

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

EU - Fz - In - VP

Entwurf einer Verordnung (EG) des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

KOM(97) 443 endg.; Ratsdok. 10799/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 21. Oktober 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 11. September 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 607/87 = AE-Nr. 872002.

BEGRÜNDUNG

Erster Teil:

Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips

- a) *Welche Zielsetzungen werden mit der Maßnahme im Hinblick auf die Verpflichtungen der Gemeinschaft verfolgt?*

Mit der vorgeschlagenen Maßnahme soll die derzeitige Erstellung harmonisierter statistischer Informationen im Bereich des Güterkraftverkehrs vervollständigt werden, damit die Verfügbarkeit von noch fehlenden Angaben gewährleistet ist, die zur Erarbeitung, Weiterverfolgung, Kontrolle und Bewertung der gemeinsamen Verkehrspolitik erforderlich sind.

So sind die derzeit verfügbaren statistischen Angaben, die sich aus der Anwendung der Richtlinien 78/546/EWG und 89/462/EWG zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik ergeben, angesichts des heutigen Bedarfs für die gemeinsame Politik des Landverkehrs unvollständig, denn der Güterkraftverkehr macht den Hauptbestandteil dieser Landverkehrsart aus.

- b) *Fällt die geplante Maßnahme in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft oder die gemeinsame Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten?*

Die Maßnahme fällt in die gemeinsame Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten, denn mit ihr sollen die Konzepte und Nomenklaturen für die Erfassung harmonisiert und die Informationen festgelegt werden, die von den Hauptnutzern benötigt werden: Gemeinschaftsorgane, einzelstaatliche, regionale und kommunale Verwaltungen, internationale Organisationen, Wirtschaftsakteure und Forschungseinrichtungen. Für die Erfassung selbst und die dabei angewandten Methoden sind die Mitgliedstaaten zuständig.

- c) *Worin besteht die gemeinschaftliche Dimension des Problems?*

Alle Mitgliedstaaten sind davon betroffen. Die Maßnahme soll in der Erfassung verschiedener Zusatzangaben bestehen, die die in Anwendung der bestehenden Richtlinie derzeit bereits erfaßten Informationen ergänzen. Die meisten Mitgliedstaaten erfassen diese Zusatzangaben jedoch jetzt schon für eigene Zwecke - ganz oder teilweise -.

- d) *Welche Lösung ist bei einem Vergleich zwischen den Mitteln der Gemeinschaft und denen der Mitgliedstaaten effizienter?*

Nur durch eine derartige gemeinschaftliche Maßnahme lassen sich gemeinsame Konzepte und Bezugsnomenklaturen festlegen und das Verzeichnis der erforderlichen

Angaben erstellen; die Erfassung erfolgt dann in dem auf Gemeinschaftsebene festgelegten Rahmen.

- e) *Welchen konkreten Mehrwert bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und welche Kosten würde ein Nichttätigwerden verursachen?*

Die Realisierung dieses Rechtsaktes trägt zur Verbesserung der statistischen Informationen der Gemeinschaft im besonderen Bereich des Güterkraftverkehrs bei. Ohne diesen Rechtsakt wären die Erarbeitung, Weiterverfolgung, Kontrolle und Bewertung der gemeinsamen Politik im Bereich des Landverkehrs nur anhand von Statistiken möglich, die in einigen wesentlichen Aspekten unvollständig sind, was mit den entsprechenden Risiken verbunden ist.

- f) *Welche Vorgehensweisen stehen der Kommission zur Verfügung?*

Durch einen Rechtsakt, im vorliegenden Fall eine Verordnung der Kommission, läßt sich der Bezugsrahmen (Konzepte, Nomenklatur, Verzeichnis der erforderlichen Informationen) festlegen, ohne daß im einzelnen auf die Organisation und die Methodik der Erfassung eingegangen werden muß. Eine Anschubfinanzierung ist vorgesehen, um die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, die erforderlichen Anpassungen an ihren Erfassungssystemen vorzunehmen (Erfassung von Zusatzinformationen oder ergänzende zusätzliche Verarbeitung bereits erfaßter Daten).

BEGRÜNDUNG

Zweiter Teil:

Allgemeine Problematik

In ihrem "Weißbuch" über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik vom Dezember 1992 weist die Kommission mit Nachdruck auf die wesentliche Bedeutung hin, die in der Verfügbarkeit der unerläßlichen Informationen über das Funktionieren des Verkehrsmarktes liegt. Zwar liegen diese Informationen teilweise, nämlich für den Landverkehr, vor, doch fehlen noch wesentliche Teile, insbesondere zur Unterstützung bei der Festlegung und Evaluierung der transeuropäischen Verkehrsnetze bzw. zur Gewährleistung von Erarbeitung und Weiterverfolgung einer Politik des freien und lauterer Wettbewerbs im Bereich der Güterkraftverkehrsleistungen.

Mit der vorgeschlagenen Vorschrift sollen diese Lücken im Bereich des Güterkraftverkehrs geschlossen werden.

Gemäß dem Entwurf einer Entscheidung des Rates zur Aufstellung eines Mehrjährige Programms zur Konsolidierung der europäischen Verkehrsstatistik in dem vom Statistischen Programm der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Rahmen entspricht der vorgelegte Textentwurf dem Willen, das Europäische Statistische System in einem Gesamtansatz zu entwickeln, der eine verbesserte Vergleichbarkeit der verschiedenen Verkehrsträger ermöglicht.

Allgemeine Zielsetzung

Die statistischen Angaben zum Güterkraftverkehr, die derzeit in den Mitgliedstaaten in Anwendung der bestehenden Richtlinien (78/546/EWG und 89/462/EWG) erstellt werden, betreffen den Güterkraftverkehr, der mit in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt wird. Erfasst werden nur die zum Zeitpunkt der Annahme der Richtlinien zulässigen Verkehrsarten. Gemäß diesen Vorschriften wird der grenzüberschreitende Verkehr, ob innerhalb oder außerhalb der Gemeinschaft, insgesamt von Land zu Land ohne regionale Unterscheidung dargestellt. Es wird kein Zusammenhang zwischen dem Verkehr und der Fahrstrecke der Fahrzeuge hergestellt, die diesen Verkehr durchführen. Mit der vorliegenden Vorschrift soll der gesamte, mit den in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen durchgeführte Verkehr im Zusammenhang mit der Fahrstrecke der Fahrzeuge erfasst werden, die diesen Verkehr gewährleisten, wobei systematisch regionenbezogenen Daten für den innerstaatlichen und innergemeinschaftlichen Verkehr bereitgestellt werden sollen.

3. Einzelziele

Mit diesem Rechtsakt werden nachstehende Ziele verfolgt:

- Vervollständigung der derzeitigen Erfassung harmonisierter, sachdienlicher, regelmäßiger und rasch verfügbarer Angaben zum Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, im innerstaatlichen Verkehr sowie zwischen den Mitgliedstaaten und Drittländern mit in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen ungeachtet der Verkehrsart. Insbesondere ist mit der Vorschrift die Weiterverfolgung der Straßenkabotage gewährleistet, die künftig möglich ist, während sie zum Zeitpunkt der Annahme der bisher geltenden Richtlinien unzulässig war (die in den Vorschriften vorhandenen Übergangsbestimmungen zur Liberalisierung dieser Verkehrsart, wodurch deren Weiterverfolgung möglich gewesen wäre, sind nicht mehr in Kraft);
- Beschreibung des regionalen Herkunfts- und Bestimmungsortes des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb der Gemeinschaft auf denselben Grundlagen wie beim innerstaatlichen Verkehr unter dem "Binnenmarktaspekt";
- Erfassung harmonisierter Angaben zur Fahrstrecke der Fahrzeuge, die den Verkehr durchführen, und Herstellung eines Zusammenhangs zwischen dem Güterverkehr und den von den Fahrzeugen zurückgelegten Fahrstrecken mit Messung des Auslastungsgrades der Fahrzeuge, die diesen Verkehr durchführen;
- Weitergabe geeigneter statistischer Angaben als Entscheidungshilfe an die Kommission und die einzelstaatlichen Verwaltungen sowie die betroffenen Unternehmen und alle europäischen sozio-ökonomischen Akteure, wobei die gemäß Verordnung 1588/90 des Rates vom 11. Juni 1990 vorgeschriebenen Geheimhaltungsgrundsätze zu beachten sind.
- Um die Belastung der Unternehmen durch die Statistik gering zu halten, gilt es,
 - * den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einzuräumen, beim Anwendungsbereich des Rechtsaktes den Verkehr unberücksichtigt zu lassen, der mit sehr kleinen Fahrzeugen (bis 3,5 t Nutzlast bzw. 6 t höchstzulässiges Gesamtgewicht) durchgeführt wird. Diese Fahrzeuge werden nämlich hauptsächlich im Nahverkehr, insbesondere im Werkverkehr, eingesetzt, der für die gemeinsame Verkehrspolitik nicht relevant ist;
 - * den Mitgliedstaaten vorzuschlagen, die von ihnen derzeit erfaßten Angaben bestmöglich zu nutzen, um sowohl den Güterverkehr als auch die Fahrstrecken der Fahrzeuge, die diesen Verkehr durchführen, zu beschreiben. Zu diesem Zweck sollten sie bei den einzelstaatlichen statistischen Diensten ergänzende ad-hoc-Kodierungen vornehmen, ohne den derzeit verwendeten Fragebogen zu erweitern und somit die Unternehmen zusätzlich zu belasten. Auf diese Weise wäre der zusätzliche Aufwand in erster Linie von dem statistischen Dienst zu tragen, der die Erfassung vornimmt und der darüber hinaus die Kodierung der Herkunfts- und der Bestimmungsregion des Verkehrs sowie der Fahrstrecken für den innerstaatlichen bzw. innergemeinschaftlichen Verkehr gewährleisten sollte.

