EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken

INDHOLD

1. INDLEDNING ... 3
1.1. Formål med rapporten ... 3
1.2. Baggrund: De retlige rammer ... 3
1.3. Politisk baggrund ... 3
1.4. Dækning af medlemsstater og andre lande ... 4
2. GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN ... 5
2.1. Overholdelse af retlige forpligtelser ... 5
2.2. Anvendte dataindsamlingsmetoder ... 5
2.3. Administrativ byrde ... 5
2.4. Reduktion af de administrative byrder og forenkling ... 6
2.5. Datavalidering og kvalitet af de indsendte statistiske data ... 6
2.5.1. Validering af mikrodata og kontrol af tidsserier ... 6
2.5.2. Benchmarking af resultaterne med andre statistikker ... 7
2.6. Metodologisk støtte ... 7
3. STATISTISKE RESULTATER ... 9
3.1. Tendenser inden for vejgodstransport i EU ... 9
3.1.1. Udviklingen af vejgodstransporten i EU ... 9
3.1.2. Cabotage ... 10
3.2. Offentliggørelse af data ... 10
3.2.1. Eurobasetabeller ... 10
3.2.2. Publikationer ... 10
4. FORSLAG TIL VIDERE UDVIKLING ... 11
4.1. Nye udfordringer ... 11
4.2. Forslag til udvikling af retsgrundlaget ... 11
5. KONKLUSIONER ... 12

1. INDLEDNING

1.1. FORMÅL MED RAPPORTEN

Ved artikel 7 i forordningen om statistisk registrering af vejgodstrafikken[1] kræves det, at Kommissionen forelægger en rapport om dens gennemførelse for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 31. december 2014.

Denne rapport opfylder dette krav. Den skitserer baggrunden, den politiske kontekst og dækning af lovgivningen og diskuterer dens gennemførelse, de statistiske resultater og deres offentliggørelse. Dernæst beskriver den mulige fremtidige udviklingstendenser og konkluderer, at forordningen har forbedret datakvalitet og rettidighed.

1.2. BAGGRUND: DE RETLIGE RAMMER

Forordning (EU) nr. 70/2012 er en omarbejdning af Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 og senere ændringer, der tog sigte på at konsolidere retsgrundlaget for dataindsamling vedrørende vejtransport og bringe det i overensstemmelse med Lissabontraktaten ved at give Kommissionen beføjelse til at vedtage almengyldige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der udbygger eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i en lovgivningsmæssig retsakt. Den tilvejebringer et retsgrundlag for at indsamle en lang række data om vejgodstransport. Desuden sikrer indsendelsen til Eurostat af mikrodata fra en undersøgelse om vejgodskvaliteten og sammenligneligheden af de producerede statistiske oplysninger.

Formålet med forordning (EU) nr. 70/2012 er at sikre, at Kommissionen, andre EU-institutioner og nationale regeringer har adgang til sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og komplette statistiske data om omfanget og udviklingen af vejgodstrafikken. Disse oplysninger er nødvendige for at udarbejde, overvåge og evaluere EU's politikker.

Medlemsstaterne indsender disse oplysninger til Eurostat i form af mikrodata. Underlagt garantier om fortrolighed gør dette det muligt for Eurostat at give brugerne statistiske tabeller, som indeholder mange forskellige kombinationer af variabler.

Forordning (EU) nr. 70/2012 blev udarbejdet med henblik på at begrænse transportvirksomhedernes byrde til et minimum. Dataindsamlingen er baseret på stikprøveundersøgelser. Der anmodes således kun om oplysninger for en stikprøve af transportkøretøjer, og for et kort tidsrum (normalt en uge). Medlemsstaterne kan også udelukke mindre køretøjer fra undersøgelsen[2].

1.3. POLITISK BAGGRUND

Udvikling af en fælles transportpolitik kræver indgående kendskab til omfanget af og udviklingen i vejgodstransporten.

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken. EUT L 32 af 3.2.2012.

[2] Hver medlemsstat kan udelukke køretøjer til vejtransport med lasteevne eller tilladt totalvægt under en vis grænse fra forordningens anvendelsesområde. For solomotorkøretøjer må grænsen ikke være over 3,5 ton lasteevne eller 6 ton tilladt totalvægt.

