EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.12.2020
COM(2020) 821 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/974 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen

1. EINFÜHRUNG

1.1. ZWECK DES BERICHTS

Die Kommission ist verpflichtet, einen Bericht über die Durchführung der Verordnung (EU) 2018/974 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen (im Folgenden „Verordnung“) vorzulegen. Gemäß dem konkreten Zeitplan in Artikel 9 der Verordnung erstattet die Kommission bis zum 31. Dezember 2020 und anschließend alle fünf Jahre Bericht. Zweck dieses Berichts ist die Erfüllung der Berichtspflicht der Kommission.

In diesem Bericht werden der Hintergrund, der politische Kontext und der Erfassungsbereich der Rechtsvorschriften dargestellt und Fragen im Zusammenhang mit deren Durchführung erörtert. Im letzten Abschnitt werden mögliche künftige Entwicklungen beschrieben und Schlussfolgerungen vorgestellt.

1.2. RECHTLICHER RAHMEN – HINTERGRUND

Ziel der Verordnung war es, der Kommission, anderen EU-Organen, den nationalen Regierungen und der Öffentlichkeit vergleichbare, verlässliche, harmonisierte, regelmäßige und umfassende statistische Daten über die Entwicklung des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen innerhalb der EU zur Verfügung zu stellen.

Die Verordnung (EG) Nr. 1365/2006[1] wurde infolge mehrfacher erheblicher Änderungen mit der Verordnung (EU) 2018/974 kodifiziert und aufgehoben, um sie klarer und rationeller zu gestalten. Nur die Verordnung (EG) Nr. 425/2007[2] der Kommission bleibt in Kraft.

1.3. POLITISCHER HINTERGRUND

Der Verkehr auf Binnenwasserstraßen ist im Vergleich zu anderen häufig mit Überlastung und Kapazitätsproblemen konfrontierten Transportmitteln zuverlässig und energieeffizient und verfügt über ein erhebliches Potenzial für eine verstärkte Nutzung.

Binnenwasserstraßen sind eine wettbewerbsfähige Alternative zum Straßenverkehr. Dieser Verkehrsträger stellt vor allem hinsichtlich des Energieverbrauchs wie auch der Lärmemissionen eine umweltfreundliche Alternative dar. Darüber hinaus bieten Binnenwasserstraßen, insbesondere für die Beförderung gefährlicher Güter, ein hohes Maß an Sicherheit. Schließlich entlasten sie die überlasteten Straßennetze in dicht besiedelten Regionen.

Dieser Sektor ist von großer Bedeutung für die Verkehrspolitik. Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ [3] legte die Kommission zehn Ziele für ein nachhaltiges und ressourcenschonendes Verkehrssystem fest. Die derzeitige Binnenschifffahrtspolitik für den Zeitraum 2014–2020 ist im Aktionsprogramm NAIADES II[4] verankert. Zur Erfüllung der Aufgaben im Rahmen der aufeinanderfolgenden

[1] Verordnung (EG) Nr. 1365/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und zur Aufhebung der Richtlinie 80/1119/EWG des Rates (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 1).

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

[3] KOM(2011) 144 endg.

[4] https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (nur auf Englisch verfügbar).

NAIADES-Programme und der gemeinsamen Verkehrspolitik der EU werden die europäischen Binnenschifffahrtsstatistiken im Zusammenhang mit der Gestaltung, Überwachung und Bewertung der Verkehrspolitik und anderer Politikbereiche wie des Funktionierens des Binnenmarktes verwendet. Die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik der EU erfordert gründliche Kenntnisse über den Umfang des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen und die künftigen Veränderungen in Bezug auf diesen Verkehrsträger. Die erhobenen Daten tragen auch zur Förderung des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen und gleichzeitig zur stärkeren Integration dieses Verkehrsträgers in die intermodale Logistikkette bei.