Entwurf für eine

VERORDNUNG (EG) DES RATES

**ÜBER DIE STATISTISCHE ERFASSUNG
DES GÜTERKRAFTVERKEHRS**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

gestützt auf den von der Kommission vorgelegten Vorschlag einer Verordnung ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

Die Richtlinie 78/546/EWG ⁽⁴⁾ des Rates vom 12. Juni 1978 zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik, geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG ⁽⁵⁾ des Rates vom 18. Juli 1989, sieht keine Erhebung von Verkehrsträgern vor, die zum Zeitpunkt, zu dem diese Richtlinien erlassen wurden, nicht zugelassen waren. Die in diesen Richtlinien vorgesehenen Erhebungen liefern unterschiedliche Informationen, je nachdem, ob es sich um innerstaatlichen oder grenzüberschreitenden Verkehr handelt, und sie liefern keine Angaben über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen die Beförderung erfolgt.

Die Entscheidung 93/464/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über das Rahmenprogramm für prioritäre Maßnahmen im Bereich der statistischen Information 1993-1997 ⁽⁶⁾ hat die Notwendigkeit aufgezeigt, solche vollständigen regionalen Statistiken über den Güterkraftverkehr und die Fahrten der Fahrzeuge zu erstellen.

Dementsprechend ist es angebracht, das in der Richtlinie 78/546/EWG des Rates vom 12. Juni 1978 zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik, geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG des Rates vom 18. Juli 1989, vorgesehene System zu ändern.

Die Erhebung statistischer Daten in der Gemeinschaft auf einer konsistenten oder harmonisierten Grundlage ermöglicht die Schaffung eines integrierten Systems, das zuverlässige, kompatible und aktuelle Informationen liefert.

Die Übermittlung der gesammelten vollständigen und anonymisierten Ergebnisse ist erforderlich, um die generelle Genauigkeit der Ergebnisse schätzen zu können.

Die Kommission muß nach einer bestimmten Frist einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vorlegen.

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 Erhebung der statistischen Angaben in den einzelnen Mitgliedstaaten unter der Aufsicht der jeweiligen Einrichtungen und Institutionen, die für die Erstellung der amtlichen Statistiken zuständig sind.

Die Nutzung von Informationen, die bereits in Registern der Verwaltung vorhanden sind, erlaubt es unter Umständen, die Belastung der Auskunftspflichtigen durch statistische Meldungen zu begrenzen.

Es ist erforderlich, daß die Gemeinschaft den Mitgliedstaaten in der Anlaufphase für die Durchführung der erforderlichen Arbeiten einen Finanzbeitrag gewährt.

Der durch den Beschluß 89/382 (EWG/Euratom) des Rates⁽¹⁾ eingesetzte Ausschuß für das Statistische Programm ist gemäß Artikel des vorerwähnten Beschlusses konsultiert worden.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

ARTIKEL 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Die Mitgliedstaaten erstellen vollständige Ergebnisse über den Güterkraftverkehr mit in einem Mitgliedstaat zugelassenen Güterkraftfahrzeugen sowie über die Fahrten der entsprechenden Fahrzeuge.

ARTIKEL 2 DEFINITIONEN

Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

1. Güterkraftverkehr: Jede Fortbewegung von Gütern mit einem Güterkraftfahrzeug;
2. Güterkraftfahrzeug: Einzelkraftfahrzeug, Sattelkraftfahrzeug oder Lastzug für die Beförderung von Gütern; bei einem Güterkraftfahrzeug kann es sich um einen Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger oder um eine Straßenzugmaschine mit Sattelanhänger handeln;

Diese Verordnung gilt nicht für den Güterkraftverkehr mit:

- a) Güterkraftfahrzeugen, deren zulässiges Gewicht oder zulässige Abmessungen die normalerweise zulässigen Werte überschreiten;
- b) landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Militärfahrzeugen und Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltung und öffentlichen Dienste mit Ausnahme der Güterkraftfahrzeuge 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 bzw. 6 t zulässiges Gesamtgewicht nicht überschreiten.

3. Zugelassen: Ein Straßenfahrzeug ist zugelassen, wenn es 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 einem Fahrzeugzug, bei dem Zugmaschine und Anhänger oder Sattelanhänger in verschiedenen Ländern zugelassen sind, gilt als Zulassungsland des Fahrzeugzugs das der Zugmaschine.

ARTIKEL 3

MERKMALE DER ZU ERHEBENDEN ANGABEN

- (1) Die Mitgliedstaaten erheben die Merkmale folgender Daten:
 - a) Angaben über das Fahrzeug
 - b) Angaben über die Fahrt
 - c) Angaben über die Ware
- (2) Die statistischen Variablen für die verschiedenen Kategorien von Angaben, ihre Definitionen und die für ihre Aufgliederung zu verwendenden Gliederungsebenen von Systematiken sind in den Anhängen zu dieser Verordnung aufgeführt.
- (3) Bei der Festlegung des Verfahrens zur Erhebung der statistischen Angaben verzichten die Mitgliedstaaten auf jede Art von Formalitäten beim innergemeinschaftlichen Grenzübertritt.

ARTIKEL 4

ZUGANG ZU DEN VERZEICHNISSEN DER VERWALTUNGEN

Die für die Durchführung dieser Verordnung zuständigen statistischen Behörden haben Zugang zu Auszügen aus Verwaltungsregistern, die die Daten enthalten, die sie benötigen, um die in dieser Verordnung genannten Statistiken zu erstellen.

ARTIKEL 5

GENAUIGKEIT DER ERGEBNISSE

Die Verfahren zur Erhebung der Angaben sind so zu konzipieren, daß die von den Mitgliedstaaten übermittelten statistischen Ergebnisse bestimmte Mindestanforderungen an die Genauigkeit erfüllen. Die Genauigkeitsanforderungen werden von der Kommission nach dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren insbesondere anhand von maximalen Variationskoeffizienten für bestimmte Variablen und bestimmte Untergliederungstiefen festgelegt.

ARTIKEL 6

AUFBEREITUNG DER ERGEBNISSE

Die Mitgliedstaaten bereiten die gemäß Artikel 3 erhobenen Angaben so auf, daß vergleichbare Ergebnisse vorliegen, die die in Artikel 5 vorgesehenen Genauigkeitsanforderungen erfüllen.

ARTIKEL 7

ÜBERMITTLUNG DER ERGEBNISSE AN DAS STATISTISCHE AMT

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln die vollständigen Ergebnisse für die in Artikel 3 genannten Variablen sowie statistische Tabellen auf der Grundlage dieser Variablen, einschließlich der vertraulichen Angaben, gemäß der Verordnung (Euratom, EWG) Nr. 1588/1990 ⁽⁸⁾ des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften.

Der Inhalt der statistischen Tabellen, die auf den in Artikel 3 genannten Variablen basieren, wird von der Kommission gemäß dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren festgelegt.

(2) Die vollständigen Ergebnisse sowie die Ergebnisse der statistischen Kontrolltabellen werden in Form von Dateien übermittelt. Für ihre Übermittlung sind die Dateien und Datenträger zu verwenden, die die Kommission gemäß dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren festlegt.

(3) Die Übermittlung von Daten erfolgt innerhalb von fünf Monaten nach Ablauf jedes Beobachtungsquartals und innerhalb von acht Monaten nach Ablauf des Jahres für die jährliche Übersicht. Die erste Datenübermittlung bezieht sich auf das erste Quartal des Jahres 1998.

ARTIKEL 8

BERICHTE

(1) Die Mitgliedstaaten legen der Kommission (Eurostat) spätestens gleichzeitig mit den ersten vierteljährlichen Ergebnissen einen ausführlichen Bericht über die von ihnen angewandten Erhebungsverfahren vor.

Weiterhin übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission (Eurostat) Angaben über alle etwaigen wesentlichen Änderungen der angewandten Erhebungsverfahren.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission (Eurostat) jährlich Angaben über die Größe der Stichproben, über die Nichtbeantwortungsrate und, mit Hilfe von

Standardabweichungen oder Zuverlässigkeitsintervallen, über die Zuverlässigkeit der Ergebnisse.

(3) Die Kommission unterbreitet dem Rat nach drei Jahren der Datenerhebung einen Bericht über die bei den Arbeiten zur Durchführung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen.

ARTIKEL 9

VERBREITUNG DER ERGEBNISSE

Die Bestimmungen über die Verbreitung der statistischen Ergebnisse über den Güterkraftverkehr werden gemäß dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren festgelegt.

ARTIKEL 10

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.

ARTIKEL 11

DURCHFÜHRUNGSMODALITÄTEN

Die Modalitäten zur Durchführung dieser Verordnung, einschließlich der Maßnahmen zur Anpassung an die wirtschaftliche und technische Entwicklung, die insbesondere:

- die Anpassung der Erhebungsmerkmale (Artikel 3) und des Inhalts der Anhänge zu dieser Richtlinie;
- die Genauigkeitsanforderungen (Artikel 5);
- die Datensatzbeschreibung und die Codes für die Übermittlung der vollständigen Ergebnisse und der Ergebnisse der statistischen Kontrolltabellen sowie die Form der Übermittlung an die Kommission (Artikel 7);
- die Verbreitung der Ergebnisse

betreffen, werden nach dem in Artikel 12 vorgesehenen Verfahren erlassen.

