EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg

I INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING ... 3
1.1. Syftet med rapporten ... 3
1.2. Bakgrund: den rättsliga ramen ... 3
1.3. Politisk bakgrund ... 3
1.4. Medlemsstater och andra länder som omfattas ... 4
2. GENOMFÖRANDE AV FÖRORDNINGEN ... 5
2.1. Uppfyllande av rättsliga skyldigheter ... 5
2.2. metoder för insamling av uppgifterna ... 5
2.3. Administrativa bördor ... 5
2.4. Minskning av administrativa bördor och förenkling ... 6
2.5. Datavalidering och kvalitet på de statistiska uppgifter som översänds ... 6
2.5.1. Validering av mikrodata och kontroll av tidsserier ... 6
2.5.2. Riktmärkning av resultaten i förhållande till annan statistik ... 7
2.6. Metodstöd ... 7
3. STATISTISKA RESULTAT ... 8
3.1. Tendenser inom godstransporter på väg i EU ... 8
3.1.1. Utvecklingen av godstransporter på väg i EU ... 8
3.1.2. Cabotage ... 9
3.2. Offentliggörande av data ... 9
3.2.1. Eurobase-tabeller ... 9
3.2.2. Publikationer ... 10
4. FÖRSLAG FÖR DEN FORTSATTA UTVECKLINGEN ... 10
4.1. Nya utmaningar ... 10
4.2. Förslag till utveckling av den rättsliga grunden ... 10
5. SLUTSATSER ... 11

1. INLEDNING

1.1. SYFTET MED RAPPORTEN

Enligt artikel 7 i förordning (EU) nr 70/2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg[1] ska kommissionen senast den 31 december 2014 överlämna en rapport om genomförandet av förordningen till Europaparlamentet och rådet.

Denna rapport uppfyller detta krav. I rapporten beskrivs bakgrunden, det politiska sammanhanget och lagstiftningens omfattning. Dessutom diskuteras genomförandet, de statistiska resultaten och publiceringen av dessa. Därefter beskrivs den eventuella framtida utvecklingen, och man slår fast att förordningen har förbättrat uppgifternas kvalitet och aktualitet.

1.2. BAKGRUND: DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Förordning (EU) nr 70/2012 är en omarbetning av rådets förordning (EG) nr 1172/98 av den 25 maj 1998 och senare ändringar som syftade till att konsolidera den rättsliga grunden för insamling av vägtransportdata och anpassa den till Lissabonfördraget genom att ge kommissionen befogenhet att anta icke-lagstiftningsakter med allmän räckvidd för att komplettera eller ändra vissa icke-väsentliga delar av en lagstiftningsakt. Genom förordningen upprättas en rättslig grund för insamling av omfattande uppgifter om godstransporter på väg. Dessutom kan man genom att till Eurostat tillhandahålla mikrodata om godstransporter på väg säkerställa kvaliteten och jämförbarheten i de statistiska uppgifter som produceras.

Syftet med förordning (EU) nr 70/2012 är att förse kommissionen, andra EU-institutioner och de nationella regeringarna med jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och fullständiga statistiska uppgifter om omfattningen och utvecklingen av varutransporter på väg. Dessa uppgifter behövs för att utforma, övervaka och utvärdera EU:s politik.

Medlemsstaterna skickar informationen till Eurostat i form av mikrodata. På så sätt kan Eurostat, under bevarad sekretess, förse användarna med statistiska tabeller som innehåller många olika variabelkombinationer.

Förordning (EU) nr 70/2012 utarbetades för att så långt som möjligt minska bördorna för transportföretag. Uppgiftsinsamlingen grundar sig på en urvalsundersökning. Uppgifter krävs därmed endast för ett urval av transportfordon och under en kort tid (i allmänhet en vecka). Medlemsstaterna kan också undanta mindre fordon från undersökningen[2].

1.3. POLITISK BAKGRUND

För att utveckla en gemensam transportpolitik krävs djupgående kunskaper om omfattningen av och utvecklingen inom godstransporter på väg.

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg (EUT L 32, 3.2.2012).

[2] En medlemsstat får avstå från att tillämpa förordningen på vägmotorfordon för varutransport vars maxlast eller totalvikt understiger ett visst mått. För enskilda motorfordon får detta mått får inte överstiga 3,5 tons maxlast eller 6 tons totalvikt.

