

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B VERORDNUNG (EU) NR. 70/2012 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 18. Januar 2012

über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1)

Geändert durch:

	Amtsblatt		
	Nr.	Seite	Datum
►M1 Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

**VERORDNUNG (EU) NR. 70/2012 DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES**

vom 18. Januar 2012

über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren (¹),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates vom 25. Mai 1998 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs (²) ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung der genannten Verordnung vorzunehmen.
- (2) Damit die Kommission im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die ihr übertragenen Aufgaben erfüllen kann, benötigt sie vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und vollständige Statistiken über den Umfang und die Entwicklung des Güterkraftverkehrs mit in der Union zugelassenen Fahrzeugen sowie über den Nutzungsgrad der Fahrzeuge, mit denen diese Beförderungen erfolgen.
- (3) Es ist notwendig, vollständige regionale Statistiken über den Güterkraftverkehr und die Fahrten der Fahrzeuge zu erstellen.
- (4) Dementsprechend ist es angebracht zu gewährleisten, dass die regionale Herkunft und die regionale Bestimmung der Beförderungen innerhalb der Union auf derselben Grundlage wie innerstaatliche Beförderungen beschrieben werden und dass der Zusammenhang zwischen dem Güterverkehr und den Fahrten durch Erfassung des Nutzungsgrads der diese Beförderungen durchführenden Fahrzeuge hergestellt wird.
- (5) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip stellt die Schaffung gemeinsamer statistischer Normen, die die Erstellung harmonisierter Informationen ermöglichen, eine Maßnahme dar, die nur auf Unionsebene besser durchgeführt werden kann. Demgegenüber erfolgt die Datenerhebung in den einzelnen Mitgliedstaaten unter der Federführung der jeweiligen Einrichtungen und Institutionen, die für die Erstellung der amtlichen Statistiken zuständig sind.

(¹) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 1. Dezember 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. Dezember 2011.

(²) ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1.

▼B

- (6) Die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken⁽¹⁾ bildet den Bezugsrahmen für die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung, insbesondere die Bestimmungen über den Zugang zu den Verwaltungsdatenbeständen, die Kostenwirksamkeit der verfügbaren Mittel und die statistische Geheimhaltung.
- (7) Die Übermittlung von anonymisierten Einzeldaten ist für eine Einschätzung der generellen Genauigkeit der Ergebnisse erforderlich.
- (8) Es ist wichtig, eine angemessene Verbreitung der statistischen Informationen zu gewährleisten.
- (9) In Anbetracht der besonderen geografischen Lage Maltas, seiner kurzen Wege für den Güterkraftverkehr, seines beschränkten Straßennetzes und der unverhältnismäßigen Belastung, die durch die Erhebung solcher Daten für die maltesischen Behörden entstehen würden, sollte eine Ausnahmeregelung für Malta gelten.
- (10) Zur Berücksichtigung wirtschaftlicher und technischer Entwicklungen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Aktualisierung von Anhang I Teil 1 — jedoch mit Ausnahme von Änderungen des fakultativen Charakters der verlangten Informationen — und der Anpassung der Anhänge II bis VII zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (11) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁽²⁾, ausgeübt werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Jeder Mitgliedstaat erstellt für die Union Statistiken über den Güterkraftverkehr mit in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Güterkraftfahrzeugen und über deren Fahrten.

⁽¹⁾ ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164.
⁽²⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

▼B

- (2) Diese Verordnung gilt nicht für den Güterkraftverkehr mit
- Güterkraftfahrzeugen, deren zulässiges Gewicht oder zulässige Abmessungen die in den betreffenden Mitgliedstaaten normalerweise zulässigen Werte überschreiten;
 - landwirtschaftlichen Fahrzeugen, Militärfahrzeugen und Fahrzeugen der öffentlichen Verwaltung auf zentraler oder lokaler Ebene mit Ausnahme der Güterkraftfahrzeuge öffentlicher Unternehmen, insbesondere der Eisenbahnverwaltungen.