Oplysningernes politiske relevans er meget stor: I hvidbogen "*En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*"[3] blev der fastsat ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (som benchmarks for at nå målet om reduktion af drivhusgasemissionerne på 60 %). Detaljerede statistikker over vejgodstransport er nødvendige for at overvåge fremskridt i opfyldelsen af nogle af disse mål (f.eks. målet om at flytte 30 % af vejgodstransportaktiviteterne over afstande på over 300 km til andre transportformer inden 2030). De seneste politiske dokumenter, såsom Kommissionens *Report on the State of the Union Road Transport Market*[4] (rapport om situationen for EU's vejtransportmarked) gør også omfattende brug af statistik over vejgodstransport. For at udføre sine opgaver under den fælles transportpolitik har Kommissionen brug for sammenlignelige, pålidelige, synkroniserede, regelmæssige og komplette statistikker over omfanget af og udviklingen i vejgodstrafikken af køretøjer, som er registreret i EU, samt om udnyttelsesgraden for disse køretøjer.

De data, der indsamles i henhold til forordningen, er ligeledes yderst værdifulde for faglige organisationer, transportvirksomheder, forskere og modelbyggere på vejtransportområdet, eftersom et indgående kendskab til markedet bidrager til at forbedre erhvervslivets konkurrenceevne i sektoren.

1.4. DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordningen gælder umiddelbart og er bindende i alle enkeltheder i hver medlemsstat. Den skal ikke gennemføres i national ret. Den kræver, at alle medlemsstater fremlægger data. I henhold til artikel 1, stk. 3, er Malta den eneste undtagelse fra denne regel i betragtning af det lave antal vare- og lastmotorkøretøjer, som er registreret i Malta med tilladelse til at indgå i international vejgodstrafik. Indsamlingen af transportoplysninger af høj kvalitet fra den maltesiske flåde ville medføre en uforholdsmæssig stor byrde for maltesiske transportvirksomheder, da de ville skulle deltage i undersøgelserne oftere end deres modparter i andre lande.

Norge og Schweiz deltager som lande uden for EU også fuldt ud i indsamlingen af statistik over vejgodstransport i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 70/2012. De to EØS-lande Island og Liechtenstein er i øjeblikket fritaget fra forpligtelsen til at indsamle statistik over vejgodstransport ifølge forordningen på grund af det begrænsede antal af deres respektive flåder, der indgår i international vejtransport.

EU's kandidatlande deltager ikke i denne dataindsamling.

[3] KOM(2011) 144 af 28.3.2011.
[4] COM(2014) 222 af 14.4.2014.

2. GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN

2.1. OVERHOLDELSE AF RETLIGE FORPLIGTELSER

Opfyldelsen af forordningens krav om indsendelse af data er generelt god. Alle medlemsstaterne leverer de ønskede datasæt med enkelte forsinkelser. Dette gør, at produktionen af statistikker om vejgodstransport i Europa er af høj kvalitet og pålidelig.

2.2. ANVENDTE DATAINDSAMLINGSMETODER

Forordningen opstiller en fælles ramme, som skal sikre en harmoniseret dataindsamling og sammenlignelighed af resultaterne. Eurostat indsamler oplysninger om nationale dataindsamlingsmetoder (anvendelsen af registre, stikprøvemetoder, dækning mv.) hvert tredje år og offentliggør dem i *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (metoder, der anvendes i undersøgelser af vejgodstransporten i medlemsstaterne og kandidatlandene).

2.3. ADMINISTRATIV BYRDE

Forordningen blev udarbejdet for at holde byrderne lave for medlemsstaterne. I de fleste af de indberettende lande opfyldte de eksisterende processer kravene til dataindsamling, og ingen særlige foranstaltninger blev truffet. Eurostat indsamlede oplysninger fra indberettende lande for at vurdere byrden for respondenterne ved forordningens gennemførelse.

Kun få medlemsstater kunne vurdere byrden præcist, men man kan drage følgende konklusioner.