ARTIKEL 12 VERFAHREN

(1) Die Kommission wird von dem durch den Beschluß des Rates 89/382/EWG, Euratom eingesetzten Ausschuß für das Statistische Programm (im folgenden der „Ausschuß“ genannt) unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall gilt folgendes:

- Die Kommission verschiebt die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von drei Monaten von der Mitteilung an den Rat der Europäischen Union an.
- Der Rat der Europäischen Union kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

ARTIKEL 13

(1) Die Richtlinie 78/546/EWG geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG, wird mit Wirkung vom 1. Januar 1998 aufgehoben.

(2) Die Mitgliedstaaten liefern gemäß der Richtlinie 78/546/EWG, geändert durch die Richtlinie 89/462/EWG auch die bis zum 1. Januar 1998 noch nicht übermittelten Ergebnisse für das Berichtsjahr 1997.

ARTIKEL 14

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.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

- 1 ABl. Nr.
- 2 ABl. Nr.
- 3 ABl. Nr.
- 4 ABl. Nr. L 168 vom 26.6.1973, S. 29
- 5 ABl. Nr. L 226 vom 3.8. 1989, S. 8
- 6 ABl. Nr. L 219 vom 28.8.1993, S. 1
- 7 ABl. Nr. L 181 vom 28.6.1989, S. 47
- 8 ABl. Nr. L 151 vom 15.6.1990, S. 1

**ANHÄNGE ZU DER VERORDNUNG
ÜBER DIE STATISTIK
DES GÜTERKRAFTVERKEHRS**

- ANHANG A LISTE DER VARIABLEN**
- ANHANG B SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION**
- ANHANG C SYSTEMATIK DER ARTEN VON FAHRTEN**
- ANHANG D GÜTERSYSTEMATIK**
- ANHANG E SYSTEMATIK DER GEFAHRGUTKATEGORIEN**
- ANHANG F SYSTEMATIK DER ERSCHEINUNGSFORMEN VON GÜTERN**

ANHANG A

LISTE DER VARIABLEN

Die zu liefernden vollständigen Ergebnisse gliedern sich in:

- A1 Angaben über das Fahrzeug
- A2 Angaben über die Fahrt
- A3 Angaben über die Ware (die Gegenstand der Beförderung ist).

A1 DAS FAHRZEUG BETREFFENDE VARIABLEN

Bei dem Güterkraftfahrzeug kann es sich entweder um ein Einzelfahrzeug (Lastkraftwagen) oder um einen Fahrzeugzug (Lastkraftwagen mit Anhänger, Straßenzugmaschine mit Sattelanhänger) handeln.

Über das Fahrzeug sind folgende Angaben zu liefern:

- Radachsenkonfiguration unter Bezugnahme auf Anhang B
- Alter der Zugmaschine in Jahren (seit der ersten Zulassung)
- zulässiges Gesamtgewicht in 100 kg
- Nutzlast in 100 kg
- Art des Einsatzes (gewerblicher Verkehr/Werkverkehr)
- Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer während des Erhebungszeitraums
 - Lastfahrten
 - Leerfahrten (einschließlich Aussetzfahrten von Straßenzugmaschinen)
- wenn die Angaben auf der Basis einer Stichprobe erhoben werden, Gewichtsanteil des Fahrzeugs, anhand dessen ausgehend von den Einzeldaten vollständige Ergebnisse ermittelt werden können.

Aufeinanderfolgende Konfigurationen

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

Handelt es sich bei dem in der Erhebung erfaßten Kraftfahrzeug dagegen um eine Zugmaschine, auf die in diesem Fall ein Sattelanhänger aufgesattelt wird, oder um einen Lastkraftwagen, an den ein Anhänger gekoppelt wird, betreffen die in der Richtlinie geforderten Angaben das gesamte Güterkraftfahrzeug, d. h. den gesamten Straßenfahrzeugzug. In diesem Falle kann sich während der Erhebungswoche die Konfiguration ändern (an einen Lastkraftwagen wird ein Anhänger gekoppelt oder der Anhänger wird gewechselt; bei einer Zugmaschine wird der Sattelanhänger gewechselt. In diesem Fall 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 sollten für die das Fahrzeug betreffenden Variablen diejenigen Werte eingesetzt werden, die der Konfiguration zu Beginn der ersten im Erhebungszeitraum unternommenen Lastfahrt entsprechen.

Änderung der Art des Einsatzes

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

Definitionen der das Fahrzeug betreffenden Begriffe, die in der Richtlinie verwendet werden

– Kraftfahrzeug:

maschinell angetriebenes Straßenfahrzeug, das normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern oder zum Ziehen von Fahrzeugen, die der Beförderung von Personen oder Gütern dienen, bestimmt ist.

– Straßengüterfahrzeug:

Straßenfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist (Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelanhänger).

- Güterkraftfahrzeug:

Einzelkraftfahrzeug oder Straßenfahrzeugzug für die Beförderung von Gütern. Bei einem Güterkraftfahrzeug kann es sich um einen Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger oder um eine Straßenzugmaschine mit Sattelanhänger handeln.

- Lastkraftwagen:

Fahrzeug mit starrem Rahmen, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist.

- Zugmaschine:

Kraftfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich zum Ziehen anderer Straßenfahrzeuge (im wesentlichen Sattelanhänger) bestimmt ist.

- Anhänger:

Straßengüterfahrzeug, das von einem Kraftfahrzeug gezogen wird.

- Sattelanhänger:

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:

Straßenzugmaschine, an die ein Sattelanhänger angekoppelt ist.

- Lastzug:

Straßengüterfahrzeug, an das ein Anhänger angekoppelt ist.

Schließt Sattelkraftfahrzeug mit zusätzlichem Anhänger ein.

- Zugelassen:

Ein Straßenfahrzeug ist zugelassen, wenn es bei einer amtlichen Stelle in einer Kartei der Straßenfahrzeuge eingetragen ist, unabhängig davon, ob mit dieser Eintragung die Ausgabe eines Kennzeichens verbunden ist.

- Nutzlast:

Von der zuständigen Stelle des Zulassungslandes für zulässig erklärtes Höchstgewicht der Ladung.

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

- Zulässiges Gesamtgewicht:

Von der zuständigen Stelle des Zulassungslandes für zulässig erklärtes Höchstgewicht eines stehenden oder fahrenden Fahrzeugs (oder Fahrzeugzugs) und seiner Ladung zusammengekommen.

A2

DIE FAHRT BETREFFENDE VARIABLEN

Das Güterkraftfahrzeug führt im Erhebungszeitraum entweder Leerfahrten (Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger enthält weder Waren noch leere Verpackungen, sondern ist „völlig leer“) oder Lastfahrten (Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger enthält entweder Waren oder leere Verpackungen, wobei letztere als eigene Ware 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 Beförderungen umfassen.

Über jede Fahrt sind folgende Angaben zu liefern:

- Art der Fahrt gemäß der Systematik in Anhang C
- Gewicht der geladenen Ware(n), Bruttogewicht in 100 kg

- Stelle der Beladung (des Güterkraftfahrzeugs für eine Lastfahrt)

* Definition: Die Stelle der Beladung des Fahrzeugs für eine Lastfahrt ist der Ort, an dem die ersten Waren auf das zuvor völlig leere Fahrzeug geladen werden (oder der Ort, an dem die Straßenzugmaschine an einen beladenen Sattelanhänger 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 bei Beladestellen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik und bei Beladestellen außerhalb des EWR unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR.

- Stelle der Entladung (des Güterkraftfahrzeugs bei einer Lastfahrt)

* Definition: Die Stelle der Entladung des Fahrzeugs bei einer Lastfahrt ist der Ort, an dem die letzten Waren aus dem Güterkraftfahrzeug ausgeladen werden, das danach völlig leer ist (oder der Ort, an dem die Straßenzugmaschine von einem beladenen Sattelanhänger abgekoppelt 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 bei Entladestellen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik und bei Entladestellen außerhalb des EWR unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR.

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

- Auf der Fahrt geleistete Tonnenkilometer.

- Durchquerte Länder (höchstens 5), unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR.

- Gegebenenfalls Stelle der Verladung des Kraftfahrzeugs auf ein anderes Beförderungsmittel unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik bei Verladestellen innerhalb des Europäischen

Wirtschaftsraums und unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR bei Verladestellen außerhalb des EWR.

- Gegebenenfalls Stelle der Abladung des Kraftfahrzeugs von einem anderen Beförderungsmittel unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik bei Abladestellen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums und unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR bei Abladestellen außerhalb des EWR.
- Angabe, ob das Güterkraftfahrzeug bei der Fahrt „voll beladen“ (Möglichkeit 2) oder „nicht voll beladen“ (Möglichkeit 1) ist, unter Bezugnahme auf den ausgefüllten Rauminhalt (Möglichkeit 0 = vereinbarungsgemäß für Leerfahrten).

A3

DIE WARE BETREFFENDE VARIABLEN (DER BEFÖRDERUNG)

Eine Lastfahrt kann aus mehreren Beförderungen bestehen; eine Beförderung ist definiert als die Beförderung einer unter Bezugnahme auf eine bestimmte Ebene einer Systematik definierten) Warenart zwischen ihrer Be- und Entladestelle.