Jeder Mitgliedstaat kann von dem Anwendungsbereich dieser Verordnung die Güterkraftfahrzeuge ausnehmen, deren Nutzlast oder zulässiges Gesamtgewicht einen bestimmten Wert unterschreitet. Dieser Wert darf 3,5 t Nutzlast oder 6 t zulässiges Gesamtgewicht bei Einzelkraftfahrzeugen nicht überschreiten.

- (3) Diese Verordnung gilt 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 meldet Malta an Eurostat jedes Jahr spätestens bis Ende März nach dem Bezugsjahr für die Erfassung der Zahl der Güterkraftfahrzeuge die Zahl der Güterkraftfahrzeuge mit einer Lizenz für den internationalen Güterkraftverkehr.

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- „Güterkraftverkehr“ alle Beförderungen von Gütern mit einem Güterkraftfahrzeug;
- „Kraftfahrzeug“ ein maschinell angetriebenes Straßenfahrzeug, das normalerweise für die Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße oder zum Ziehen von zur Beförderung von Personen oder Gütern dienenden Fahrzeugen auf der Straße bestimmt ist;
- „Straßengüterfahrzeug“ ein Straßenfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist (Lastkraftwagen, Anhänger, Sattelanhänger);
- „Güterkraftfahrzeug“ jedes Einzelkraftfahrzeug oder jede Kombination von Straßenfahrzeugen, d. h. Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug, für die Beförderung von Gütern;
- „Lastkraftwagen“ ein Straßenfahrzeug mit starrem Rahmen, das ausschließlich oder hauptsächlich für die Beförderung von Gütern bestimmt ist;
- „Sattelzugmaschine“ ein Kraftfahrzeug, das ausschließlich oder hauptsächlich zum Ziehen anderer Straßenfahrzeuge ohne Eigenantrieb (im wesentlichen Sattelaufleger) bestimmt ist;
- „Anhänger“ ein Straßengüterfahrzeug, das von einem Kraftfahrzeug gezogen wird;
- „Sattelanhänger“ ein Straßengüterfahrzeug ohne Vorderachse, das so ausgelegt ist, dass es teilweise auf der Sattelzugmaschine aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und seiner Last von dieser getragen wird;

▼B

- i) „Sattelkraftfahrzeug“ eine Sattelzugmaschine mit aufgesatteltem Sattelanhänger;
- j) „Lastzug“ ein Güterkraftfahrzeug, an das ein Anhänger angekoppelt ist, oder ein Sattelkraftfahrzeug mit zusätzlichem Anhänger;
- k) „zugelassen“ die Tatsache, dass ein Fahrzeug bei einer amtlichen Stelle in einem Mitgliedstaat in einer Kartei der Kraftfahrzeuge eingetragen ist, unabhängig davon, ob mit dieser Eintragung die Ausgabe eines Kennzeichens verbunden ist.

Erfolgt die Beförderung mit einer Fahrzeugkombination, d. h. Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug, bei der Güterkraftfahrzeug und Anhänger oder Sattelaufzieher in verschiedenen Ländern zugelassen sind, so gilt als Zulassungsland der Fahrzeugkombination das des Güterkraftfahrzeugs;

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

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

- m) „zulässiges Gesamtgewicht“ das von der zuständigen Stelle des Zulassungslands für zulässig erklärte Höchstgewicht eines stehenden und fahrbereiten Fahrzeugs (oder einer Fahrzeugkombination) mit seiner Ladung;
- n) „Eurostat“ die Dienststelle der Kommission, die für die Durchführung der der Kommission übertragenen Aufgaben bei der Erstellung von Statistiken der Union zuständig ist.

*Artikel 3***Erhebung von Daten**

(1) Die Mitgliedstaaten erheben statistische Daten für folgende Bereiche:

- a) Fahrzeug,
- b) Fahrt,
- c) Güter.

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

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

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte nach Artikel 8 zur Aktualisierung von Anhang I Teil 1 zu erlassen, und zwar ausschließlich, um den wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, jedoch mit Ausnahme von Änderungen des fakultativen Charakters der verlangten Informationen.