Uppgifterna har en mycket stor politisk relevans: I vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*[3] fastställs tio mål för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (som fungerar som riktmärken för att uppnå målet att minska utsläppen av växthusgaser med 60 %). Detaljerad statistik om godstransporter på väg behövs för att övervaka framstegen när det gäller att uppnå vissa av dessa mål (t.ex. målet att flytta över 30 % av vägtransporter över avstånd på mer än 300 km till andra transportmedel senast 2030). I aktuella policydokument, t.ex. *Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om läget för unionens vägtransportmarknad*[4] används också statistik om godstransporter på väg i stor omfattning. För att kunna fullgöra sina uppgifter inom ramen för den gemensamma tranportpolitiken behöver kommissionen jämförbara, tillförlitliga, synkroniserade, regelbundna och fullständiga statistiska uppgifter om omfattningen och utvecklingen av de varutransporter på väg som utförs med fordon som är registrerade i EU samt om utnyttjandegraden när det gäller dessa fordon.

De uppgifter som samlas in inom ramen för förordningen är också ytterst värdefulla för branschorganisationer, transportföretag, forskare och modellkonstruktörer inom området för vägtransporter, eftersom en djupgående kunskap om marknaden bidrar till att stärka konkurrenskraften hos företagen inom sektorn.

1.4. MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordningen är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater. Den behöver inte införlivas i nationell lagstiftning. Alla medlemsstater är skyldiga att lämna in uppgifter. Enligt artikel 1.3 är det endast Malta som har ett undantag från denna bestämmelse, eftersom det finns så få maltesiskregistrerade vägmotorfordon för varutransport med tillstånd för internationell varutransport på väg. Insamlingen av transportdata av hög kvalitet från den maltesiska lastbilsflottan skulle lägga en orimligt stor börda på maltesiska vägtransportörer eftersom de skulle behöva delta i undersökningarna oftare än sina motsvarigheter i andra länder.

Utanför EU deltar även Norge och Schweiz fullt ut i insamlingen av statistik om godstransporter på väg i linje med förordning (EU) nr 70/2012. De två EES-länderna Island och Liechtenstein omfattas för närvarande inte av förordningens krav på att samla in statistik om godstransporter på väg på grund av det begränsade antalet fordon i deras respektive flottor som deltar i internationella vägtransporter.

EU:s kandidatländer deltar inte i denna datainsamling.

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

2. GENOMFÖRANDE AV FÖRORDNINGEN

2.1. UPPFYLLANDE AV RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

Efterlevnaden av förordningens krav på att tillhandahålla data är generellt sett god. Samtliga medlemsstater lämnar in de datauppsättningar som krävs, med få förseningar. Detta garanterar att man kan sammanställa tillförlitlig statistik av hög kvalitet om godstransporter på väg i Europa.

2.2. METODER FÖR INSAMLING AV UPPGIFTERNA

Förordningen innehåller en gemensam ram för att garantera en harmoniserad datainsamling och jämförbara resultat. Eurostat samlar vart tredje år in information om nationella metoder för datainsamling (register, urvalsmetoder, täckning etc.) och publicerar denna i *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

2.3. ADMINISTRATIVA BÖRDOR

Förordningen har utformats på ett sätt som syftar till att hålla nere bördorna för medlemsstaterna. I de flesta av de rapporterande länderna uppfyllde de befintliga förfarandena kraven på datainsamling, och inga särskilda åtgärder behövde vidtas. Eurostat har samlat in information från rapporterande länder för att utvärdera bördan för uppgiftslämnarna i samband med genomförandet av förordningen.

Få medlemsstater kunde göra en exakt bedömning av bördan, men följande slutsatser kan dras:

- När det gäller den ordinarie uppgiftsinlämningen ansåg nästan alla att arbetsbördan var acceptabel.
- Arbetsbördan när det gäller datainsamling skiljer sig i hög grad åt mellan olika länder, främst beroende på vilka nationella system för sammanställning av data som finns tillgängliga. Länder som tagit fram elektroniska datainsamlingssystem har minskat bördan såväl för uppgiftslämnarna som när det gäller databehandling. Utifrån den information som lämnats kan man konstatera följande:
    - I genomsnitt ägnade uppgiftslämnarna uppskattningsvis cirka 40 minuter åt att rapportera uppgifter för ett fordon med resor under undersökningsperioden (tiden varierade från 5 minuter till 2 timmar).
    - De ägnade i genomsnitt uppskattningsvis cirka 7 minuter åt att rapportera uppgifter för ett fordon utan resor under undersökningsperioden (tiden varierade från 3 till 15 minuter).