Über eine im Rahmen einer Lastfahrt stattfindende Beförderung sind folgende Angaben zu liefern:

- Art der beförderten Ware unter Bezugnahme auf die Warengruppen einer einschlägigen Klassifikation (vgl. Anhang D), einschließlich der Gruppe „nur Verpackung“.
- Gewicht der Ware, Bruttogewicht in 100 kg.
- Gegebenenfalls Gefährlichkeit der Ware unter Bezugnahme auf eine Kategorie von gefährlichen Waren gemäß den in Anhang E aufgeführten Hauptkategorien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).
- Verpackungsart der Ware unter Bezugnahme auf die in Anhang F aufgeführte erste Ziffer der Empfehlung Nr. 21 der Vereinten Nationen.
- Beladestelle der Ware unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik bei Beladestellen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes und unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR bei Beladestellen außerhalb des EWR.
- Entladestelle der Ware unter Bezugnahme auf Ebene III der NUTS-Systematik bei Entladestellen innerhalb des Europäischen

Wirtschaftsraumes und unter Bezugnahme auf die GEONOMENKLATUR bei Entladestellen außerhalb des EWR.

- Zurückgelegte Entfernung; tatsächliche Entfernung ausschließlich der Strecke, die das Güterkraftfahrzeug auf einem anderen Beförderungsmittel zurücklegt.

BEFÖRDERUNGEN IM RAHMEN EINER FAHRT IM SAMMELVERKEHR ODER EINER FAHRT IM VERTEILVERKEHR

(Möglichkeit 3 der Systematik der Arten von Fahrten)

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

Für diese als solche ermittelten Fahrten wird ausgehend von den Angaben zur Fahrt eine einzige fiktive Beförderung angesetzt.

Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission seine Definition dieser Art von Fahrt mit und erläutert die vereinfachenden Hypothesen, die er bei der Datensammlung über die entsprechenden Beförderungen anzuwenden gezwungen ist.

METHODISCHER ANHANG LASTFAHRT UND BEFÖRDERUNG

Je nach Mitgliedstaat erfolgt die Datensammlung:

- entweder unter Zugrundelegung der Beschreibung jeder einzelnen Beförderung von Waren (bei zusätzlicher Erfassung der Leerfahrten)
- oder unter Zugrundelegung der Beschreibung der mit dem Fahrzeug zur Beförderung von Waren unternommenen Fahrten.

In der Mehrzahl der Fälle wird während einer Lastfahrt nur eine einzige Beförderung durchgeführt, d. h.

- geladen ist eine einzige Warenart (gemäß dem verwendeten Güterverzeichnis, im vorliegenden Fall die 24 von der NST/R abgeleiteten Gütergruppen)
- es gibt nur eine Stelle der Beladung
- es gibt nur eine Stelle der Entladung.

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 Waren (sämtliche Einzelbeförderungen zusammengekommen)
- als auch die mit dem Fahrzeug zur Beförderung von Waren unternommenen Fahrten bei gleichzeitiger Erfassung der Beförderungskapazität und der Auslastung dieser Kapazität (Lastfahrten mit Auslastungskoeffizient, Leerfahrten)

beschreiben.

Im Rahmen dieser Richtlinie sind sowohl die Beförderungen von Waren als auch die Fahrten zu beschreiben. Es ist jedoch nicht wünschenswert, die Transportunternehmer zu sehr mit statistischen Aufgaben zu belasten, indem sie aufgefordert werden, künftig sowohl zu den Beförderungen von Waren als auch zu den unternommenen Fahrten detaillierte Angaben zu machen.

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

Das Problem stellt sich, wenn einer einzigen Lastfahrt mehrere Beförderungen entsprechen, was möglicherweise auf folgende Umstände zurückzuführen ist:

- es gibt mehrere Stellen der Be- und/oder Entladung (deren Anzahl jedoch begrenzt ist, anderenfalls würde es sich um Sammelverkehr oder Verteilverkehr handeln, 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 Beförderungen zusammenfassen;

- bei einer Lastfahrt werden mehrere Arten von Waren befördert, was in der Regel statistisch nicht erfaßt wird, weil nur die **einzige oder Hauptart** der beförderten Ware 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.

ANHANG B

SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION

Handelt es sich um einen Fahrzeugzug, so ist die Anzahl der Achsen des gesamten Zuges, d. h. Lastkraftwagen plus Anhänger oder Zugmaschine plus Sattelanhänger, anzugeben.

Folgende Kategorien werden unterschieden:

1. Anzahl der Achsen von Einzelfahrzeugen (Lastkraftwagen): Codierung

- 2	120
3	130
4	140
sonstige	199

2. Anzahl der Achsen von Fahrzeugzügen: Lastkraftwagen plus Anhänger:

2+1	221
2+2	222
2+3	223
3+2	232
3+3	233
sonstige	299

3. Anzahl der Achsen von Fahrzeugzügen: Zugmaschine plus Sattelanhänger:

2+1	321
2+2	322
2+3	323
3+2	332
3+3	333
sonstige	399

4. Zugmaschine allein 499

ANHANG C

SYSTEMATIK DER ARTEN VON FAHRTEN

1. Lastfahrt, die eine Beförderung umfaßt
2. Lastfahrt, die mehrere Beförderungen umfaßt, aber nicht als Fahrt im Sammelverkehr oder Verteilverkehr angesehen wird.
3. Lastfahrt im Sammelverkehr oder Lastfahrt im Verteilverkehr
4. Leerfahrt

ANHANG D

GÜTERSYSTEMATIK

Die Gütersystematik entspricht der NST/R, bis diese von der Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten ausgetauscht wird. Die Systematik beinhaltet zusätzlich die Gruppe „nur Verpackung“.

GÜTERGRUPPEN

Gütergruppen	Kapitel NST/R ¹	Gruppen NST/R 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, 16, 17	Andere Nahrungs- und Futtermittel
7		18	Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
8	2	21, 22, 23	Feste mineralische Brennstoffe
9	3	31	Rohes Erdöl
10		32, 33, 34	Mineralölerzeugnisse
11	4	41, 46	Eisenerze, Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Hochofengas, Schwefelkiesabbrände
12		45	NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschließlich Halbzeug)
14	6	64, 69	Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe
15		61, 62, 63, 65	Steine und Erden
16	7	71, 72	Natürliche oder chemische Düngemittel
17	8	83	Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie, Teere
18		81, 82, 89	Chemische Erzeugnisse, ausgenommen Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie sowie Teere
19		84	Zellstoff, Altpapier
20	9	91, 92, 93	Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen, Motoren, auch zerlegt, und 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	Sonstige Waren

ZUSÄTZLICHE GRUPPE

25		Nur Verpackung
----	--	----------------

ANHANG E

SYSTEMATIK DER GEFÄHRGUTKATEGORIEN*

- 10 Explosionsfähige Stoffe und Gegenstände
- 20 Verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase
- 30 Entzündbare flüssige Stoffe
- 41 Entzündbare feste Stoffe
- 42 Selbstentzündliche Stoffe
- 43 Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln
- 51 Entzündend wirkende Stoffe
- 52 Organische Peroxide
- 61 Giftige Stoffe
- 62 Ansteckende Stoffe
- 70 Radioaktive Stoffe
- 80 Ätzende Stoffe
- 90 Sonstige gefährliche Stoffe und Gegenstände

* Jede Kategorie entspricht entweder einer Klasse oder einer Untergliederung einer Klasse der Gefahrgutsystematik nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter (ADR) - Vereinte Nationen, Wirtschaftskommission für Europa.

ANHANG F

SYSTEMATIK DER ERSCHEINUNGSFORMEN VON GÜTERN*

- 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.

Finanzbogen

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Entwurf einer Verordnung des Rates zur Erfassung des Güterkraftverkehrs.

2. HAUSHALTSLINIE

Linie B5-600

3. RECHTSGRUNDLAGE

- Artikel 213 des Vertrages.
- Entscheidung 93/464/EWG des Rates vom 22. Juli 1993 über das Rahmenprogramm für prioritäre Maßnahmen im Bereich der statistischen Information 1993 bis 1997 (ABl. Nr. L 219 vom 28.8.1993);
- Beschluß 89/382/EWG des Rates vom 19. Juni 1989 zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 181 vom 28.6.1989).

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Mit der vorliegenden Verordnung sollen den Gemeinschaftsorganen und einzelstaatlichen Verwaltungen die harmonisierten statistischen Angaben zum Güterkraftverkehr bereitgestellt werden, die zur Erarbeitung, Weiterverfolgung, Kontrolle und Bewertung der Gemeinschaftspolitik erforderlich sind, wobei bei einigen wesentlichen Punkten (Kabotage, regionaler Herkunfts- und Bestimmungsort des innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehrs, Fahrstrecke der Fahrzeuge und Auslastungsgrad) die bereits in Anwendung der beiden bestehenden Richtlinien (78/546/EWG und 89/462/EWG) erfaßten Angaben ergänzt werden. Diese Angaben sind ferner, im Rahmen der Vollendung des Binnenmarktes, für die sozio-ökonomischen Akteure der Gemeinschaft bestimmt. Sie tragen dazu bei, auf internationaler Ebene die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors Güterkraftverkehr zu verbessern. Darüber hinaus sind sie Teil der von Forschungsinstituten und Universitäten benötigten Informationen.

4.2 Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über eventuelle Verlängerungen

Es handelt sich um ein mehrjähriges Programm, das mit dem letzten Jahr des derzeitigen Statistischen Programms der Gemeinschaft (1997) ausläuft und im Rahmen des nächsten Programms fortgesetzt wird; allerdings endet der Haushaltsbeitrag der Gemeinschaft nach 1999.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel (GM)

5.3 *Betreffende Einnahmen*

Der Verkauf der statistischen Produkte (Datenbank, Veröffentlichungen) deckt teilweise die von Eurostat getragenen Kosten der Erstellung.

6. ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

– Zuschuß zwecks Kofinanzierung mit anderen öffentlichen Geldgebern

An die Mitgliedstaaten gerichtet, um das Ziel der Maßnahme zu erreichen .