- For regelmæssig indsendelse af data, mener næsten alle lande, der svarede, at arbejdsbyrden er acceptabel.
- Byrden ved indsamling af data varierer betydeligt mellem landene, hovedsageligt afhængig af, hvilke nationale datasammenstillingssystemer der er til rådighed. Lande, der har udviklet elektroniske dataindsamlingssystemer, har mindsket byrden for respondenterne og databehandlingsbyrden. Af de fremlagte oplysninger fremgår det, at:
    - den gennemsnitlige tid, som respondenterne behøvede til at indberette data for ét køretøj anvendt til ture i undersøgelsesperioden, blev anslået til omkring 40 minutter (idet svartiden spændte fra 5 minutter til 2 timer)
    - den gennemsnitlige tid, som respondenterne behøvede til at indberette data for ét køretøj, der ikke blev anvendt til ture i undersøgelsesperioden, blev anslået til omkring 7 minutter (idet svartiden spændte fra 3 minutter til 15 minutter).

Byrden for både nationale statistiske kontorer og respondenterne i forbindelse med gennemførelsen af den statistiske undersøgelse, der er påkrævet i henhold til forordningen, opvejes af merværdien af de resulterende statistikker. Der er især tale om følgende:

- Eurostat forvalter de fortrolige nationale mikrodata fra hver medlemsstat og udarbejder detaljerede nationale data (D-tabeller). Disse tabeller giver hvert indberettende land mulighed for at opnå fuldstændige statistiske oplysninger om

alle vejgodsaktiviteter i deres land, herunder lastbiler indregistreret i andre EU-lande. Gennemførelsen af denne forordning og den tjeneste, der leveres af Eurostat, forhindrer overlapning af dataindsamlingen på nationalt plan vedrørende udenlandske lastbiler.

- Der er stor efterspørgsel fra de indberettende lande efter de udarbejdede statistikker, idet undersøgelsen har vist sig at være meget nyttig i forbindelse med overvågning af markedet for vejgods i Europa.
- Indsamling og forvaltning af oplysninger på mikrodataniveau betyder, at de kan anvendes fleksibelt til at imødekomme EU's specifikke politiske behov for en række statistikker straks og uden ekstra indsats på nationalt plan, f.eks. for at udarbejde udkast til rapporter eller evaluere lovgivning og politiske mål. I praksis kan der være tale om udarbejdelse af statistikker efter afstandskriterier, om tomkørsel eller om cabotage.

2.4. REDUKTION AF DE ADMINISTRATIVE BYRDER OG FORENKLING

Forenkling og reducering af byrden ved dataindsamling og rapportering er til stadighed et af Eurostat indsatsområder. Eurostat handler i samarbejde med nationale statistiske kontorer på medlemsstaternes feedback ved:

1. at tilvejebringe redskaber (f.eks. WebILSE) for at lette rapporteringen af detaljerede regionale (NUTS 3) data
2. at udvikle redskaber og rutiner til automatiseret indsendelse og validering af mikrodata og herigennem give feedback til medlemsstaterne om datakvalitet og specifikke fejl i hvert datasæt
3. at fremme og bidrage til at oprette elektroniske spørgeskemaer og internetbaserede indberetningssystemer på nationalt plan
4. at afholde regelmæssige møder med nationale eksperter fra alle medlemsstaterne for at udveksle god praksis og drøfte oplysningernes kvalitet, problemer og løsninger.

2.5. DATAVALIDERING OG KVALITET AF DE INDSENDTE STATISTISKE DATA

2.5.1. Validering af mikrodata og kontrol af tidsserier

Mens medlemsstaterne er ansvarlige for kvaliteten for så vidt angår udførelsen af undersøgelsen af vejgodstransport, arbejder Eurostat på at afsløre fejl i de indsendte data og at opretholde et højtydende, pålideligt IT-system til validering og behandling af data. Eurostat giver regelmæssig feedback til medlemsstaterne om emner, der kan kræve yderligere undersøgelser.

De indberettende lande udfolder alle rimelige bestræbelser på at håndtere datafejl. Eurostats valideringsprocedure omfatter trin, hvor mikrodata valideres og fejl i anvendte koder, formater og værdier, der er udenfor rækkevidde, afsløres. Yderligere kontroller af tidsserier vedrørende national, international og samlet transport foretages for både kvartalsvise og årlige data:

- mikrodata: for at hjælpe dem med at udarbejde datasæt, der er så fejlfrie som muligt, modtager de indberettende lande en valideringsrapport for hvert indsendt datasæt med detaljer på mikrodataplan for at gøre det lettere at korrigere de konstaterede fejl. Dette følger en iterativ proces, indtil alle fejl er blevet rettet.