Arbetsbördan för både de nationella statistikbyråerna och uppgiftslämnarna i samband med genomförandet av undersökningen enligt förordningen kompenseras av mervärdet av den statistik som tas fram. Framför allt kan följande nämnas:

- Eurostat förvaltar de konfidentiella nationella mikrodata som varje medlemsstat lämnar in och sammanställer detaljerade nationella uppgifter (D-tabeller). Tack vare dessa tabeller har varje rapporterande land tillgång till fullständiga

statistiska uppgifter om all godstransport på väg i det egna landet, även när det gäller lastbilar som är registrerade i andra EU-länder. Genomförandet av denna förordning och de tjänster som Eurostat tillhandahåller gör att man kan undvika dubbelarbete när det gäller datainsamling på nationell nivå om utländska lastbilar.

- Det finns en stor efterfrågan på den statistik som de rapporterande länderna tar fram, eftersom undersökningen har visat sig vara mycket användbar för att övervaka vägtransportmarknaden i Europa.
- Genom att information samlas in och förvaltas på mikrodatanivå kan den användas på ett flexibelt sätt för att snabbt tillgodose en rad specifika behov av statistik inom EU-politiken utan något extra arbete på nationell nivå, t.ex. att utarbeta rapporter eller utvärdera lagstiftning och politiska mål. I praktiken kan det t.ex. handla om att ta fram statistik utifrån avståndsklass, om tomkörningar eller om cabotage.

2.4. MINSKNING AV ADMINISTRATIVA BÖRDOR OCH FÖRENKLING

Att förenkla och minska bördorna i samband med datainsamling och rapportering är en av Eurostats ständiga utmaningar. Eurostat vidtar åtgärder utifrån medlemsstaternas återkoppling, i samarbete med de nationella statistikbyråerna, genom att

1. tillhandahålla verktyg (t.ex. WebILSE) för att underlätta rapportering av detaljerade regionala uppgifter (Nuts 3),
2. utveckla automatiserade verktyg och rutiner för överföring och validering av mikrodata, för att ta fram feedback till medlemsstaterna om uppgifternas kvalitet och specifika fel i varje datauppsättning,
3. främja och hjälpa till att upprätta elektroniska frågeformulär och webbaserade rapporteringssystem på nationell nivå,
4. anordna regelbundna sammanträden med nationella experter från samtliga medlemsstater för att utbyta god praxis och diskutera uppgifternas kvalitet, problem och lösningar.

2.5. DATAVALIDERING OCH KVALITET PÅ DE STATISTISKA UPPGIFTER SOM ÖVERSÄNDS

2.5.1. Validering av mikrodata och kontroll av tidsserier

Medlemsstaterna ansvarar för kvaliteten på genomförandet av undersökningen av godstransporter på väg, medan Eurostat arbetar för att upptäcka fel i de data som inrapporterats och för att upprätthålla ett högeffektivt och pålitligt it-system för datavalidering och databehandling. Eurostat ger medlemsstaterna regelbunden feedback när det gäller frågor som kan kräva ytterligare undersökning.

De rapporterande länderna anstränger sig så långt som är rimligt för att rätta felaktiga data. Eurostats valideringsförfarande omfattar steg för att validera mikrodata och upptäcka fel när det gäller koder som används, format och värden som ligger utanför intervallet. Ytterligare kontroller av tidsserier för nationella, internationella och sammanlagda transporter görs för både kvartals- och årsdata:

- Mikrodata: För att hjälpa de rapporterande länderna att producera datauppsättningar som är så felfria som möjligt får de en valideringsrapport för varje uppsättning data som skickas, med detaljerade uppgifter på mikrodatanivå som underlättar korrigeringen av de fel som upptäckts. Detta sker genom en iterativ process som pågår tills samtliga fel har åtgärdats. Eurostat anpassar också sina valideringsregler för att tillgodose nya behov och se till att uppgifterna är av god kvalitet och konsekventa samt att de kontinuerligt förbättras.