Aus dem Verkauf der statistischen Ergebnisse (Datenbank, Veröffentlichungen) dürften sich Einnahmen von schätzungsweise mindestens 20 000 ECU pro Jahr erzielen lassen.

7. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

7.2 Beitrag an die Mitgliedstaaten

	Haushaltsjahr 1997	1998	1999	Insgesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,9 Mio ECU

7.3 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Wegen der Ausweitung der bestehenden Datenerfassungssysteme im Bereich Güterkraftverkehr wird der Gesamtbedarf anhand der von den Mitgliedstaaten eingegangenen Angaben auf 0,9 Mio. ECU geschätzt (sofern Angaben vorliegen).

Erfaßter Zeitraum: letztes Jahr des laufenden Statistischen Programms der Gemeinschaft (1997) sowie die Jahre 1998 und 1999.

	Haushaltsjahr 1997	1998	1999	Insgesamt
Verpflichtungs- ermächtigungen	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,9 Mio ECU
Zahlungs- ermächtigungen				
Haushaltsjahr 1997	0,21 Mio ECU			0,21 Mio ECU
1998	0,09 Mio ECU	0,21 Mio ECU		0,3 Mio ECU
1999		0,09 Mio ECU	0,21 Mio ECU	0,3 Mio ECU
2000			0,09 Mio ECU	0,09 Mio ECU
Insgesamt	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,3 Mio ECU	0,9 Mio ECU

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSVORKEHRUNGEN

Die übermittelten Daten werden von der Kommission überprüft, die somit über die Zweckmäßigkeit von finanziellen Unterstützungsmaßnahmen befinden kann. Die Daten werden vor der Zahlung unter Berücksichtigung vertraglicher Verpflichtungen und der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung überprüft. Maßnahmen zur Betrugsbekämpfung (Kontrolle, Vorlage von Berichten usw.) sind in allen zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern geschlossenen Abkommen bzw. Verträgen enthalten.

9. ANGABEN ZUR KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppen

- Einzelziele

Bereitstellung von quantitativen Bestandteilen für die Gemeinschaftsorgane, damit diese die Politik im Bereich des Güterkraftverkehrs und insbesondere jedes Aktionsprogramm gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Haushaltsordnung erstellen, weiterverfolgen und evaluieren können.

Bereitstellung vergleichbarer statistischer Daten über alle Mitgliedstaaten für die einzelstaatlichen Verwaltungen, damit diese die Entwicklung der Gemeinschaftspolitik im Bereich des Güterkraftverkehrs bewerten und kontrollieren können.

Bereitstellung der erforderlichen Daten zum Güterkraftverkehr für die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Akteure der Gemeinschaft, damit diese in ihrem jeweiligen Tätigkeitsbereich Entscheidungen treffen und bewerten können; somit stellen sie einen wesentlichen Bestandteil des europäischen Informationsmarktes dar.

Bereitstellung der erforderlichen Angaben für Wissenschaftler, damit diese die Analysen und die Kenntnisse über das wirtschaftliche und soziale Leben in der Gemeinschaft vorantreiben können.

- Zielgruppe

Kommission, Mitgliedstaaten, sozio-ökonomische Akteure, Forschungsinstitute und Universitäten.

9.2 Begründung der Maßnahme

Die Finanzierung dieser Maßnahme liegt hauptsächlich bei den Mitgliedstaaten, die bereits über Datenerfassungssysteme im Bereich des Güterkraftverkehrs in Anwendung der beiden bestehenden Richtlinien (78/546/EWG und 89/462/EWG) verfügen. Allerdings müssen die in Anwendung dieser beiden Richtlinien erfaßten Daten in wesentlichen Punkten ergänzt werden (Kabotage, regionaler Herkunftsort und Bestimmungsort des innergemeinschaftlichen grenzüberschreitenden Verkehrs, Fahrstrecke der Fahrzeuge und Auslastungsgrad).

Mit einem Haushaltsbeitrag der Gemeinschaft lassen sich die erforderlichen Zusatzangaben in den verschiedenen Ländern rascher verwirklichen.

Schwierigkeiten könnten auftreten, wenn bestimmte Mitgliedstaaten nicht in der Lage sein sollten, die erforderlichen Mittel bereitzustellen, um die geplante Maßnahme erfolgreich durchzuführen.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

- *Modalitäten und Periodizität der Bewertung*

- *Bewertung der Ergebnisse*

Als Bestandteil des Statistischen Programms der Gemeinschaft wird die Maßnahme in diesem Rahmen weiterverfolgt.

Der Ablauf des Statistischen Programms wird kontinuierlich anhand einer Übersichtstabelle weiterverfolgt, in der für jedes Vorhaben die operationellen Ziele und die erforderlichen Mittel in bezug auf die Ziel-/ Leistungs-Analyse festgelegt wird.

Zu Beginn eines jeden Jahres wird von Eurostat ein Bericht über den Fortgang des Programms im Vorjahr erstellt. Dieser Bericht enthält drei Teile:

- Im ersten Teil wird für jede Politik die Bilanz der im Laufe des Jahres erzielten Hauptziele aufgestellt;
- im zweiten Teil werden für jedes Vorhaben die festgelegten Ziele und die erzielten Ergebnisse beschrieben,
- der dritte Teil enthält statistische Daten zum Einsatz von Personal, Haushaltsmitteln, EDV- und administrativen Ressourcen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, daß nach drei Jahren der Durchführung die Kommission dem Parlament, dem Rat und dem Wirtschafts- und Sozialausschuß über die Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung berichtet (d.h. im Jahr 2000, wenn 1997 das erste Jahr der Datenerfassung ist).

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (TEIL A VON EINZELPLAN III DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

10.1 Auswirkungen auf den Personalbestand

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
		Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	Personal der betr. GD oder Dienststelle	Heranziehung v. zusätzlichem Personal	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	2		2		Ab 1998
	B	1		1		
	C					
Sonstige Ressourcen						
Insgesamt						

Bei zusätzlich erforderlichem Personal ist anzugeben, in welchem zeitlichen Rhythmus dieses bereitgestellt werden muß.

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

(in ECU)

	Betrag	Berechnungsweise
Beamte		
Bedienstete auf Zeit		
Sonstige Ressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Insgesamt		

Die angegebenen Beträge entsprechen den für zusätzliches Personal anfallenden Kosten für die Gesamtlaufzeit von befristeten Maßnahmen; bei unbefristeten Maßnahmen werden diese Kosten jeweils für ein Jahr angegeben.

10.3 Durch die Maßnahme bedingte sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb

(in ECU)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Betrag	Berechnungsweise
Insgesamt		

Die angegebenen Beträge entsprechen den anfallenden Mehrkosten für die Gesamtdauerzeit von befristeten Maßnahmen; bei unbefristeten Maßnahmen werden diese Kosten jeweils für ein Jahr angegeben.

AUSWIRKUNGEN AUF DIE UNTERNEHMEN

**Auswirkungen der vorgeschlagenen Verordnung auf die Unternehmen
unter besonderer Berücksichtigung der kleinen und mittleren Unternehmen
(KMU)**

Titel der vorgeschlagenen Verordnung

Entwurf einer Verordnung des Rates zur Erfassung des Güterkraftverkehrs

Dokumenten-Nr.:

Vorgeschlagene Verordnung

**1. Notwendigkeit eines Rechtsakts der Gemeinschaft unter Berücksichtigung
des Subsidiaritätsprinzips in diesem Bereich und wichtigste Ziele**

Die vorgeschlagene Verordnung soll die Erstellung harmonisierter statistischer Informationen über den Güterkraftverkehr ermöglichen, die zur Erarbeitung, Weiterverfolgung, Kontrolle und Bewertung der gemeinsamen Verkehrspolitik erforderlich sind, wobei die Vergleichbarkeit mit den über andere Verkehrsträger vorliegenden Daten angestrebt wird. Der vorgeschlagene Rechtsakt soll die Richtlinien 78/546/EWG und 89/462/EWG ersetzen, da die statistischen Angaben, die sich aus der Anwendung dieser Vorschriften ergeben, angesichts der Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik nicht mehr ausreichen.

Der vorliegende Entwurf einer Verordnung wird in Abänderung der vorhandenen Richtlinien neue Daten zu folgenden Punkten bereitstellen:

- Frachtart (einschließlich Container, Wechselbehälter, auf Paletten gepackte Güter und Massengut)
- Gefahrgut im Sinne der Richtlinie 94/55/EG des Rates
- Auslastung der Transportkapazitäten (vollbeladen/Teilladung/Leererfahrt)
- Fahrzeugtyp (zulässiges Gesamtgewicht, Achsanordnung)
- grenzüberschreitende Verkehrsströme
- Kabotage (innerstaatliche Beförderungsleistungen durch gebietsfremde Verkehrsunternehmen).

In den folgenden politischen Bereichen werden ein neuer Rechtsakt über die Güterverkehrsstatistiken und neue Datensätze besonders dringend benötigt:

- intermodaler Güterverkehr
- transeuropäische Netze
- Verkehrssicherheit
- Binnenmarkt und Liberalisierung des Verkehrssektors (Kabotage).