Der europäische Grüne Deal[5], die neue Wachstumsstrategie, zielt darauf ab, der Wirtschaft der EU Nachhaltigkeit zu verleihen, indem die klima- und umweltpolitischen Herausforderungen in allen Politikbereichen in Chancen umgewandelt und der Übergang für alle gerecht und inklusiv gestaltet wird. In der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal wird eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um 90 % bis 2050 gefordert. Für einen Übergang zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität sind folgende Maßnahmen vorrangig zu berücksichtigen:

- Förderung des multimodalen Verkehrs,
- Unterstützung der Einführung automatisierter und vernetzter Mobilitätslösungen über alle Verkehrsträger hinweg,
- besserer Umgang mit den externen Kosten von Verkehrstätigkeiten durch die Preisgestaltung,
- Steigerung der Produktion und des Einsatzes nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Verkehr, sowie
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung, insbesondere in Städten.

Im Rahmen des europäischen Grünen Deals wird zur Ankurbelung des multimodalen Verkehrs eine Verlagerung von 75 % des Verkehrs von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen gefordert. Die Europäische Kommission wird zur Erreichung dieses Ziels Maßnahmen im Hinblick auf die Steigerung der Kapazität der Binnenschifffahrt ab 2021 vorschlagen.

1.4. ERFASSUNG DER MITGLIEDSTAATEN UND ANDERER LÄNDER

Die Verordnung über die Statistik des Güterverkehrs auf Binnenwasserstraßen gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie muss nicht in nationales Recht umgesetzt werden. Da die Beförderung auf Binnenwasserstraßen jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten ausgeübt wird, betrifft die Verordnung nur diejenigen, in denen dieser Verkehrsträger genutzt wird.

In der Verordnung wird ein Schwellenwert festgelegt, ab dem die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, Daten bereitzustellen: Diese Anforderung gilt für die EU-Länder, in denen die Gütermenge, die insgesamt jährlich auf Binnenwasserstraßen befördert wird, eine Million Tonnen überschreitet. Derzeit sind die folgenden 12 Mitgliedstaaten verpflichtet, Daten zu übermitteln: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Ungarn, die Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien und die Slowakei.

[5] COM(2019) 640 final.

Gemäß der Verordnung müssen Länder, die den Schwellenwert von einer Million Tonnen zwar überschreiten, in denen aber kein grenzüberschreitender oder Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist, nur jährliche Daten in reduziertem Umfang (Tabelle V1 in Anhang V der Verordnung) bereitstellen. Dies betrifft derzeit keinen Mitgliedstaat.

Gegenwärtig stellen folgende fünf Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis Daten zur Verfügung: Tschechien, Italien, Litauen, Finnland und Schweden. Obwohl Tschechien den in der Verordnung festgelegten Schwellenwert nicht erreicht, meldet es alle erforderlichen Daten. Die übrigen vier Länder übermitteln jährliche Daten in reduziertem Umfang (Tabelle V1 in Anhang V).

Belgien, Tschechien, Luxemburg, Ungarn, die Niederlande und Rumänien liefern auch Daten über den Schiffsverkehr (fakultative Tabelle II2 in Anhang II).

Außerhalb der Europäischen Union übermittelt das Bewerberland Serbien ebenfalls auf freiwilliger Basis vierteljährliche Daten.

Seit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 1. Februar 2020 hat Eurostat seine Datensätze um das neue Aggregat „Europäische Union – 27 Länder (ab 2020)“ ergänzt, in dem das Vereinigte Königreich nicht berücksichtigt wird. Während des Übergangszeitraums bis Ende 2020 übermittelt das Vereinigte Königreich weiterhin Daten an Eurostat. Diese Daten werden den Nutzern zur Verfügung gestellt.

2. FOLGEMAßMAHMEN IM ANSCHLUSS AN DIE DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1. EINHALTUNG RECHTLICHER VERPFLICHTUNGEN

Die in der Verordnung festgelegten Pflichten zur Datenbereitstellung werden sehr gut eingehalten. Alle Mitgliedstaaten stellen die erforderlichen Datensätze bereit. Nur in wenigen Fällen wurden Verzögerungen festgestellt. Dank des hohen Maßes an Einhaltung der Vorschriften sind die Statistiken über den Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen in Europa zuverlässig und von hoher Qualität.