▼B

Der Kommission wird außerdem die Befugnis übertragen, erforderlichenfalls delegierte Rechtsakte nach Artikel 8 zur Anpassung der Anhänge II bis VII zu erlassen, um wirtschaftliche und technische Entwicklungen zu berücksichtigen.

Bei der Wahrnehmung ihrer Befugnisse gemäß diesem Absatz stellt die Kommission sicher, dass die erlassenen delegierten Rechtsakte für die Mitgliedstaaten und die Auskunftgebenden keinen erheblichen zusätzlichen Verwaltungsaufwand bedeuten.

*Artikel 4***Genaugigkeit der statistischen Ergebnisse**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Verfahren zur Erhebung und Aufbereitung der statistischen Informationen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der strukturellen Merkmale des Kraftverkehrs in den Mitgliedstaaten so ausgelegt sind, dass die gemäß dieser Verordnung übermittelten statistischen Ergebnisse hinreichend genau sind, damit die Kommission über vergleichbare, zuverlässige, aufeinander abgestimmte, regelmäßige und vollständige statistische Informationen verfügen kann.

Für die Zwecke von Absatz 1 erlässt die Kommission auf dem Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte technische Vorschriften bezüglich der Genaugigkeit der erforderlichen statistischen Informationen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 5***Übermittlung der statistischen Ergebnisse an Eurostat**

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

Diese Übermittlung umfasst gegebenenfalls auch die statistischen Informationen zu vorhergehenden Quartalen, zu denen nur vorläufige Angaben übermittelt worden waren.

(2) Die Kommission erlässt auf dem Wege von Durchführungsrechtsakten die Einzelheiten der Übermittlung der Daten gemäß Absatz 1, gegebenenfalls einschließlich der auf diesen Daten beruhenden statistischen Tabellen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Daten erfolgt binnen fünf Monaten nach Ablauf jedes Beobachtungsquartals.

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

*Artikel 6***Verbreitung der statistischen Ergebnisse**

Die Verbreitung der statistischen Ergebnisse in Bezug auf den Güterkraftverkehr erfolgt spätestens zwölf Monate nach Ablauf ihres Bezugszeitraums.

▼B

Die Kommission erlässt auf dem Wege von Durchführungsrechtsakten Regeln für die Verbreitung der statistischen Ergebnisse in Bezug auf den Güterkraftverkehr, einschließlich der Struktur und des Inhalts der zu verbreitenden Ergebnisse. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 7***Berichte**

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln Eurostat spätestens zum Zeitpunkt der Übermittlung der ersten vierteljährlichen Informationen einen Bericht über die Verfahren zur Erhebung der statistischen Informationen.

Die Mitgliedstaaten teilen Eurostat gegebenenfalls auch die wesentlichen Änderungen der angewandten Verfahren zur Erhebung der statistischen Informationen mit.

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

(3) Bis 31. Dezember 2014 und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vor. Dieser Bericht dient insbesondere der Beurteilung der Qualität der übermittelten statistischen Informationen, der Datenerhebungsverfahren sowie des den Mitgliedstaaten und den Befragten entstehenden Verwaltungsaufwands. Flankierend zu dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Liste der Variablen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus damit zusammenhängenden Projekten, insbesondere in Bezug auf die Luftverschmutzung durch den Güterkraftverkehr, vorgelegt.

*Artikel 8***Ausübung der Befugnisübertragung**

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3 Absatz 4 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 23. Februar 2012 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 Absatz 4 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

▼B

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3 Absatz 4 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 9

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird durch den durch die Verordnung (EG) Nr. 223/2009 eingesetzten Ausschuss für das Europäische Statistische System unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 10

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 1172/98 wird aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX zu lesen.