Intermodaler Güterverkehr

a) Die Gemeinschaftspolitik

Ein effizienteres europäisches Verkehrssystem ist eines der Hauptziele der gemeinsamen Verkehrspolitik. Indem er die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger kombiniert, verbessert der intermodale Verkehr die Effizienz des gesamten Verkehrssystems. Daher spielt die Förderung von Intermodalität in der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik eine immer wichtigere Rolle. Die Mitteilung der Kommission über Intermodalität und intermodalen Güterverkehr in der Europäischen Union (Kom(97) 243 endg.) vom 29. Mai 1997 sieht in verschiedenen Bereichen Maßnahmen zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs vor.

b) Benötigte Daten

Das Aktionsprogramm der Mitteilung über das intermodale Verkehrssystem der Zukunft sieht unter anderem die Entwicklung von Konzepten für intermodale Güterverkehrsstatistiken vor. Statistiken über den intermodalen Verkehr sind eine Voraussetzung für die weitere Entwicklung und für die Kontrolle der politischen Maßnahmen im Bereich des intermodalen Verkehrs. Insbesondere werden Daten über die Transportketten, die Frachtarten und die Beförderung in Containern benötigt.

c) Durch die vorgeschlagene Verordnung bereitgestellte Daten

Die vorgeschlagene Verordnung wird Daten über die wichtigen Aspekte des intermodalen Verkehrs bereitstellen. Hierzu gehören Informationen über den Fahrzeugtyp und die Klassifizierung der Frachtarten in Übereinstimmung mit der Empfehlung 21 der Vereinten Nationen, die die Frachtarten "Container" und "bewegliche Ausrüstung" sowie weitere Kriterien (darunter die Gruppen "nur Leergut" und "reine Leerfahrt") umfaßt. Diese Angaben werden dringend für die Kontrolle und die weitere Entwicklung der intermodalen Verkehrspolitiken benötigt.

Transeuropäische Verkehrsnetze

a) Die Gemeinschaftspolitik

Der Gemeinsame Markt kann ohne ein effizientes europäisches Verkehrssystem nicht funktionieren. Die Engpässe bei den Infrastrukturen können den freien Personen- und Warenverkehr behindern. Die Schaffung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist daher ein Schlüsselfaktor für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes in der Zukunft. Im vergangenen Jahr wurden Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgestellt. Alle zwei Jahre erstattet die Kommission Bericht über die Schaffung der TEVN. Darüber hinaus müssen diese Leitlinien regelmäßig (alle 5 Jahre) überprüft werden, und für diese Überprüfung werden umfangreiche statistische Informationen über die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsströme erforderlich sein. Artikel 21 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sieht die erstmalige Überprüfung der Leitlinien vor dem 1. Juli 1999 vor.

b) Benötigte Daten

Es werden Daten über die Infrastrukturparameter (Knotenpunkte und Verbindungen) sowie über den Verkehr (von Region zu Region sowie über Ströme im Verkehrsnetz) benötigt (hierzu gehören auch Daten über den kombinierten/intermodalen Verkehr).

c) Durch die vorgeschlagene Verordnung bereitgestellte Daten

Die vorgeschlagene Verordnung wird Daten über die grenzüberschreitenden Verkehrsströme bereitstellen. Diese Angaben werden dringend für die Analyse des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Evaluierung des (überwiegend aus internationalen Fernverkehrsverbindungen bestehenden) transeuropäischen Verkehrsnetzes benötigt.

Verkehrssicherheit

a) Die Gemeinschaftspolitik

Durch den Vertrag von Maastricht erhielt die Europäische Union neue Verantwortlichkeiten im Bereich der Verkehrssicherheit. Eine der politischen Gemeinschaftsmaßnahmen - sie wird in der Mitteilung KOM(97) 131 endg. der Kommission "Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU: Programm für 1997-2001" dargelegt - zielt darauf ab, den Verkehr so sicher wie möglich zu machen (durch Forschungsarbeiten, Harmonisierung der technischen Vorschriften und allgemeine verkehrspolitische Maßnahmen). Auf diese Weise soll die Zahl der Unfälle, Verletzten und Todesopfer im Straßenverkehr gesenkt werden.

b) Benötigte Daten

Es werden Angaben über den Gefahrguttransport (nach Verkehrsart und Gütern) benötigt.

Die fehlende Verfügbarkeit von Daten über den Gefahrguttransport auf der Straße stellt ein statistisches Problem für den Ausbau der Verkehrspolitik dar.

c) Durch die vorgeschlagene Verordnung bereitgestellte Daten

Die neue Verordnung wird Daten über den Gefahrguttransport im Sinne der Richtlinie 94/55/EG des Rates bereitstellen. Diese Klassifizierung spiegelt den statistischen Bedarf der Verkehrspolitik wider.

Binnenmarkt und Liberalisierung des Verkehrs (Kabotage)

a) Die Gemeinschaftspolitik

Die Verwirklichung des Gemeinsamen Markts für Waren und Dienstleistungen ist eines der Hauptziele der Kommission. Obwohl hier im Jahre 1993 beträchtliche Fortschritte erzielt wurden, wurde die Vollendung des Gemeinsamen Marktes noch nicht in allen Punkten erreicht. Im Straßenverkehrssektor wurde ein Krisenmechanismus in die Bestimmungen über die Liberalisierung aufgenommen, um auf die eventuell auf bestimmten Märkten des Krafverkehrs auftretenden Probleme reagieren zu können.

b) Benötigte Daten

Daten über Kabotage werden nicht nur benötigt, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu kontrollieren, sondern auch, um ein vollständiges Bild der Nachfrage nach Verkehrsleistungen zu erhalten, wie es generell von der Verkehrspolitik gefordert wird. Verkehrsdaten werden immer häufiger durch Stichprobenerhebungen bei den Verkehrsunternehmen gesammelt; Kabotageoperationen werden jedoch durch die bestehenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften noch nicht erfaßt.

c) Durch die vorgeschlagene Verordnung bereitgestellte Daten

Ab Mitte des Jahres 1998 wird die neue Verordnung die einzige Quelle für Daten über Kabotage sein, denn die derzeitige Regelung (auf der Grundlage der mit den Genehmigungen verknüpften Lagerbücher) wird Ende Juni 1998 auslaufen.

Die vorgeschlagene Verordnung wird Daten zur Verfügung stellen, die gemäß den heutigen Erfordernissen einer modernen, rationellen und effizienten Verkehrspolitik erhoben wurden. (Vergleichbare Änderungen sind für den übrigen Binnenverkehr - Schiene und Binnenschifffahrt - geplant.)

Auswirkungen auf die Unternehmen

2. Betroffene

- Branchen

Potentiell sind alle Unternehmen betroffen, die Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr mit mindestens 3,5 Tonnen Nutzlast bzw. mindestens 6 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht einsetzen, unabhängig davon, ob sie diese Fahrzeuge im Werkverkehr oder im gewerblichen Verkehr einsetzen. Es wird jedoch nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die Daten in allen Mitgliedstaaten durch Stichproben (vgl. Anhang I und II) auf der Grundlage einer Kartei über Straßenfahrzeuge erhoben werden (siehe Anhang I und II). Pro Erhebungsjahr wird die Befragung nur für eine Stichprobe von Fahrzeugen durchgeführt (gewöhnlich in einem Umfang von 20 bis 30 % des gesamten Fahrzeugbestands). Für jedes der in die Stichprobe gelangten Fahrzeuge sind der innerhalb eines eingegrenzten Zeitraums durchgeführte Verkehr und/oder die zur Durchführung des Verkehrs im betreffenden Zeitraum zurückgelegten Fahrstrecken zu beschreiben (im allgemeinen beträgt dieser Zeitraum eine Woche, wobei sich die Fahrzeugstichprobe auf die 52 Wochen des Jahres verteilt).

Auf dieser Grundlage wird die der Fahrzeugkartei entnommene Stichprobe im allgemeinen nach der Fahrzeuggröße geschichtet: Für die größten Fahrzeuge (die stärker diversifizierte Verkehrsleistungen auf längeren Strecken durchführen) besteht eine größere Wahrscheinlichkeit der Befragung. Nun haben diese Fahrzeuge jedoch einen wichtigen Anteil an der im gewerblichen Verkehr eingesetzten Flotte, das heißt, sie sind Eigentum der Verkehrsunternehmen, deren Haupttätigkeit unter die NACE-Klasse 60.24 "Leistungen bei der Güterbeförderung im Straßenverkehr" fällt.

Einige Länder, die in ihre Fahrzeugkartei die Haupttätigkeit des Eigentümerunternehmens aufnehmen, wenden unabhängig von der Fahrzeuggröße höhere Stichprobenquoten auf Verkehrsunternehmen an, deren Fahrzeuge intensiv für Verkehrsleistungen eingesetzt werden, die einen stärkeren Grad der Diversifizierung aufweisen als der Werkverkehr und auf längeren Strecken durchgeführt werden.

Die Unternehmen der NACE-Klasse 60.24 "Leistungen bei der Güterbeförderung im Straßenverkehr" sind somit insbesondere betroffen.

- Unternehmensgröße (Anteil der kleinen und mittleren Unternehmen)

Grundsätzlich sind Unternehmen jeder Größe betroffen, es sind jedoch indirekte Bestimmungen vorgesehen, um die mögliche Belastung der kleinen und mittleren Unternehmen durch die Statistik gering zu halten. So hat man den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, von dem Anwendungsbereich der Verordnung den Verkehr auszunehmen, der mit kleineren Fahrzeugen durchgeführt wird. (Diese Regelung betrifft Fahrzeuge, die von kleinen und mittleren Unternehmen im Werkverkehr (Nahverkehr) eingesetzt werden und für die gemeinsame Verkehrspolitik nicht relevant sind.)