Eurostat tilpasser også sine valideringsregler for at imødekomme nye behov og for at sikre en høj og forbedret datakvalitet og konsistens

- tidsserier: Eurostat anser det for meget vigtigt at identificere afvigende resultater i tidsserier før data offentliggøres, eftersom vejgodsstatistik anvendes i forskellige rapporter fra Kommissionen og til at drage konklusioner om udviklingen på markedet for vejgodstransport. Eurostat lægger særlig vægt på, at de indberettende lande bekræfter tendenser, hvis der iagttages betydelige variationer. Om nødvendigt indsendes reviderede datasæt, eller de underliggende årsager til store variationer i tidsserierne forklares.

Samlet set reviderer alle indberettende lande data og retter konstaterede fejl.

2.5.2. Benchmarking af resultaterne med andre statistikker

Europæisk vejgodsstatistik indsamlet i henhold til forordningen er baseret på køretøjernes registreringsland. Hvert indberettende land indsamler en prøve af bevægelser i og uden for landets område foretaget af lastvogne, der er indregistreret i landet, men indsamler ikke oplysninger om transport foretaget af udenlandske transportvirksomheder på dens område. Da der ikke indsamles oplysninger to gange af forskellige lande om den samme operation, kan resultaternes kvalitet ikke kontrolleres ved at sammenligne resultaterne ("mirror checks"). Kvaliteten af vejgodsstatistikker kan kun kontrolleres ved hjælp af andre supplerende datakilder eller undersøgelser.

CAFT er en undersøgelse (hvert femte eller sjette år) ved vejsiden ved de schweiziske grænser. Den er meget forskellig i forhold til undersøgelsen baseret på forordning (EU) nr. 70/2012 og med meget lidt overlapning. Eurostat har på grundlag af en række antagelser sammenlignet sine lovbaserede data om vejgodstransport med data fra CAFT (tværalpin godstransportundersøgelse). Når der bortses fra mindre afvigelser, som sandsynligvis skyldes lave stikprøvestørrelser og undersøgelsesmetoden, er der en god overensstemmelse mellem datakilderne, hvilket fremhæver kvaliteten af de oplysninger, der indsendes i henhold til forordningen. Eurostat agter at gentage denne øvelse i fremtiden for at sikre konsistensen i og kvaliteten af de statistikker, der udarbejdes.

2.6. METODOLOGISK STØTTE

Eurostat yder fortsat metodologisk og teknisk støtte til medlemsstaterne til gennemførelse af forordningen, og der gøres en indsats for at opretholde et data- og metadatainformationssystem af høj kvalitet.

Eurostat har udarbejdet to håndbøger, der indeholder metodologiske retningslinjer for indberettende lande:

- *Road freight transport methodology* (vejgodstransportmetodologi), som er grundlaget for udarbejdelse af vejgodsstatistikker i medlemsstaterne, kandidatlandene og landene i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA) samt

- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (metoder, der anvendes i undersøgelser af vejgodstransporten i medlemsstaterne og kandidatlandene).

Disse håndbøger ajourføres regelmæssigt for at afspejle udviklingen i dataindsamlingen vedrørende vejgods. De seneste udgaver kan downloades fra Eurostats websted[5].

[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications.

3. STATISTISKE RESULTATER

3.1. TENDENSER INDEN FOR VEJGODSTRANSPORT I EU

3.1.1. Udviklingen af vejgodstransporten i EU

Vejtransporten er den vigtigste transportform for godstransport. Med hensyn til tonkilometer tegner det sig for mere end 70 % af alle indlandstransportformer, og denne andel har været forholdsvis stabil i de seneste ti år. Alligevel har den seneste økonomiske krise haft en betydelig indvirkning på vejgodstransporten i Europa. I 2012 var aktiviteten inden for vejgodstransport i EU målt i tonkilometer ca. 12 % under toppunktet i 2007.

National transport udført af indenlandske transportvirksomheder tegner sig for næsten to tredjedele af den samlede vejgodstransport. National transport udført af udenlandske transportvirksomheder tegner sig for ca. 1,5 % af den samlede vejgodstransport og ca. 2,0 % af den samlede nationale vejgodstransport. Indtrængningsgraden for cabotagekørsel, som måler andelen af udenlandske transportvirksomheder på det nationale marked for vejgodstransport for fremmed regning, var 2,3 % i 2012. Det er for nylig steget en del, navnlig efter ophævelsen af midlertidige begrænsninger af transportvirksomheder fra de lande, der tiltrådte EU i 2004 og 2007.