Artikel 11

Inkrafttreten

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

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

▼B

ANHÄNGE

- | | |
|-------------|--|
| Anhang I | LISTE DER VARIABLEN UND ANHANG ZUR METHODIK |
| Anhang II | SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION |
| Anhang III | SYSTEMATIK DER FAHRTARTEN |
| Anhang IV | GÜTERSYSTEMATIK |
| Anhang V | SYSTEMATIK DER GEFAHRGUTKATEGORIEN |
| Anhang VI | SYSTEMATIK DER FRACHTARTEN |
| Anhang VII | CODIERUNG DER BE- UND ENTLADESTELLEN NACH
LÄNDERN UND REGIONEN |
| Anhang VIII | AUFGEHOBENE VERORDNUNG MIT LISTE IHRER
NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN |
| Anhang IX | ENTSPRECHUNGSTABELLE |

▼B*ANHANG I*

Teil 1

LISTE DER VARIABLEN

- A1. Das Fahrzeug betreffende Variablen,
- A2. die Fahrt betreffende Variablen,
- A3. die Güter betreffende Variablen (im Rahmen des einzelnen Beförderungsvorgangs).

A1. DAS FAHRZEUG BETREFFENDE VARIABLEN

Nach der Definition des Artikels 2 Buchstabe d ist ein Güterkraftfahrzeug jedes Einzelkraftfahrzeug oder jede Kombination von Straßenfahrzeugen, d. h. Lastzug oder Sattelkraftfahrzeug für die Beförderung von Gütern.

Über das Fahrzeug sind folgende Variablen zu liefern:

- 1. Einsetzbarkeit im kombinierten Verkehr (fakultativ),
- 2. Radachsenkonfiguration gemäß Anhang II (fakultativ),
- 3. Alter des Kraftfahrzeugs (Lastkraftwagen oder Sattelzugmaschine) in Jahren (seit der ersten Zulassung),
- 4. zulässiges Gesamtgewicht in 100 kg,
- 5. Nutzlast in 100 kg,
- 6. NACE-Klasse NACE Rev. 2 (vierstellige Ebene) des Fahrzeugbetreibers (fakultativ) (¹),
- 7. Verkehrsart (gewerblicher Verkehr/Werkverkehr),
- 8. Gesamtzahl der Fahrzeugkilometer während des Erhebungszeitraums,
 - 8.1. im Rahmen von Lastfahrten,
 - 8.2. im Rahmen von Leerfahrten (einschließlich Aussetzfahrten von Sattelzugmaschinen) (fakultativ),
- 9. bei Stichprobenerhebung: Hochrechnungsfaktor des Fahrzeugs für die Ermittlung vollständiger Ergebnisse aus Einzeldaten.

Aufeinanderfolgende Konfigurationen

Handelt es sich bei dem für die Erhebung ausgewählten Kraftfahrzeug um einen während des gesamten Erhebungszeitraums einzeln, d. h. ohne Anhänger, genutzten Lastkraftwagen, so stellt dieses Fahrzeug an sich das Straßengüterfahrzeug dar.

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

(¹) Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Union.

▼B**Änderung der Verkehrsart**

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

A2. DIE FAHRT BETREFFENDE VARIABLEN

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

Über jede Fahrt sind folgende Variablen zu liefern:

1. Art der Fahrt gemäß der Systematik in Anhang III,
2. Gewicht des im Verlauf der Fahrt oder im Verlauf des jeweiligen Fahrtabschnitts beförderten Gutes: Bruttogewicht in 100 kg,
3. Stelle der Beladung (des Güterkraftfahrzeugs für eine Lastfahrt):
 - Definition: Die Stelle der Beladung ist der erste Ort, an dem Güter auf das zuvor völlig leere Güterkraftfahrzeug geladen werden (oder der Ort, an dem die Sattelzugmaschine an einen beladenen 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 gemäß Anhang VII,
4. Stelle der Entladung (des Güterkraftfahrzeugs bei einer Lastfahrt):
 - Definition: Die Stelle der Entladung ist der letzte Ort, an dem Güter aus dem Güterkraftfahrzeug ausgeladen werden, das danach völlig leer ist (oder der Ort, an dem die Sattelzugmaschine von einem beladenen Sattelanhänger getrennt wird). Die Stelle der Entladung bei einer Leerfahrt ist die Stelle der Beladung der auf die Leerfahrt folgenden Lastfahrt („Endpunkt der Leerfahrt“),
 - Codierung: Die Codierung der Stelle der Entladung erfolgt gemäß Anhang VII,
5. zurückgelegte Entfernung: tatsächliche Entfernung ausschließlich der Strecke, die das Güterkraftfahrzeug auf einem anderen Beförderungsmittel zurücklegt,
6. auf der Fahrt geleistete Tonnenkilometer,
7. im Transit durchquerte Länder (höchstens fünf), Codierung gemäß Anhang VII,
8. gegebenenfalls Stelle der Verladung des Kraftfahrzeugs auf ein anderes Beförderungsmittel gemäß Anhang VII (fakultativ),
9. gegebenenfalls Stelle der Abladung des Kraftfahrzeugs von einem anderen Beförderungsmittel gemäß Anhang VII (fakultativ),