In Anbetracht dessen setzt sich die NACE-Klasse 60.24 "Leistungen bei der Güterbeförderung im Straßenverkehr" zwar aus großen Unternehmen, aber auch aus einer großen Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen zusammen, bei denen es sich häufig um Einzelunternehmen handelt. Der Unternehmensleiter ist gleichzeitig Fahrer des einzigen Fahrzeugs, das im Besitz des Unternehmens ist. Wenn das betreffende Fahrzeug in die Stichprobe gelangt ist, muß der Unternehmer den Verkehr beschreiben, den er in der Woche durchgeführt hat, auf die sich die Befragung, für die er ausgewählt wurde, bezieht.

- besondere Gebiete der Gemeinschaft, in denen diese Unternehmen ihren Standort haben

Die vorgeschlagene Verordnung gilt für alle Länder der Gemeinschaft.

3. Verpflichtungen der Unternehmen aufgrund der vorgeschlagenen Verordnung

Wie es bereits in Anwendung der vorhandenen Richtlinien (78/546/EWG und 89/462/EWG) geschieht, müssen Unternehmen, die über betriebseigene Fahrzeuge für den Güterkraftverkehr verfügen oder Fahrzeuge im Güterkraftverkehr betreiben, die Bestimmungen der Verordnung durch Bereitstellung der erforderlichen Daten erfüllen, wenn ihre Fahrzeuge im Rahmen der in den Mitgliedstaaten durchgeführten Stichprobenerhebungen ausgewählt wurden.

Die von den Unternehmen verlangten Zusatzangaben sollten möglichst gering gehalten werden. Nach dem Wortlaut des Verordnungsentwurfs haben die Mitgliedstaaten nämlich die Möglichkeit, die von ihnen bereits erfaßten Angaben bestmöglich zu nutzen, um sowohl den Güterkraftverkehr als auch die Fahrstrecken der Fahrzeuge, die diesen Verkehr durchführen, zu beschreiben. Zu diesem Zweck sollen sie beim zuständigen statistischen Dienst ergänzende Ad-hoc-Kodierungen vornehmen, ohne den derzeit verwendeten Fragebogen zu erweitern. Außerdem

haben Schätzungen ergeben, daß die Beantwortung der Fragen in der neuen Version der Umfrage höchstens fünf Minuten zusätzlich zu den etwa vierzig Minuten in Anspruch nehmen würde, die bei der derzeitigen Form der Erhebung aufzuwenden sind. (Die Antwortquote liegt insgesamt bei 90 %). Auf diese Weise wäre die zusätzliche Belastung der Unternehmen gering, und der zusätzliche Aufwand wäre in erster Linie von dem statistischen Dienst zu tragen, der die Erfassung vornimmt und der darüber hinaus die Kodierung der Herkunfts- und Bestimmungsregion, des Verkehrs sowie der Fahrstrecken für den innerstaatlichen bzw. innergemeinschaftlichen Verkehr gewährleisten sollte.

4. Voraussichtliche wirtschaftliche Auswirkungen der Verordnung

- auf die Beschäftigungslage
- auf Investitionen und die Neugründung von Unternehmen
- auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen

Der Ausbau der gemeinsamen Verkehrspolitik erfordert eine bestmögliche Kenntnis von Umfang und Entwicklung des Güterkraftverkehrs, der einen Anteil von mehr als 70 % am Landverkehr der Union hat.

Der vorliegende Entwurf einer Verordnung soll daher die beiden geltenden Richtlinien ergänzen und ersetzen, um den neuen Bedarf der europäischen Verkehrspolitik zu befriedigen. So sieht der Entwurf die Erhebung von Daten über den Verkehr von Region zu Region, über den Fahrzeugtyp, die Ladung und über Kabotage vor. Benötigt werden diese Angaben für den Aufbau der transeuropäischen Netze, die Verwaltung der Infrastrukturen, die Überwachung des Gefahrguttransports, den Ausbau des intermodalen Verkehrs und für die Beobachtung der Kabotage. Über diese Verkehrsart liegen nämlich nur wenige Informationen vor, und der vorgeschlagene Rechtsakt wird in diesem Bereich künftig die einzige Datenquelle sein. Solche Statistiken sind mit Sicherheit sinnvoll, denn in vielen Mitgliedstaaten werden die entsprechenden Daten bereits erhoben.

Neben der europäischen Verkehrspolitik werden die neuen Datensätze auch anderen Nutzern zugute kommen: Privatleuten, Wissenschaftlern und Beratern, bei denen eine Nachfrage nach vollständigen und auf der europäischen Ebene harmonisierten statistischen Angaben besteht, und schließlich auch den kleinen und mittleren Unternehmen, die Informationen über den europäischen Verkehrsmarkt benötigen, sich jedoch die Marktbeobachtungssysteme, über die die großen Unternehmen verfügen, nicht leisten können. Auf diese Weise könnten die gesammelten Angaben dazu beitragen, daß die kleinen und mittleren Unternehmen eine bessere Kenntnis des Marktes, auf dem sie tätig sind, erhalten und die Gelegenheiten erkennen und ergreifen können, die ihnen durch das starke Wachstum des grenzüberschreitenden und intermodalen Verkehrsmarktes geboten werden. (In Tonnenkilometern hat der grenzüberschreitende Verkehr bereits einen Anteil von 35 %, und er entwickelt sich schneller als der Nah- oder Inlandsverkehr.)

5. Bestimmungen der vorgeschlagenen Verordnung, die der besonderen Lage der kleinen und mittleren Unternehmen Rechnung tragen (geringere oder unterschiedliche Anforderungen)

Indirekt enthält die vorgeschlagene Rechtsvorschrift solche Bestimmungen, da die Untersuchung auf einer nach Zeit, Bereich und Fahrzeuggröße geschichteten Stichprobenerhebung basiert. Für die KMU ist es daher weniger wahrscheinlich als für die großen Unternehmen, in die Stichprobe zu gelangen. In Anbetracht der Informationen, über die die statistischen Ämter bereits auf der Ebene ihrer eigenen Verzeichnisse verfügen, ist es darüber hinaus durchaus denkbar, daß die Berufsorganisationen des Sektors in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten an den im Hinblick auf eine Vereinfachung des Fragebogens vorzunehmenden eventuellen Änderungen beteiligt werden.

Konsultation

6. Organisationen, die zu der vorgeschlagenen Verordnung konsultiert werden, und ihre wichtigsten Auffassungen

Unter der Leitung von Eurostat war die Vorbereitung der Folgeversionen des Entwurfs einer Verordnung Gegenstand eingehender Erörterungen mit den Mitgliedstaaten. Auf Anregung des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik (CCST) wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe gebildet, die am 28. Februar 1991, 30. Januar 1992, 18. Februar 1992 sowie am 18. und 19. Februar 1993 zusammentrat. Der CCST selbst begleitete bei seinen Sitzungen am 17. und 18. April 1991, 9. und 10. März 1992, 9. und 10. März 1993 sowie am 12. und 13. Mai 1993 die Weiterentwicklung der Rechtsvorschrift. Und schließlich unterstützte der Ausschuß für das Statistische Programm, in dem die Generaldirektoren der Statistischen Ämter der Mitgliedstaaten vertreten sind, den Entwurf in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1994 und stimmte der Weiterleitung an den Rat zu.

Die Berufsorganisationen im Kraftverkehrssektor (Union Routière Internationale, Internationaler Straßenverband - IRF, Internationale Straßentransportunion - IRU) nahmen an den oben erwähnten Sitzungen des CCST teil.

Anläßlich einer Konsultationssitzung der wichtigsten europäischen Berufsorganisationen der KMU und der IRU, die am 9. April 1997 durch die GD XXIII organisiert wurden, legte Eurostat in Zusammenarbeit mit der GD VII den Entwurf der Verordnung in seinen Grundzügen dar und betonte dabei die Auslegung des Entwurfs im Hinblick darauf, die Belastung der Unternehmen, und insbesondere der KMU, gering zu halten.

Die GD VII wies nochmals auf den dringenden Bedarf an statistischen Angaben hin, die durch die vorgeschlagene Verordnung im Rahmen einer effizienteren Weiterverfolgung des Verkehrsmarktes und seiner künftigen Entwicklung bereitgestellt werden sollen. Diese Angaben würden eine eingehendere Analyse des Verkehrs von Region zu Region (und nicht nur, wie zur Zeit, von Land zu Land), des Fahrzeugtyps, der Art der Ladung und der Kobotage ermöglichen. Diese Angaben sind unerlässlich für die Evaluierung des transeuropäischen Netzes, für die Infrastrukturpolitik im allgemeinen, für den Ausbau des intermodalen Verkehrs, für eine effizientere Verkehrssicherheitspolitik und für eine zuverlässigere Bewertung der Transportkosten.

Desweiteren wurde der direkte und indirekte Nutzen betont, den die KMU aus hochwertigen Statistiken ziehen können. Dies betrifft insbesondere eine bessere Kenntnis des Marktes, auf dem sie tätig sind.

Trotz gewisser Befürchtungen im Hinblick auf eine mögliche Belastung der Unternehmen und insbesondere der KMU, denen bereits zahlreiche administrative Pflichten auferlegt werden (kumulative Wirkung), haben die Berufsorganisationen der KMU anerkannt, daß eine bessere Kenntnis des Sektors notwendig ist und daß zu diesem Zweck genaue Statistiken benötigt werden.

Als wichtigste Berufsorganisation des Sektors bestätigte die IRU, die den Güterkraftverkehr als einen typischen Sektor der KMU ansieht (die Unternehmen dieses Sektors beschäftigen im Durchschnitt 5 bis 7 Mitarbeiter), daß sie sich an den diesen Entwurf betreffenden Arbeiten von Eurostat von Anfang an beteiligen wird. Als Sprachrohr ihrer regelmäßig konsultierten Mitglieder verlieh sie damit dem bestehenden Interesse an den Statistiken Ausdruck, die auf der Grundlage dieses Entwurfs erhoben werden können, und gab die Überzeugung weiter, daß den Unternehmen aus dem Entwurf keine zusätzlich Belastung entstehen wird, da viele Mitgliedstaaten die Daten, auf die er sich bezieht, schon jetzt erheben.