2.2. IN DEN MITGLIEDSTAATEN HERANGEZOGENE METHODEN DER DATENERHEBUNG

Die Erhebung und Aufbereitung von Daten unterscheidet sich zwischen den Meldeländern, erfolgt jedoch anhand eines herkömmlichen Bottom-up-Informationsflusses. Die Datenlieferanten unterscheiden sich von Land zu Land, die für Häfen und Schleusen zuständigen Behörden sind jedoch die häufigsten Datenquellen. Die Länder vervollständigen ihre Daten mit Informationen aus einer Vielzahl von Quellen, darunter Zollstellen, Nachbarländer, private Wirtschaftsbeteiligte, Unternehmen und Agenturen. Neun Meldeländer verwenden Daten aus ihrem Binnenschifffahrtsinformationsdienst (RIS) oder ähnlichen Systemen.

Die meisten zuständigen nationalen Behörden nehmen vor der Weiterleitung der Daten an Eurostat mithilfe intern entwickelter Kontrollverfahren Validierungen vor. Die Validierungsvorschriften gelten für eine ganze Reihe von Aspekten, es wird z. B. geprüft, ob das Datenformat stimmt, die Codierung in Ordnung ist, die Datensätze in sich geschlossen sind und ob Kohärenz zwischen verschiedenen Datensätzen und Variablen bzw. zwischen Zeitreihen besteht.

Alle Meldeländer nutzen die auf nationaler Ebene erhobenen Daten direkt oder indirekt für politische Zwecke oder zur Verbreitung.

2.3. AUFWAND UND KOSTEN FÜR DIE MITGLIEDSTAATEN

Eurostat ist stets bestrebt, den Aufwand zu verringern und zu vereinfachen, und erhält diesbezüglich regelmäßig Rückmeldungen von den Mitgliedstaaten. In Zusammenarbeit mit nationalen statistischen Ämtern führt Eurostat spezifische Maßnahmen durch, um den mit der Datenerhebung und -meldung verbundenen Aufwand zu verringern. Diese umfassen:

1. die Entwicklung einer Entfernungsmatrix zur Erleichterung der Meldung,
2. die Entwicklung von automatisierten Instrumenten und Routinen zur Übertragung und Validierung, mit denen die Mitgliedstaaten Rückmeldungen zur Datenqualität und zu konkreten Fehlern in den jeweiligen Datensätzen erhalten,
3. die Veranstaltung regelmäßiger Sitzungen nationaler Sachverständiger aus den Mitgliedstaaten, Ländern der Europäischen Freihandelszone (EFTA), Bewerberländern und potenziellen Bewerberländern (Expertengruppe „Binnenschifffahrtsstatistik“ und Taskforces), um bewährte Verfahren auszutauschen und die Datenqualität sowie Probleme und Lösungen zu erörtern.

Den Rückmeldungen aus einem Fragebogen zufolge, der den Mitgliedstaaten im Februar 2020 übermittelt wurde, halten die meisten Länder die Datenerhebung für nützlich und den Aufwand bzw. die Kosten, die damit verbunden sind, in Anbetracht des Nutzens der erhobenen Daten für gerechtfertigt. Ein Land betrachtet die Meldung von Transitdaten als eine große Belastung.

2.4. DATENVALIDIERUNG UND QUALITÄT DER EINGEGANGENEN STATISTISCHEN DATEN

Die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung sind weitgehend standardisiert. Die Daten werden Eurostat unter Einhaltung der entsprechender Dateistrukturen und Datensatzformate elektronisch über EDAMIS [6] übermittelt. Dank eines in EDAMIS implementierten Validierungssystems werden grundlegende Fehler und fehlerhafte Codes rasch erkannt, und die Informationen werden umgehend in die Eurostat-Produktionsdatenbank aufgenommen.

Nach der Einspeisung der Daten in die Eurostat-Produktionsdatenbank werden die übermittelten Daten ausführlichen Qualitätsprüfungen unterzogen. Geprüft wird dabei, ob die Datensätze in sich geschlossen, im Zeitablauf stimmig und untereinander kohärent sind, und die Ergebnisse von Partner-Meldeländern werden miteinander verglichen (Spiegelstatistiken).

