kabotage¹⁵

Bis auf den alle zwei Jahre aktualisierten Artikel über die Kabotage werden diese Artikel jährlich aktualisiert. Die Aktualisierung erfolgt bei Abschluss der Datenerhebung für ein bestimmtes Bezugsjahr.

2.7.3. Anonymisierte Daten

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 557/2013 der Kommission¹⁶ 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 2018 und 2019 waren insgesamt acht Forschungseinrichtungen an anonymisierten Daten der europäischen Güterkraftverkehrserhebung interessiert.

2.7.4. Sonstige Verbreitungswege

Die Daten werden ferner über maßgeschneiderte Datenextraktionen für Nutzer und in von Eurostat herausgegebenen Artikeln und Veröffentlichungen (z. B. in der Publikation „Energy, transport and environment statistics“¹⁷) verbreitet.

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/transport/data/database> (auf Englisch, Französisch und Deutsch verfügbar).

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (nur auf Englisch verfügbar).

¹² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (nur auf Englisch verfügbar).

¹³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (nur auf Englisch verfügbar).

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (nur auf Englisch verfügbar).

¹⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (nur auf Englisch verfügbar).

¹⁶ 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).

¹⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (nur auf Englisch verfügbar).

3. WEITERE ENTWICKLUNG DES GÜTERKRAFTVERKEHRS IN DER EU

Mit dem europäischen Grünen Deal, der darauf abzielt, Europa bis 2050 klimaneutral zu machen, wurde eine Reihe transformativer Maßnahmen in allen Wirtschaftssektoren einschließlich der Güterbeförderung angekündigt. 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 erreicht. Der Güterkraftverkehr ist als Sektor von besonderer Bedeutung, da auf ihn der höchste Anteil am Binnengüterverkehr in der Europäischen Union entfällt (75,3 % im Jahr 2018).

Von Juni 2018 bis zum März 2020 trat die Expertengruppe „Statistik des Güterkraftverkehrs“ zweimal zusammen. Auf diesen Sitzungen erörterten Eurostat, die Mitgliedstaaten, die EFTA-Länder sowie die Bewerber- und potenziellen Bewerberländer den Datenbedarf, Möglichkeiten zur Verbesserung der Güterkraftverkehrsstatistik und Möglichkeiten zur Verringerung des Datenerhebungsaufwands. Unter anderem sind derzeit Gespräche über künftige Statistiken zum Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen im Gange. Diese Fahrzeuge befördern zwar 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 zu beobachten, dass diese Fahrzeuge zunehmend auch im Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Leichte Nutzfahrzeuge wurden bislang kaum von der europäischen Verkehrspolitik und den einschlägigen Rechtsvorschriften erfasst. Dies dürfte sich mit den kürzlich erlassenen Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2020/1055 ändern. Der Bedarf an Daten über die Verwendung leichter Nutzfahrzeuge, zumindest derjenigen, die in den Anwendungsbereich von EU-Rechtsvorschriften fallen, ist im Steigen begriffen.

Daten über leichte Nutzfahrzeuge können auch aus dem Register über die technische Überwachung abgerufen werden, in dem Informationen über den Motortyp, die Gewichtsklasse und die Kraftstoffart eines Fahrzeugs sowie dessen Abgasreinigungstechnologie erfasst werden.

Eine spezielle Taskforce befasst sich mit dieser Thematik seit 2018 und untersucht die Durchführbarkeit und die Parameter einer Datenerhebung zu leichten Nutzfahrzeugen. Bei den Gesprächen über die zu entwickelnde Methodik wird auch auf Definitionen, Schwellenwerte, Datenquellen und zu erhebende Variablen eingegangen. Im Rahmen dieses Projekts hat die Kommission (Eurostat) Anfang 2020 Pilotstudien über Statistiken für leichte Nutzfahrzeuge auf den Weg gebracht. In ihrer jüngsten Sitzung vom 4. März 2020 erörterte die Taskforce mehrere methodische Aspekte und möglicherweise zu erhebende Variablen. Sie wird ihre Arbeiten fortsetzen. Mittlerweile ist in vielen Ländern und auf EU-Ebene der Bedarf an Daten über leichte Nutzfahrzeuge beträchtlich. Es ist jedoch aufgrund der hohen Kosten und des großen Aufwands noch nicht klar, ob und in welchem Umfang Statistiken für solche Fahrzeuge in naher Zukunft erstellt werden könnten.

In einer kürzlich durchgeführten Konsultation ermittelten die Meldeländer den Nutzen potenzieller zusätzlicher Variablen zur Art des Kraftstoffverbrauchs der Fahrzeuge und zu deren Emissionsklassen. Eine Variable, die über den während einer Fahrt verbrauchten Kraftstoff Aufschluss gibt, kann auch für die Berechnung von Emissionen in die Luft nützlich sein. Variablen zum automatisierten/autonomen Fahren könnten in Zukunft in Betracht gezogen werden. Die Daten zu den meisten dieser Variablen sollten aus Verwaltungsdatenbanken (Registern) abgerufen werden, damit zusätzlicher Aufwand für die Auskunftgebenden vermieden wird.

Die Daten für die fakultative Variable „Möglichkeit der Nutzung des Fahrzeugs für den kombinierten Verkehr“ könnten mit der Statistik des intermodalen Verkehrs verknüpft werden. Die mit einem Fahrzeug verbundene NACE-Tätigkeit wird derzeit auf der 4-stelligen Ebene abgefragt, sollte jedoch auch auf höherer und sogar auf der obersten NACE-Ebene akzeptiert werden.

Die Meldeländer haben des Weiteren darauf hingewiesen, dass einige Berichterstattungsvorschriften konkreter gestaltet werden müssen; so wäre z. B. eine genaue Definition der Grundgesamtheit der Fahrzeuge sehr nützlich, da dann alle Datenerhebungen stärker harmonisiert und besser vergleichbar wären.

Darüber hinaus sollten der Aspekt der hohen Belastung, die die Erhebung von Verkehrsdaten im Verhältnis zu einer potenziell geringen Zahl von Straßenfahrzeugen verursacht, und der Nutzen der Erhebung berücksichtigt werden.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die mit der Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 gewonnenen Erfahrungen und die dabei erzielten Ergebnisse werden positiv beurteilt. Die Länder erfüllen die Datenbereitstellungsverpflichtungen, 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, unterhält ein IT-System für die Datenverwaltung und hat die Kommunikation verbessert, um den Meldeaufwand so gering wie möglich zu halten.

Die Verordnung (EU) Nr. 70/2012 hat sich als effizientes und effektives Instrument für die Produktion zuverlässiger und vergleichbarer Güterkraftverkehrsstatistiken sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene erwiesen; 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 anderer, 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 Europa von großem Wert.