- Tidsserier: Eurostat anser att det är oerhört viktigt att hitta avvikande värden i tidsserier innan uppgifterna publiceras, eftersom statistik över godstransporter på väg används i olika kommissionsrapporter och för att dra slutsatser om utvecklingen på marknaden för godstransporter på väg. Man lägger särskild vikt vid att de rapporterande länderna bekräftar tendenser om betydande variationer konstateras. Vid behov inlämnas reviderade datauppsättningar eller förklaringar avseende bakomliggande orsaker till stora variationer i tidsserierna.

Generellt sett reviderar alla rapporterande länder data och korrigerar fel som upptäcks.

2.5.2. Riktmärkning av resultaten i förhållande till annan statistik

Statistik om europeiska godstransporter på väg som samlas in inom ramen för förordningen utgår från fordonens registreringsland. Alla rapporterande länder samlar in ett urval av körningar, inom och utanför landets gränser, som genomförs av lastbilar som är registrerade i landet, men samlar inte in information om transporter som bedrivs av utländska godstransportföretag inom det egna landet. Eftersom ingen information samlas in två gånger av olika länder avseende samma verksamhet kan kvaliteten på resultaten inte kontrolleras genom överensstämmelsekontroller. Kvaliteten på statistiken över godstransporter på väg kan endast kontrolleras med hjälp av kompletterande uppgifter eller undersökningar.

CAFT är en undersökning som genomförs på vägarna (vart femte eller sjätte år) vid den schweiziska gränsen. Den skiljer sig i hög grad från den undersökning som baseras på förordning (EU) nr 70/2012 och har mycket få överlappningar med denna. Eurostat har, med utgångspunkt i ett antal antaganden, jämfört sina lagstiftningsbaserade data om godstransporter på väg med uppgifter från CAFT (Cross-Alpine Freight Transport survey). Med undantag för måttligt avvikande värden, som troligen beror på små urval och på undersökningsmetoden, stämmer datakällorna bra överens, vilket bekräftar att de data som inrapporteras inom ramen för förordningen håller god kvalitet. Eurostat har för avsikt att upprepa denna kontroll i framiden för att säkerställa att den statistik som tas fram är enhetlig och håller god kvalitet.

2.6. METODSTÖD

Eurostat ger kontinuerligt metodstöd och tekniskt stöd till medlemsstaterna när det gäller genomförandet av förordningen, och insatser görs för att upprätthålla ett informationssystem av hög kvalitet för data och metadata.

Eurostat har tagit fram två handledningar med metodisk vägledning för rapporterande länder:

- *Road freight transport methodology*, som ligger till grund för sammanställningen av statistik över godstransporter på väg i medlemsstater, kandidatländer och länderna i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta).
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

Dessa handledningar uppdateras regelbundet utifrån utvecklingen när det gäller insamling av data om godstransporter på väg. De senaste versionerna kan laddas ner från Eurostats webbplats[5].

3. STATISTISKA RESULTAT

3.1. TENDENSER INOM GODSTRANSPORTER PÅ VÄG I EU

3.1.1. Utvecklingen av godstransporter på väg i EU

Vägtransporter är fortfarande det viktigaste transportsättet när det gäller gods. När det gäller tonkilometer motsvarar vägtransporterna mer än 70 % av alla inlandstransporter och denna andel har varit relativt oförändrad under det senaste årtiondet. Den senaste ekonomiska krisen har emellertid haft en betydande påverkan på godstransporterna på väg i Europa. Godstransporterna på väg i EU mätt i tonkilometer hade 2012 minskat med omkring 12 % jämfört med toppnoteringen 2007.

De nationella transporter som genomförs av inhemska vägtransportörer utgör nästan två tredjedelar av de totala godstransporterna på väg. De nationella transporter som genomförs av utländska vägtransportörer motsvarar omkring 1,5 % av de totala godstransporterna på väg och omkring 2 % av de totala nationella godstransporterna på väg. Cabotagetransporternas marknadsandel, som är ett mått på de utländska transportföretagens andel av den nationella marknaden för godstransporter på väg för annans räkning mot ersättning, låg 2012 på 2,3 %. Denna andel har ökat något under den senaste tiden, i synnerhet efter att övergångsbegränsningarna för transportföretag från de länder som anslöt sig till EU 2004 respektive 2007 hävts.