▼B

10. Angabe, ob das Güterkraftfahrzeug bei der jeweiligen Fahrt unter Bezugnahme auf den maximal ausnutzbaren Rauminhalt „voll beladen“ (Möglichkeit 2) oder „nicht voll beladen“ (Möglichkeit 1) ist (Möglichkeit 0 = vereinbarungsgemäß für Leerfahrten) (fakultativ).
- A3. DIE GÜTER BETREFFENDE VARIABLEN (im Rahmen des einzelnen Beförderungsvorgangs)

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

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

1. Art des beförderten Gutes unter Bezugnahme auf die Abteilungsebene einer einschlägigen Klassifikation (vgl. Anhang IV),
2. Gewicht des Gutes, Bruttogewicht in 100 kg,
3. gegebenenfalls Gefährlichkeit des Gutes unter Bezugnahme auf eine Gefahrgutkategorie gemäß den in Anhang V der vorliegenden Verordnung aufgeführten Hauptkategorien der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland⁽¹⁾,
4. Frachtart gemäß Anhang VI (fakultativ),
5. Beladestelle der Ware nach der Codierung gemäß Anhang VII,
6. Entladestelle der Ware nach der Codierung gemäß Anhang VII,
7. zurückgelegte Entfernung, tatsächliche Entfernung ausschließlich der Strecke, die das Güterkraftfahrzeug auf einem anderen Beförderungsmittel zurücklegt.

Beförderungsvorgänge im Rahmen einer Fahrt im Sammelverkehr oder einer Fahrt im Verteilverkehr (Möglichkeit 3 der Systematik der Fahrtarten)

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

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

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

Teil 2

ANHANG ZUR METHODIK

Lastfahrt und Beförderungsvorgang

Je nach Mitgliedstaat erfolgt die Datensammlung

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

⁽¹⁾ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

▼B

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

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

- geladen ist eine einzige Güterart (gemäß dem verwendeten Güterverzeichnis, im vorliegenden Fall die 20 von der NST abgeleiteten Abteilungen) (¹),
- es gibt nur eine Beladestelle,
- es gibt nur eine Entladestelle.

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

- sowohl die Beförderungen von Gütern (sämtliche einzelnen Beförderungsvorgänge zusammengenommen),
- als auch die mit dem Fahrzeug, das diese Beförderungen durchführt, unternommenen Fahrten bei gleichzeitiger Erfassung der Beförderungskapazität und der Auslastung dieser Kapazität (Lastfahrten mit Auslastungskoeffizient, Leerfahrten) beschreiben.

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

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

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

- Es gibt mehrere Be- und/oder Entladestellen (deren Anzahl jedoch begrenzt ist, da es sich andernfalls um Sammelverkehr oder Verteilverkehr handeln würde, die beide eine Sonderbehandlung verlangen). In diesem Fall werden die verschiedenen Be- und/oder Entladestellen erfasst, um die im Verlauf der Fahrt geleisteten Tonnenkilometer korrekt zu berechnen, und der statistische Dienst kann daraufhin die einzelnen Beförderungsvorgänge rekonstruieren; und/oder
- bei einer Lastfahrt werden mehrere Arten von Gütern befördert, was in der Regel statistisch nicht erfasst wird, weil nur die einzige oder Hauptart des beförderten Gutes erfragt wird. Man nimmt damit in Kauf, dass die entsprechende Information verlorengeht, und die Mitgliedstaaten, die dieses vereinfachende Verfahren anwenden, teilen dies der Kommission ausdrücklich mit.