Anhang I

Statistische Methode

Einleitung

Die meisten Mitgliedstaaten führen heute statistische Teilerhebungen durch, um die von ihnen zu übermittelnden Daten über den gesamten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit den im betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen zu verarbeiten. Für die in die Stichprobe gelangten Fahrzeuge werden Angaben über den in einem eingegrenzten Zeitraum (Woche) durchgeführten Verkehr verlangt. Es handelt sich somit um eine sowohl auf die Gesamtmenge der Fahrzeuge als auch auf die Zeit bezogene Stichprobenerhebung.

Beschreibung einer repräsentativen Erhebung

Auf die Menge der Fahrzeuge bezogene Stichprobenerhebung

Erhebungseinheit: Als Erhebungseinheit für die Stichprobenauswahl ist grundsätzlich die Zugmaschine heranzuziehen, d.h. der Lastkraftwagen oder die Straßenzugmaschine (die Antwort muß für die Verkehrsleistungen gegeben werden, die mit dem durch die Zugmaschine gebildeten Fahrzeugzug durchgeführt wurden).

Stichprobengrundlage: Die Stammdatei wird durch den Bestand an Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen gebildet, wobei meistens eine Beschränkung auf Fahrzeuge oberhalb einer bestimmten Größe eingeführt wird (im allgemeinen über 3,5 Tonnen Nutzlast (NL) bzw. mehr als 6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht).

Ziehung der Stichprobe: Für die Fahrzeuge der Auswahlgrundlage wird im allgemeinen eine Schichtung nach der NL-Klasse oder dem zulässigen Gesamtgewicht vorgenommen. In einigen Ländern erfolgt die Schichtung jedoch auch nach dem Fahrzeugtyp, dem Fahrzeugalter oder der Tätigkeit des Eigentümers (Verkehrsunternehmer oder sonstiger Eigentümer). Mit abnehmender Nutzlast (NL), zunehmendem Fahrzeugalter und wenn der Fahrzeugeigentümer nicht der Verkehrsunternehmer ist, verringert sich die Stichprobenquote.

Zeitbezogene Stichprobenerhebung

Einheit: im allgemeinen die Woche.

Zahl der Wochen im Jahr, für die die Erhebung durchgeführt wird: im allgemeinen 52 (ständige Erhebung).

Zahl der Wochen, auf die sich die Befragung für ein Fahrzeug bezieht: im allgemeinen 1 Woche.

Die zeitbezogene Stichprobenquote liegt damit im allgemeinen bei 1/52.

Gesamte Stichprobenquote: mengen- und zeitbezogen

Einheit: im allgemeinen Fahrzeug x Woche (der Fahrzeugnutzer wird daher gebeten, die mit dem betreffenden Fahrzeug in der Erhebungswoche durchgeführten Verkehrsleistungen zu beschreiben).

Die nachstehende Tabelle zeigt für jeden Mitgliedstaat die gesamte (mengen- und zeitbezogene) Stichprobenquote.

Anhang II

Ermittlung der gesamten Stichprobenquoten

Land	Erhebungseinheit	Zahl der Untersuchungseinheiten im Beobachtungsfeld im Jahr	Zahl der für die Erhebung herangezogenen Untersuchungseinheiten im Jahr	Gesamtstichprobenquote (%)
Belgien (1992)	Fahrzeug x Woche	95 400 x 52	48 400	0,98
Dänemark	Fahrzeug x Woche	40 000 x 52	3 500	0,17
Deutschland (1994)	Fahrzeug x 1/2 Woche	640 000 x 104	332 800	0,50
Griechenland	Fahrzeug x Woche	77 650 x 52	7 800	0,19
Spanien	Fahrzeug x Woche	236 000 x 52	41 600	0,34
Frankreich	Fahrzeug x Woche	570 000 x 52	97 000	0,33
Irland	Fahrzeug x Woche	47 000 x 52	14 500	0,59
Italien (1988)	Fahrzeug x Woche	590 000 x 52	6 500	0,02
Luxemburg (1991)	Fahrzeug x Woche	5 300 x 52	5 300	1,92
Niederlande	Fahrzeug x Woche	94 000 x 52	24 000	0,49
Werkverkehr	Fahrzeug x Woche	8 000 x 52	8 000	1,92
gewerblicher Verkehr:	Fahrzeugflotte x Woche	3 500 x 52	3 500 x 52	100,0
Benelux	Fahrzeugflotte x Woche			
außerhalb der				
Beneluxländer				
Portugal	Fahrzeug x Woche	529 800 x 52	64 800	0,24
Vereinigtes Königreich (1992)	Fahrzeug x Woche	470 000 x 52	17 700	0,07

Beispiel: BELGIEN

Auf die Fahrzeugmenge bezogene Stichprobenerhebung

Erhebungseinheit: die Zugmaschine

Stichprobengrundlage: Die Stammdatei wird durch den kompletten Bestand an Lastkraftwagen und Straßenzugmaschinen gebildet (95 398 Fahrzeuge). Nicht berücksichtigt werden hierbei Nutzfahrzeuge, deren Gewicht oder Abmessungen die normalerweise zulässigen Grenzen überschreiten sowie landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge, Militärfahrzeuge und Fahrzeuge der öffentlichen Verwaltung und öffentlichen Dienste, mit Ausnahme der Fahrzeuge der Eisenbahnverwaltungen (vgl. Richtlinie 78/546/EWG, Artikel 2.2.b) sowie nicht für die Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge (Wohnanhänger, Feuerwehrfahrzeuge, Reparaturfahrzeuge, Werkstattwagen).

Ziehung der Stichprobe:

- die Befragung wird für alle Straßenzugmaschinen durchgeführt: 33 691;
- für die Lastkraftwagen (61 707) wird eine nach der Nutzlast und dem Typ des Fahrzeugaufbaus geschichtete Stichprobenerhebung durchgeführt; die Stichprobenquoten reichen von 1/10 (Lastkraftwagen von 1 bis 5 Tonnen Nutzlast) bis 1/1 (Lastkraftwagen mit über 20 Tonnen Nutzlast): 14 704.
- Insgesamt wird die Befragung für 48 395 Fahrzeuge durchgeführt (33 691 Zugmaschinen und 14 704 Lastkraftwagen).

Daraus ergibt sich eine auf die Fahrzeugmenge bezogene Stichprobenquote von 50,7%.

Zeitbezogene Stichprobenerhebung

Erhebungseinheit: die Woche.

Zahl der Wochen, für die die Erhebung durchgeführt wird: 52 (ständige Erhebung).

Zahl der Wochen, auf die sich die Befragung für ein Fahrzeug bezieht: 1 Woche (die Stichprobe der Fahrzeuge verteilt sich auf die 52 Wochen des Jahres; d.h. die Befragung wird für etwa 900 Fahrzeuge pro Woche durchgeführt).

Daraus ergibt sich eine zeitbezogene Stichprobenquote von 1/52 (1,92 %).

Gesamte Stichprobenquote

Einheit: Erhebungseinheit = Fahrzeug x Woche.

Daraus ergibt sich eine gesamte Stichprobenquote von $50,7 \% \times 1/52 = 0,98 \%$.

ERGÄNZUNGSBLATT FÜR DIE EFTA-LÄNDER DES EWR

Bezeichnung des Vorschlags

Entwurf einer Verordnung des Rates zur Erfassung des Güterkraftverkehrs.

Auswirkungen auf die EFTA-Länder des EWR

Die EFTA-Länder des EWR sind von dem Verordnungsentwurf betroffen, an dessen Beratung sie beteiligt waren.

Die Sitzungen des Koordinierungsausschusses für die Verkehrsstatistik vom März 1992 sowie vom März und Mai 1993 waren gemeinsame EG-/EFTA-Sitzungen.

Die Sitzung des Ausschusses für das Statistische Programm vom Dezember 1994, auf der beschlossen wurde, den Verordnungsvorschlag dem Rat zur Annahme zu übermitteln, war eine EWR-Sitzung.

Finanzbogen

Der diesem Vorgang beigefügte Finanzbogen betrifft nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und erfaßt somit nicht die finanziellen Beiträge für die EFTA-Länder des EWR.

28.11.97**Beschluß**
des Bundesrates

Entwurf einer Verordnung (EG) des Rates über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

KOM(97) 443 endg.; Ratsdok. 10799/97

Der Bundesrat hat in seiner 719. Sitzung am 28. November 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Der Ausschuß für das Statistische Programm (ASP) ist als Verwaltungsausschuß nach Artikel 2 Verfahren II Variante b) gemäß (Komitologie-)Beschluß des Rates vom 13. Juli 1987 (87/373/EWG) (ABl. EG Nr. L 197/33) vorgesehen.

Der ASP sollte jedoch als Regelungsausschuß gemäß Artikel 2 Verfahren III Variante b) nach dem o. a. Beschluß vorgesehen werden, um dadurch den erforderlichen Einfluß des ASP und über ihn den Einfluß der Mitgliedstaaten und deren statistischen Ämter an der weiteren Entwicklung und der Durchführung der o. a. Verordnung zu sichern.

Ein stärkerer Einfluß des ASP ist erforderlich, um Einfluß auf die Belastungen nehmen zu können, die sowohl den Verwaltungseinrichtungen als auch den Wirtschaftsunternehmen der Mitgliedstaaten auferlegt werden.