ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

2023/[…] ([…])

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων[1] ορίζει ότι η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού και τις μελλοντικές εξελίξεις έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και κάθε 3 έτη από την ημερομηνία αυτήν κι έπειτα. Αυτή είναι η τέταρτη έκθεση που πληροί την εν λόγω απαίτηση.

Στην πρώτη ενότητα της παρούσας έκθεσης περιγράφονται το ιστορικό, το πλαίσιο πολιτικής και η κάλυψη του κανονισμού. Στη δεύτερη ενότητα περιγράφονται η εφαρμογή του από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή (Eurostat), η επιβάρυνση και το κόστος για τα κράτη μέλη όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων, ζητήματα μεθοδολογίας και ποιότητας των δεδομένων, καθώς και τα διάφορα μέσα δημοσίευσης των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι δύο τελευταίες ενότητες αναφέρονται στις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και παρουσιάζουν τα κύρια συμπεράσματα της έκθεσης.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 αποτελεί αναδιατύπωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1172/98 του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1998, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων[2] και σηματοδοτεί ένα βήμα προόδου για την ανάπτυξη στατιστικών μεταφορών στην ΕΕ. Αποτελεί τη νομική βάση για τη συλλογή ευρέος φάσματος δεδομένων σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 παρέχει στην Επιτροπή, σε άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ και στις εθνικές κυβερνήσεις συγκρίσιμα, αξιόπιστα, εναρμονισμένα, τακτικά και συνεκτικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κλίμακα και την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Οι πληροφορίες αυτές είναι αναγκαίες για την πλαισίωση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των ενωσιακών πολιτικών.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα στοιχεία με τη μορφή μικροδεδομένων. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να παρέχει στους χρήστες στατιστικούς πίνακες οι οποίοι περιέχουν πολλούς διαφορετικούς συνδυασμούς μεταβλητών, με την επιφύλαξη της διασφάλισης της αξιοπιστίας των δεδομένων.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να ελαχιστοποιεί την επιβάρυνση για τις εταιρείες μεταφορών. Λαμβανομένου υπόψη ότι η συλλογή δεδομένων βασίζεται σε δειγματοληπτική έρευνα, ζητούνται πληροφορίες μόνο για ένα δείγμα οχημάτων και για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα (συνήθως μία εβδομάδα). Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την έρευνα πράξεις μεταφοράς κάτω από ορισμένα όρια[3]. Ωστόσο, η δυνατότητα αυτή ενδέχεται

[1] ΕΕ L 32 της 3.2.2012, σ. 1.
[2] ΕΕ L 163 της 6.6.1998, σ. 1.
[3] Σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012, κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να αποκλείσει τα οδικά οχήματα μεταφοράς των οποίων το ωφέλιμο φορτίο ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι κατώτερο από ένα ορισμένο όριο. Το όριο αυτό δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 3,5 τόνους ωφέλιμου φορτίου ή τους 6 τόνους μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για τα μεμονωμένα μηχανοκίνητα οχήματα.

να παρακωλύει τη συγκρισιμότητα μεταξύ των κρατών μελών και τον συνδυασμό με πληροφορίες από άλλες πηγές δεδομένων.

Οι πίνακες σχετικά με τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που πρέπει να διαδίδονται από την Eurostat καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 202/2010, της 10ης Μαρτίου 2010, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2003 περί της διάδοσης των στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων[4].

1.3 ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί σε βάθος γνώση της έκτασης των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και του τρόπου με τον οποίο αυτές έχουν εξελιχθεί.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία[5] είναι μια αναπτυξιακή στρατηγική η οποία έχει ως στόχο να καταστήσει την οικονομία της ΕΕ περισσότερο βιώσιμη μετατρέποντας τις κλιματικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις σε ευκαιρίες σε όλους τους τομείς πολιτικής και διασφαλίζοντας μια δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς μετάβαση. Για την επίτευξη της κλιματικής ουδετερότητας, απαιτείται μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές κατά 90 % έως το 2050. Οι δράσεις προτεραιότητας για τη στροφή προς τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα περιλαμβάνουν:

- την ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών·
- τη στήριξη της εφαρμογής αυτοματοποιημένων και συνδεδεμένων λύσεων κινητικότητας μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς·
- την καλύτερη αντιμετώπιση του εξωτερικού κόστους των δραστηριοτήτων μεταφοράς μέσω της τιμολόγησης·
- την επιτάχυνση της παραγωγής και της διανομής βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές· και
- τον περιορισμό της ρύπανσης από τις μεταφορές, ιδίως στις πόλεις.

Τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή παρουσίασε τη «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος»[6], στην οποία περιγράφονται τα προγραμματισμένα βήματα για τον μετασχηματισμό του συστήματος μεταφορών της ΕΕ σύμφωνα με τη φιλοδοξία της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Η στρατηγική για την κινητικότητα επιδιώκει το όραμα της βιώσιμης, οικονομικά προσιτής, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνης, ανθεκτικής και ανταγωνιστικής κινητικότητας, και απαιτεί ριζικό μετασχηματισμό του τομέα των μεταφορών. Αυτό μεταφράζεται σε τρεις προσεγγίσεις που θα πρέπει να εφαρμοστούν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς:

- η πρώτη προσέγγιση συνίσταται στη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα, με την αντικατάσταση των υφιστάμενων στόλων με οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, και στην αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών·
- η δεύτερη προσέγγιση συνίσταται στην αύξηση της χρήσης τρόπων μεταφοράς που συνεπάγονται λιγότερη ρύπανση και στη στροφή ενός σημαντικού μέρους των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών που πραγματοποιούνται σήμερα οδικώς (75 %) προς τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές·

[4] ΕΕ L 61 της 11.3.2010, σ. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

- η τρίτη προσέγγιση συνίσταται στην εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους. Η στρατηγική για την κινητικότητα συνοδεύεται από σχέδιο δράσης, το οποίο περιλαμβάνει 82 πρωτοβουλίες σε 10 βασικούς τομείς δράσης με συγκεκριμένα μέτρα που πρέπει να ληφθούν.

Τα δεδομένα που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 είναι σημαντικά όχι μόνο για τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, αλλά και για τις επαγγελματικές οργανώσεις, τις εταιρείες μεταφορών, τους ερευνητές και τους δημιουργούς μοντέλων στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τα αποτελέσματα της έρευνας έχουν θεμελιώδη σημασία για την παρακολούθηση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην ΕΕ και χρησιμοποιούνται τακτικά ως στοιχεία αναφοράς στις ανακοινώσεις και στις εκτιμήσεις των επιπτώσεων της Επιτροπής, καθώς και στα έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της. Η σε βάθος γνώση της αγοράς συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του τομέα. Ο κανονισμός παράγει στατιστικές οι οποίες μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση των δυνατοτήτων όσον αφορά τη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο προς φιλικότερους για το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς. Το μερίδιο των εμπορευματικών μεταφορών που χρησιμοποιούν διατροπικές μεταφορές θα αποτελέσει σημαντικό σύνολο δεδομένων στο μέλλον.

1.4 ΚΑΛΥΨΗ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και προβλέπει υποχρέωση διαβίβασης δεδομένων ανά τρίμηνο από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 5. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 δεν θα εφαρμόζεται στη Μάλτα ενόσω τα οχήματα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, τα οποία είναι καταχωρισμένα σε μητρώα κυκλοφορίας της Μάλτας και έχουν άδεια για να εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, δεν υπερβαίνουν τα 400. Για τον σκοπό αυτόν, η Μάλτα πρέπει να προβαίνει ετησίως σε αναφορά στην Eurostat του αριθμού των οχημάτων οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, τα οποία έχουν άδεια για να εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η Μάλτα οφείλει να αναφέρει τον συγκεκριμένο αριθμό το αργότερο έως το τέλος Μαρτίου του έτους που έπεται αυτού στο οποίο αναφέρεται ο εν λόγω αριθμός οχημάτων οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Η Νορβηγία και η Ελβετία παρέχουν επίσης αυτά τα στοιχεία. Όσον αφορά τις υποψήφιες χώρες, το Μαυροβούνιο και η Βόρεια Μακεδονία παρέχουν τα στοιχεία αυτά από το 2016 και το 2020, αντίστοιχα. Η Αλβανία προβαίνει επί του παρόντος στις αναγκαίες ενέργειες για την ανάπτυξη και την υλοποίηση της έρευνας για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η Eurostat αξιοποιεί κάθε ευκαιρία προκειμένου να ενθαρρύνει τις υποψήφιες χώρες και τα δυνάμει υποψήφια μέλη να σχεδιάσουν και να διεξάγουν τις δικές τους έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, ώστε να συμμορφώνονται με τη νομοθεσία της ΕΕ στον τομέα των στατιστικών.