De internationella transporternas andel (inklusive s.k. tredjelandstransporter) ökade under det senaste årtiondet från 30 % av de totala godstransporterna på väg år 2004 till 33 % år 2012, vilket speglar effekten av EU:s inre marknad. Omkring 78 % av de internationella transporterna utförs av transportföretag som är registrerade i ett av de två länderna som godset transporteras mellan. Resterande 22 % utförs av transportföretag från ett tredje europeiskt land som ett led i tredjelandstransporter, som har varit det snabbast växande marknadssegmentet under det senaste årtiondet.

Under 2012 motsvarade transporter för annans räkning mot ersättning 85 % av de totala godstransporterna på väg, medan övriga 15 % utgjordes av transporter för egen räkning.

Samtliga avståndsklasser minskade mellan 2008 och 2012, och de kortaste och längsta klasserna påverkades mest. År 2012 hade transporterna på under 150 kilometer i tonkilometer

[5] http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/publications

minskat med 15 % jämfört med 2008 års nivå, medan transporterna på över 1 000 kilometer hade minskat med 14 %. Dessutom är 56 % av godstransporterna (i tonkilometer) längre än 300 kilometer. EU:s transportpolitik syftar till att flytta över 30 % av vägtransporterna på dessa längre sträckor till järnväg eller sjötransporter senast 2030 och över 50 % senast 2050.

När det gäller antal transporterade ton är de största produktgrupperna som transporterats i medlemsstaterna produkter från gruvor och stenbrott (26 % av den totala mängden 2012), övriga icke-metalliska mineraliska produkter (14 %), livsmedel, drycker och tobak (12 %) och jordbruksprodukter (9 %). De största produktgrupperna i tonkilometer var livsmedel, drycker och tobak (17 % av den totala mängden), jordbruksprodukter (11 %), övriga icke-metalliska mineraliska produkter (8 %), kemikalier och metallmalmer (8 % vardera) samt metall- och träprodukter (7 % vardera).

3.1.2. Cabotage

Cabotage, dvs. nationella transporter för annans räkning mot ersättning som utförs av utländska transportföretag, står just nu än en gång i fokus för EU:s vägtransportpolitik. De gällande reglerna för cabotage, som fastställs i förordning (EG) nr 1072/2009[6], håller på att utvärderas för att bedöma ändamålsenligheten. Kommissionens arbete på detta område baseras i stor utsträckning på data som samlats in inom ramen för förordning (EU) nr 70/2012. Samtidigt har frågan om cabotage fått en allt större politisk vikt i ett antal medlemsstater, vilket den senaste tidens diskussioner i arbetsgruppen om statistik över godstransporter på väg visar. Vissa branschorganisationer menar att cabotagetransporternas andel är större än vad Eurostats officiella statistik visar, men det finns i dagsläget inga statistiska belägg för detta påstående.

Trots att cabotagetrafiken utgör en relativt liten andel av de totala godstransporterna på väg behöver statistiken på området förbättras ytterligare. 2014 års arbetsgrupp om statistik över godstransporter på väg har slagit fast att en förbättring av den övergripande kvaliteten på undersökningen (ökad svarsfrekvens, förbättrad kvalitet på registren, bättre urval, förbättrade verktyg för dataöverföring etc.) även skulle leda till att uppgifter om cabotagetransporter blir mer korrekta. Eurostat kommer att följa den politiska utvecklingen noga på detta område och göra en ny bedömning av den statistiska situationen. Eurostat kommer också att fortsätta att publicera data om cabotagetransporternas marknadsandel för att stödja diskussionerna.

3.2. OFFENTLIGGÖRANDE AV DATA

3.2.1. Eurobase-tabeller

Aggregerade data laddas upp i Eurostats referensdatabas Eurobase så snart de har genomgått en valideringskontroll. Användarna kan därmed få tillgång till detaljerade statistiska tabeller inom ramen för kommissionens förordning (EG) nr 6/2003 om spridning av statistik om varutransport på väg, med utgångspunkt i data som rapporteras inom ramen för förordning (EU) nr 70/2012, och som omfattar perioden från 1999 och framåt. Den metadatauppsättning som finns tillgänglig i Eurobase uppdateras regelbundet för att spegla den senaste metodutvecklingen i olika rapporterande länder.