Die Datenqualität kann insgesamt als gut angesehen werden. Dennoch sind weitere Anstrengungen erforderlich, insbesondere um die durch die Spiegelstatistiken aufgezeigten Asymmetrien zu verringern und die Meldung von Transitdaten zu verbessern.

[6] EDAMIS (Electronic Dataflow Administration and Management Information System) ist das Informationssystem zur Umsetzung der Strategie einer zentralen Dateneingangsstelle. Alle zwischen Eurostat und seinen Partnern auf nationaler und internationaler Ebene ausgetauschten Dateien werden elektronisch über die EDAMIS-Anwendung übermittelt. Das für die Verkehrsstatistik erwartete Datenformat ist in den entsprechenden Rechtsvorschriften festgelegt und in technischen Handbüchern näher spezifiziert.

2.5. METHODISCHE UNTERSTÜTZUNG DER MITGLIEDSTAATEN

Eurostat bietet den Mitgliedstaaten kontinuierliche methodische und technische Unterstützung. Darüber hinaus werden alle erdenklichen Anstrengungen unternommen, ein hochwertiges Informationssystem für Daten und Metadaten aufrechtzuerhalten.

Eurostat hat ein *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics* [7] (Referenzhandbuch zur Binnenschifffahrtsstatistik) erstellt, um den Mitgliedstaaten eine Anleitung für die Durchführung der Verordnung an die Hand zu geben. Es wird regelmäßig (in der Regel jährlich) aktualisiert und bezieht somit auch die neuesten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien ein, die für die Erstellung dieser Statistiken relevant sind.

2.6. PILOTSTUDIEN ÜBER DIE VERFÜGBARKEIT STATISTISCHER DATEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG AUF BINNENWASSERSTRAßEN

Nach Artikel 5 der Verordnung hat die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten die Entwicklung von Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen, einschließlich durch grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen, zu prüfen. Insbesondere sieht Artikel 5 vor, dass die Kommission

a) bis zum 8. Dezember 2018 die Methodik für die betreffende Datenerhebung entwickelt,
b) bis zum 8. Dezember 2019 freiwillige Pilotstudien einleitet, die von den Mitgliedstaaten durchgeführt werden und mit denen im Geltungsbereich dieser Verordnung Angaben über die Verfügbarkeit statistischer Daten zur Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen bereitgestellt werden, und
c) bis zum 8. Dezember 2020 dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht übermittelt.

Ferner muss der Bericht an das Europäische Parlament und den Rat nach Artikel 5 die Ergebnisse der Pilotstudien enthalten. Je nach Ergebnis dieses Berichts legt die Kommission innerhalb eines angemessenen Zeitraums gegebenenfalls einen Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der geltenden Verordnung hinsichtlich der Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen vor.

Ein Teil der Kosten der Pilotstudien wurde von der Kommission durch Finanzhilfen an die nationalen statistischen Ämter und andere nationale Stellen abgedeckt.

Eurostat hat gemeinsam mit den Mitgliedstaaten einen Entwurf für eine Methodik hinsichtlich Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen ausgearbeitet. Dieser Entwurf für eine Methodik wurde im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung am 6. Dezember 2018 fertiggestellt und den Mitgliedstaaten zur Verwendung im Rahmen ihrer Pilotstudien zur Verfügung gestellt. Die Pilotstudien umfassen zwei Module: Statistiken über die Personenbeförderung auf Binnenwasserstraßen (Modul 1) und Statistiken über Unfälle auf Binnenwasserstraßen (Modul 2). Im Juni 2019 wurden folgenden sieben Ländern Finanzhilfen für die Durchführung von Pilotstudien gewährt: Deutschland, Kroatien, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien und Schweden.

Das Thema wurde von der DIMESA (Eurostat-Konferenz der Direktoren für Umweltstatistik und Umweltgesamtrechnung) erörtert, die die Arbeit in diesem Bereich unterstützt.

[7] https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (nur auf Englisch verfügbar).