International transport (herunder tredjelandstransport) steg i de seneste ti år fra 30 % af den samlede vejgodstransport i 2004 til 33 % i 2012, hvilket afspejler virkningerne af det indre marked i Den Europæiske Union. Omkring 78 % af den internationale transport udføres af transportvirksomheder, der er registreret i et af de to lande, mellem hvilke varer flyttes. De resterende 22 % udføres af transportvirksomheder fra et europæisk tredjeland som led i tredjelandstransportaktiviteter, som er det hurtigst voksende markedssegment i løbet af det seneste årti.

I 2012 tegnede aktiviteter "for fremmed regning" (transport mod betaling) sig for 85 % af den samlede vejgodstransport, mens de resterende 15 % var "for egen regning".

Alle afstandsklasser faldt mellem 2008 og 2012, idet kortere og længere afstande var mest berørt. I 2012 var transporten i tonkilometer for varebevægelser under 150 km 15 % under 2008-niveauet, mens den for varebevægelser over 1 000 kilometer faldt med 14 %. Desuden foregik 56 % af godstransporten (i tonkilometer) over 300 kilometer. EU's transportpolitik tager sigte på at flytte 30 % af vejtransportaktiviteterne over disse længere afstande til jernbane- og vandvejstransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050.

Målt i transporterede tons var de største produktgrupper, der blev transporteret i medlemsstaterne, produkter fra råstofudvinding (26 % af den samlede transportmængde i 2012), andre ikke-metalholdige mineralske produkter (14 %), fødevarer, drikkevarer og tobak (12 %) og landbrugsprodukter (9 %). De største produktgrupper i tonkilometer var fødevarer, drikkevarer og tobak (17 % af det samlede antal), landbrugsprodukter (11 %), andre ikke-metalholdige mineralske produkter (8 %), kemikalier og metalmalme (8 % hver), metalprodukter og træprodukter (7 % hver).

3.1.2. Cabotage

Cabotage, dvs. national transport for fremmed regning, der udføres af udenlandske transportvirksomheder, er i øjeblikket endnu en gang i fokus i EU's politik for vejtransporten. De nuværende regler om cabotage, jf. forordning (EF) nr. 1072/2009[6], er ved at blive evalueret, og deres regulerende egnethed vurderes. Kommissionens arbejde på dette område er i stor udstrækning baseret på data indsamlet i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012. Cabotage er samtidig et emne, der vinder i politisk betydning i en række medlemsstater, som de seneste drøftelser i arbejdsgruppen om statistik over vejgodstransport har vist. Visse erhvervssammenslutninger anser niveauet for cabotage for at være højere end det er afspejlet i Eurostats officielle statistikker, selv om der i øjeblikket ikke er nogen statistiske beviser til støtte for denne påstand.

Trods cabotagens relativt lille andel af vejtransportaktiviteter generelt er der et behov for yderligere at forbedre kvaliteten af de relevante statistikker. 2014-arbejdsgruppen om vejgodsstatistikker konkluderede, at forbedring af den generelle kvalitet af undersøgelsen (ved at øge svarprocenten, øge registrenes kvalitet, forbedre stikprøveudtagning, forbedre redskaberne til dataindberetning osv.) i sidste ende også ville forbedre nøjagtigheden af cabotagedata. Eurostat vil følge den politiske udvikling på dette område nøje og revurdere den statistiske situation i overensstemmelse hermed. Eurostat vil også fortsætte med at offentliggøre data om indtrængningsgraden for cabotage for at fremme debatten.

3.2. OFFENTLIGGØRELSE AF DATA

3.2.1. Eurobasetabeller

Aggregerede data indlæses i Eurobase-databasen, Eurostats referencedatabase, så snart de har været igennem valideringskontrol. Brugerne kan således få detaljerede statistiske tabeller i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 6/2003 om formidling af statistikker om vejgodstrafik baseret på data indsendt i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012 for perioden 1999 og frem. Det sæt af metadata, der er til rådighed i Eurobase, opdateres regelmæssigt for at afspejle den seneste metodologiske udvikling i de forskellige indberettende lande.