(¹) NST: Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik.

▼B*ANHANG II***SYSTEMATIK DER RADACHSENKONFIGURATION**

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

Folgende Radachsenkategorien werden unterschieden:

	Codierung
1. Anzahl der Achsen von Einzelfahrzeugen (Lastkraftwagen):	
2	120
3	130
4	140
sonstige	199
2. Anzahl der Achsen von Fahrzeugkombinationen: Lastkraftwagen plus Anhänger:	
2 + 1	221
2 + 2	222
2 + 3	223
3 + 2	232
3 + 3	233
sonstige	299
3. Anzahl der Achsen von Fahrzeugkombinationen: Sattelzugmaschine plus Sattelanhänger:	
2 + 1	321
2 + 2	322
2 + 3	323
3 + 2	332
3 + 3	333
sonstige	399
4. Sattelzugmaschine allein	499

▼B

ANHANG III

SYSTEMATIK DER FAHRTARTEN

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

▼B*ANHANG IV***GÜTERSYSTEMATIK**

NST 2007

Abteilung	Bezeichnung
01	Erzeugnisse der Landwirtschaft, Jagd und Forstwirtschaft; Fische und Fischereierzeugnisse
02	Kohle; rohes Erdöl und Erdgas
03	Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse; Torf; Uran- und Thoriumerze
04	Nahrungs- und Genussmittel
05	Textilien und Bekleidung; Leder und Lederwaren
06	Holz sowie Holz-, Kork- und Flechtwaren (ohne Möbel); Papier, Pappe und Waren daraus; Verlags- und Druckerzeugnisse, bespielte Ton-, Bild- und Datenträger
07	Kokereierzeugnisse und Mineralölerzeugnisse
08	Chemische Erzeugnisse und Chemiefasern; Gummi- und Kunststoffwaren; Spalt und Brutstoffe
09	Sonstige Mineralerzeugnisse
10	Metalle und Halbzeug daraus; Metallerzeugnisse, ohne Maschinen und Geräte
11	Maschinen und Ausrüstungen a.n.g.; Büromaschinen, Datenverarbeitungsgeräte und -einrichtungen; Geräte der Elektrizitätserzeugung und -verteilung u. Ä.; Nachrichtentechnik, Rundfunk- und Fernsehgeräte sowie elektronische Bauelemente; Medizin-, Mess-, Steuerungs- und Regelungstechnische Erzeugnisse; optische Erzeugnisse; Uhren
12	Fahrzeuge
13	Möbel; Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte, Spielwaren und sonstige Erzeugnisse
14	Sekundärrohstoffe; kommunale Abfälle und sonstige Abfälle
15	Post, Pakete
16	Geräte und Material für die Güterbeförderung
17	Im Rahmen von privaten und gewerblichen Umzügen beförderte Güter; von den Fahrgästen getrennt befördertes Gepäck; zum Zwecke der Reparatur bewegte Fahrzeuge; sonstige nicht marktbestimmte Güter a.n.g.
18	Sammelgut: eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden
19	Nicht identifizierbare Güter: Güter, die sich aus irgendeinem Grund nicht genau bestimmen lassen und daher nicht den Gruppen 1 bis 16 zugeordnet werden können
20	Sonstige Güter a.n.g.