2.7. PILOTSTUDIEN ÜBER DIE VERFÜGBARKEIT STATISTISCHER DATEN ZU UNFÄLLEN AUF BINNENWASSERSTRAßEN

Artikel 5 der Verordnung bezieht sich nicht auf Unfallstatistiken. Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen sind für die Kommission jedoch ein weiterer wichtiger Bereich. Sie beabsichtigt insbesondere ein System für die harmonisierte Erhebung von Daten zu Unfällen und Zwischenfällen auf Binnenwasserstraßen, einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs, zu entwickeln.

Eurostat veröffentlicht Daten über Unfälle im Zusammenhang mit fünf Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Luftfahrt, Seefahrt und Binnenwasserstraßen (teilweise)). Daten über Unfälle im Schienen-, Luft- und Seeverkehr werden von europäischen Agenturen erhoben, die sich speziell auf diese Bereiche konzentrieren. Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Kommission erfasst Daten zu Unfällen im Straßenverkehr. Für Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen gibt es jedoch keine entsprechende Agentur. Die von Eurostat veröffentlichten Zahlen werden von einigen Mitgliedstaaten auf freiwilliger Basis bereitgestellt (siehe „Referenzhandbuch zur Binnenschifffahrtsstatistik“).

Diese Erhebung ist jedoch unvollständig. Eurostat hat im Hinblick auf die Vollständigkeit statistischer Daten zu allen fünf Verkehrsträgern die Methodik für Unfälle in der Personen- und Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen überprüft und weiterentwickelt und ein spezielles Modul in die Pilotstudien aufgenommen.

Die Ergebnisse dieses Moduls über Unfälle werden dazu beitragen, die Erhebung von Daten über Unfälle auf Binnenwasserstraßen zu verbessern.

2.8. DATENVERBREITUNG

Eurostat veröffentlicht die im Rahmen der Verordnung erhobenen Daten kostenlos in seiner Verbreitungsdatenbank über die Eurostat-Website. Die Datenbank enthält 17 Tabellen zum Binnenschiffsverkehr mit einer detaillierten Metadaten-Datei.

Die Daten werden auch in drei von Eurostat verfassten Artikeln der Reihe „Statistics Explained“ für die Medien und die breite Öffentlichkeit analysiert.[8] Die Datenverbreitung umfasst auch maßgeschneiderte Datenextraktionen für Nutzer und politische Entscheidungsträger, von Eurostat herausgegebene Artikel und Daten in Eurostat-Veröffentlichungen (z. B. in der Publikation *„Energy, transport and environment statistics“*[9] (Energie-, Verkehrs- und Umweltstatistiken)).

3. WEITERENTWICKLUNG DER STATISTIKEN ZU GÜTERBEFÖRDERUNG, PERSONENBEFÖRDERUNG UND UNFÄLLEN AUF BINNENWASSERSTRAßEN

In der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal wurde eine Reihe von Maßnahmen, die tief greifende Veränderungen bewirken, in allen Wirtschaftssektoren, darunter auch dem Verkehr, angekündigt. Binnenschifffahrtsstatistiken können bei der Festlegung und Überwachung politischer Ziele hilfreich sein. Dies wird durch die Bereitstellung von Daten

[8] Inland waterways freight transport - quarterly and annual data (Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen – vierteljährliche und jährliche Daten) (nur auf Englisch verfügbar).
Inland waterway transport statistics (Binnenschifffahrtsstatistik) (nur auf Englisch verfügbar).
Inland waterways - statistics on container transport (Binnenwasserstraßen – Statistiken über den Containerverkehr) (nur auf Englisch verfügbar).

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (nur auf Englisch verfügbar).

über das Volumen der beförderten Güter sowie über die Ausrüstung und Infrastruktur erreicht.

Es wäre möglich, unter Berücksichtigung des Nutzerbedarfs und sorgfältiger Beurteilung der voraussichtlichen Belastung der Auskunftgebenden neue und ausführlichere Variablen einzuführen. In diesem Zusammenhang ist ein besserer Erfassungsgrad von Daten nach Einlade-/Ausladehafen und von Daten nach Ladungsart von besonderem Interesse. Ferner muss untersucht werden, wie vorhandene oder neue Daten zur Überwachung von CO_2-Intensität und Energieeffizienz des Binnenschiffsverkehrs beitragen könnten.