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

3.2.2. Publikationer

Eurostat publicerar också artiklar i serien *Statistics Explained*, som omfattar följande ämnen (se de aktuella länkarna):

- Allmänna tendenser inom godstransporter på väg
- Godstransporter på väg utifrån fordonsegenskaper
- Godstransporter på väg utifrån restyper
- Godstransporter på väg utifrån godstyp
- Statistik över godstransporter på väg – cabotage

Dessa artiklar uppdateras varje år, så snart datainsamlingen avslutats för ett visst referensår.

4. FÖRSLAG FÖR DEN FORTSATTA UTVECKLINGEN

4.1. NYA UTMANINGAR

Insatserna för att minska bördorna för uppgiftslämnarna och samtidigt öka svarsfrekvensen och förbättra uppgifterna kommer att fortsätta.

Eurostat och medlemsstaterna har redan fastställt flera nya insatsområden, t.ex. när det gäller följande:

- Utveckla de befintliga mekanismerna för datarapportering för att ge uppgiftslämnarna möjlighet att lämna fler uppgifter av högre kvalitet samtidigt som arbetsbördan och kostnaderna minskas. Vissa rapporterande länder har redan börjat införa nya standarder, t.ex. XML-format, som gör det möjligt att skicka data snabbare och förbättra enhetligheten och tillförlitligheten.
- Använda elektroniska vägtullsystem för att komplettera och jämföra resultaten och förbättra kvaliteten på uppgifterna.
- Vidareutnyttja tillgängliga data för att skapa modeller av transportflöden och fastställa användbara parameterar för transportpolitiken och modellering, t.ex. genomsnittliga beläggningsfaktorer per transporttyp eller avståndsklass.
- Göra undersökningsresultaten mer användbara för att utvärdera öppnandet av marknaden, transporteffektivitet, marknadstendenser på vägtransportområdet och fördelningen mellan transportsätten.
- Göra undersökningsresultaten mer användbara för att producera mer detaljerad statistik om utsläpp av växthusgaser från vägtransporter.

4.2. FÖRSLAG TILL UTVECKLING AV DEN RÄTTSLIGA GRUNDEN

Även om förordning (EU) nr 70/2012 utgör en bra grund för att utvärdera dagens marknad för godstransporter på väg har man utvecklat olika sätt att hantera nya data som tas fram till följd av den politiska utvecklingen utan att rapporteringsbördan ökas i någon större utsträckning. Dessa kan diskuteras med medlemsstaterna vid kommande arbetsgruppssammanträden.

Det kan bland annat röra sig om följande:

- Datainsamling om energiförbrukning inom godstransporter på väg: Datainsamling av denna typ, som redan genomförs i vissa medlemsstater, kan till en början införas på frivillig basis och på en aggregerad nivå (en gång om året). På så sätt kan man göra en noggrannare bedömning av hur stor påverkan godstransporterna på väg har på utsläppen av växthusgaser.
- Obligatorisk datainsamling om körningar utan last: Detta är i dag frivilligt enligt förordningen, och det är inte alla länder som rapporterar antalet kilometer utan last. Genom att göra det obligatoriskt skulle det bli lättare att göra en bättre bedömning av energieffektiviteten och driftseffektiviteten inom EU:s sektor för godstransporter på väg.

5. SLUTSATSER

Genomförandet av förordning (EU) nr 70/2012 har generellt sett haft en positiv effekt genom att man snabbt har kunnat producera jämförbara resultat av hög kvalitet.

Eurostat gör stora insatser för att hjälpa medlemsstaterna att genomföra förordningen och ta fram statistik av hög kvalitet. Man har tagit fram ett informationssystem och infört kommunikationsmetoder som minimerar de rapporterande ländernas arbetsbörda när det gäller datahantering. Eurostat anpassar kontinuerligt sina valideringsregler för att göra dem mer praktiska och effektiva för att kontrollera och behandla data och därigenom hjälpa medlemsstaterna att minska rapporteringsbördan för såväl uppgiftslämnare som myndigheter.

Förordningen har visat sig oumbärlig för att ta fram nationell statistik och EU-statistik om vägtransporter och för att undvika dubbelarbete. Statistiken används regelbundet vid övervakning och utvärdering av politiken för godstransporter på väg på nationell nivå och EU-nivå. Genom att uppgifterna publiceras har synligheten ökat, och man har kunnat uppnå en bättre avkastning på resursinvesteringar.