▼B

ANHANG V

SYSTEMATIK DER GEFAHRGUTKATEGORIEN

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

▼B

ANHANG VI

SYSTEMATIK DER FRACHTARTEN (*)

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

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

▼B*ANHANG VII***CODIERUNG DER BE- UND ENTLADESTELLEN NACH LÄNDERN
UND REGIONEN**

1. Die Be- und Entladestellen werden wie folgt codiert:
 - a) regionale Aufgliederung auf Ebene 3 der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) für die Mitgliedstaaten;
 - b) von den betreffenden Drittländern vorgelegte Listen der Verwaltungsbezirke für die Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), die nicht Mitgliedstaaten sind, d. h. Island, Liechtenstein und Norwegen;
 - c) Alpha-2-Codes gemäß ISO 3166 für die übrigen Drittländer. Die am häufigsten verwendeten Codes sind der Tabelle in Nummer 2 Buchstabe b dieses Anhangs zu entnehmen.
2. Für die Codierung der im Transit durchquerten Länder (Anhang I Teil A2 Nummer 7) sind die folgenden Ländercodes zu verwenden:
 - a) Alpha-2-Teil der NUTS-Codes gemäß der folgenden Tabelle für die Mitgliedstaaten;
 - b) Alpha-2-Codes gemäß ISO 3166 für alle übrigen Länder. Die am häufigsten verwendeten Codes sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

TABELLE FÜR DIE LÄNDERCODES

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

Bezeichnung des Landes	Code
Belgien	BE
Bulgarien	BG
Tschechische Republik	CZ
Dänemark	DK
Deutschland	DE
Estland	EE
Irland	IE
Griechenland	GR
Spanien	ES
Frankreich	FR
▼M1	
Kroatien	HR
▼B	
Italien	IT
Zypern	CY
Lettland	LV
Litauen	LT
Luxemburg	LU
Ungarn	HU
Malta	MT

▼B

Bezeichnung des Landes	Code
Niederlande	NL
Österreich	AT
Polen	PL
Portugal	PT
Rumänien	RO
Slowenien	SI
Slowakei	SK
Finnland	FI
Schweden	SE
Vereinigtes Königreich	UK

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

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

Bezeichnung des Landes	Code
Albanien	AL
Bosnien und Herzegowina	BA
Belarus	BY
Schweiz	CH

▼M1**▼B**

Island	IS
Liechtenstein	LI
Republik Moldau	MD
Montenegro	ME
Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	MK (1)
Norwegen	NO
Russische Föderation	RU
Serbien	RS
Türkei	TR
Ukraine	UA

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

(1) Provisorischer Code, der die endgültige Benennung des Landes nicht berührt, die nach Abschluss der laufenden Verhandlungen innerhalb der Vereinten Nationen festgelegt wird.

▼B

ANHANG VIII

AUFGEHOBENE VERORDNUNG MIT LISTE IHRER NACHFOLGENDEN ÄNDERUNGEN

Verordnung (EG) Nr. 1172/98 des Rates
(ABl. L 163 vom 6.6.1998, S. 1)

Verordnung (EG) Nr. 2691/1999 der
Kommission
(ABl. L 326 vom 18.12.1999, S. 39)

Anhang II Nummer 10.15 der Beitrittsakte
von 2003
(ABl. L 236 vom 23.9.2003, S. 561)

Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1)

Nur Anhang II Nummer
27

Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 des Rates
(ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1)

Nur Nummer 8.5 des
Anhangs

Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1)

Nur Artikel 13

Verordnung (EG) Nr. 1304/2007 der
Kommission
(ABl. L 290 vom 8.11.2007, S. 14)

Nur Artikel 2

Verordnung (EG) Nr. 399/2009 des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 126 vom 21.5.2009, S. 9)

▼B*ANHANG IX***ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Verordnung (EG) Nr. 1172/98	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 erster bis vierzehnter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstaben a bis n
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 5 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 5 Absatz 4	—
Artikel 5 Absatz 5	—
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7 Absätze 1 und 2	Artikel 7 Absätze 1 und 2
Artikel 7 Absatz 3	—
Artikel 8	—
—	Artikel 8
Artikel 10 Absätze 1 und 2	Artikel 9 Absätze 1 und 2
Artikel 10 Absatz 3	—
Artikel 11	—
—	Artikel 10
Artikel 12	Artikel 11
Anhänge A bis G	Anhänge I bis VII
—	Anhang VIII
—	Anhang IX