Ein weiterer Bereich mit Verbesserungspotenzial ist die Harmonisierung der Definitionen und Codelisten zwischen Binnenwasserstraßen und anderen Verkehrsträgern im intermodalen Güterverkehr. Dies würde zu einer besseren Vergleichbarkeit der Verkehrszahlen für die verschiedenen Verkehrsträger beitragen.

Binnenwasserstraßen haben das Potenzial für einen Ausbau ihrer Rolle in der Personenbeförderung. Fahrgastdaten könnten interessante Informationen über die Nutzung der verschiedenen Formen der Binnenschifffahrt liefern (z. B. Kreuzfahrten, Fähr- und Linienschifffahrten usw.).

Die Kommission arbeitet an der Entwicklung eines harmonisierten europäischen „Entfernungsmatrix"-Instruments (Hafen zu Hafen). Mithilfe der Matrix wird die Gesamtentfernung von Hafen zu Hafen nach den in den einzelnen Ländern zurückgelegten Teilstrecken aufgeschlüsselt. Die Matrix soll insbesondere dazu beitragen, den mit der Erhebung von Transitdaten verbundenen Aufwand zu verringern. Ihre künftige Anwendung hängt von der Verfügbarkeit von Daten auf der Ebene einzelnen Häfen ab. Außerdem muss dazu die geografische Lage des Hafens genauer und einheitlicher bestimmt und das geografische Binnenwasserstraßennetz verbessert werden.

Die Länder sollten dazu angehalten werden, Daten nach Einlade-/Ausladehafen und nach Ladungsart bereitzustellen. Beide Kategorien von Daten werden derzeit nur auf freiwilliger Basis übermittelt.

Der geografische Erfassungsbereich der statistischen Erhebung könnte durch künftige EU-Erweiterungen und die Einbeziehung von Drittländern und/oder internationalen Organisationen auf freiwilliger Basis im Wege von Kooperationsvereinbarungen ausgeweitet werden.

Aus der Auswertung eines im Februar 2020 an die Mitgliedstaaten verschickten Fragebogens geht hervor, dass fünf der neun Länder (die eine Antwort übermittelt haben) keine spezifischen Verbesserungsforderungen bezüglich der geltenden Verordnung haben. Sie wiesen darauf hin, dass knappe Ressourcen sowie Kosten- und Aufwandssteigerungen ihre Kapazität zur Erhebung neuer Daten oder zur Ausweitung der Erfassung bestehender Datentypen (z. B. Daten über die Personenbeförderung oder nach Ladungsart aufgeschlüsselte Daten) einschränken können. Gleichzeitig erkennen sie an, dass aktuelle europäische Initiativen (wie der europäische Grüne Deal) mit einem neuen Datenbedarf einhergehen können, der zu bewerten und zu erörtern ist. Es wurde betont, dass die Entfernungsmatrix für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen weiterentwickelt werden muss, insbesondere weil dadurch der Aufwand für die Erhebung von Transitdaten verringert wird. Eine bessere Harmonisierung der Definitionen sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Erfahrungen und Ergebnisse im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung (EU) 2018/974 können als positiv beurteilt werden. Ein sowohl auf der Ebene von Eurostat als auch auf nationaler Ebene gut etablierter Mechanismus ermöglicht hochwertige Ergebnisse.

Eurostat ergreift alle erforderlichen Maßnahmen, um die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Verordnung zu unterstützen, und hat ein geeignetes Informationssystem entwickelt und Kommunikationsmethoden eingeführt, die dazu beitragen, den mit der Datenverwaltung verbundenen Aufwand der Meldeländer auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Eurostat hat auch Unterstützung geleistet, um die Datenqualität weiter zu verbessern und den Aufwand für die Erhebung und Meldung von Daten zu verringern.

Die erhobenen Daten werden unmittelbar im Rahmen der Entwicklung, Umsetzung und Überwachung von Maßnahmen auf dem Gebiet der Beförderung auf Binnenwasserstraßen auf nationaler und EU-Ebene genutzt.