3.2.2. Publikationer

Eurostat producerer også artikler i serien *Statistics Explained*, som dækker følgende emner (se relaterede links):

- Generelle tendenser inden for vejgodstransport
- Vejgodstransport efter køretøjets specifikationer
- Vejgodstransport efter turens specifikationer
- Vejgodstransport efter godstype
- Statistik over vejgodstransport — cabotage

Disse artikler ajourføres årligt, hver gang dataindsamlingen er afsluttet i et givent referenceår.

[6] EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72.

4. FORSLAG TIL VIDERE UDVIKLING

4.1. NYE UDFORDRINGER

Bestræbelserne på at reducere byrden for respondenterne og samtidig øge svarprocenten og højne datakvaliteten vil fortsætte.

Eurostat og medlemsstaterne har allerede konstateret adskillige nye indsatsområder såsom:

- at udvikle de eksisterende datarapporteringsmekanismer, så respondenterne kan fremlægge flere data af højere kvalitet og samtidig reducere indberetningsbyrden og omkostningerne: nogle indberettende lande er allerede begyndt at indføre nye standarder, som f.eks. XML-formatet, således at data kan sendes hurtigere og samtidig øge deres konsistens og pålidelighed
- at anvende elektroniske bompengesystemer for at supplere og benchmarke undersøgelsesresultaterne og forbedre datakvaliteten
- yderligere at udnytte de tilgængelige data til at modellere transportstrømme og fastsætte parametre, der er nyttige for transportpolitik og modellering, såsom gennemsnitlige belastningsfaktorer efter transporttype, eller distanceklasse
- at gøre undersøgelsesresultaterne mere anvendelige til evaluering af markedsåbning, transporteffektivitet, markedstendenser inden for vejtransport og modal fordeling
- at gøre undersøgelsesresultaterne nyttigere til produktion af mere detaljerede statistikker om drivhusgasemissioner fra vejtransport.

4.2. FORSLAG TIL UDVIKLING AF RETSGRUNDLAGET

Omend forordning (EU) nr. 70/2012 udgør et godt grundlag for evaluering af det nuværende marked for vejgodstransport, er der blevet identificeret metoder til håndtering af nye databehov som følge af den politiske udvikling, uden at indberetningsbyrden i væsentlig grad øges. De kan blive drøftet med medlemsstaterne på fremtidige arbejdsgruppemøder.

Dette kan omfatte:

- en indsamling af data om energiforbrug i vejgodstransport: indsamling af data af denne art, der allerede foretages af nogle medlemsstater, kan i første omgang indføres på et frivilligt grundlag og på et aggregeret niveau (på årsbasis). Det vil muliggøre en mere præcis vurdering af virkningen af vejgodstransport på produktionen af drivhusgasser
- obligatorisk indsamling af data om "tomkørsel": dette er i øjeblikket frivilligt i henhold til forordningen, og ikke alle lande indberetter om tomme køretøjkilometer. Bliver det obligatorisk vil det muliggøre bedre vurdering af energieffektivitet og effektiviteten af EU's vejgodstransportsektor i operationel henseende.

5. KONKLUSIONER

Gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012 har generelt haft en positiv indvirkning, der muliggør hurtig produktion af sammenlignelige resultater af høj kvalitet.

Eurostat gør en betydelig indsats for at bistå medlemsstaterne med gennemførelsen af forordningen og med at udarbejde statistikker af høj kvalitet. Eurostat har udviklet et informationssystem og indført kommunikationsmetoder, der minimerer dataforvaltningsbyrden for de indberettende lande, og dets valideringsregler bliver hele tiden tilpasset for at gøre dem mere praktiske og effektive for så vidt angår datakontrol og -forarbejdning og således hjælpe medlemsstaterne med at reducere indberetningsbyrden for både respondenter og administrationer.

Forordningen har vist sig at være absolut nødvendig for at fremstille nationale statistikker og EU-statistikker om vejgods og undgå dobbeltarbejde. Statistikkerne bruges regelmæssigt i overvågningen og vurderingen af vejgodstransportpolitikker på nationalt plan og EU-plan. Offentliggørelsen af disse data har højnet deres synlighed og givet et bedre afkast af de investerede ressourcer.