2 ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΕ) ΑΡΙΘ. 70/2012

2.1 ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Όλα τα κράτη μέλη διατηρούν πολύ υψηλό επίπεδο συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις παροχής στοιχείων που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012. Όλα τα κράτη μέλη υποβάλλουν τα ζητούμενα σύνολα δεδομένων, με καθυστερήσεις μόνο σε μικρό αριθμό περιπτώσεων, κυρίως λόγω επικαιροποιήσεων των οικείων συστημάτων ΤΠ και της εναλλαγής του προσωπικού στις θέσεις

εργασίας. Αυτό δίνει τη δυνατότητα παραγωγής υψηλής ποιότητας, έγκαιρων και αξιόπιστων στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη.

2.2 ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Οι μεθοδολογικές ρυθμίσεις που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 70/2012 παρέχουν το πλαίσιο για τη συλλογή σαφώς καθορισμένων μικροδεδομένων από τα κράτη μέλη βάσει εθνικών ερευνών.

Η Eurostat συγκεντρώνει πληροφορίες σχετικά με τις εθνικές μεθόδους συλλογής δεδομένων (χρήση μητρώων, μεθοδολογία δειγματοληψίας, κάλυψη κ.λπ.) και τις καθιστά διαθέσιμες στη δημοσίευσή της με τίτλο *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*[7] (Μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται σε έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη, στις χώρες της ΕΖΕΣ και στις υποψήφιες χώρες).

Επιπλέον, οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία επικαιροποιούν τα εθνικά αρχεία μεταδεδομένων τους σε ετήσια βάση στο υπόδειγμα με τίτλο «Euro SDMX Metadata Structure». Τα εθνικά αρχεία μεταδεδομένων περιλαμβάνουν στατιστική παρουσίαση των εθνικών στοιχείων για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων· πληροφορίες σχετικά με τη συναφή εθνική νομοθεσία, την πολιτική διάδοσης και την ποιότητα των δεδομένων· τυχόν μεθοδολογικές επικαιροποιήσεις· και πληροφορίες σχετικά με την έρευνα και τη στατιστική επεξεργασία των δεδομένων[8].

2.3 ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 έχει σχεδιαστεί κατά τέτοιον τρόπο, ώστε η επιβάρυνση των κρατών μελών να διατηρείται στο ελάχιστο. Τα περισσότερα κράτη μέλη δεν χρειάζεται να λάβουν πρόσθετα μέτρα, διότι οι υφιστάμενες διαδικασίες που εφαρμόζουν είναι επαρκείς για την εκπλήρωση των απαιτήσεων συλλογής δεδομένων του κανονισμού.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που αναφέρονται στα εθνικά αρχεία μεταδεδομένων, η συντριπτική πλειονότητα των χωρών που υποβάλλουν στοιχεία θεωρούν ότι ο φόρτος εργασίας για την παροχή των στοιχείων είναι αποδεκτός. Υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ των χωρών όσον αφορά την επιβάρυνση και το κόστος που συνδέεται με τη συλλογή δεδομένων. Οι αποκλίσεις αυτές εξαρτώνται από το μέγεθος του δείγματος που χρησιμοποιείται για τη συλλογή δεδομένων, το οποίο ποικίλλει από χώρα σε χώρα, καθώς και από τα εθνικά συστήματα κατάρτισης στοιχείων. Ο μέσος χρόνος που χρειάζονται οι ερωτώμενοι για να αναφέρουν στοιχεία για ένα όχημα με δραστηριότητα μεταφοράς κατά την περίοδο της έρευνας υπολογίζεται από τις περισσότερες χώρες σε περίπου 30-45 λεπτά. Περιορισμένος αριθμός χωρών αναφέρουν μέσους χρόνους που κυμαίνονται μεταξύ 20 και 30 λεπτών.

Η Επιτροπή συμβάλλει στις προσπάθειες των κρατών μελών για την παροχή εθνικών στατιστικών για στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η Eurostat διαχειρίζεται τα εθνικά μικροδεδομένα και καταρτίζει στατιστικά στοιχεία (πίνακες D) για τη δραστηριότητα μεταφορών σε κάθε χώρα από οχήματα καταχωρισμένα σε άλλες χώρες. Οι στατιστικές αυτές αποστέλλονται πίσω στις εθνικές στατιστικές αρχές, ώστε να τους επιτρέπεται να συγκεντρώνουν πλήρεις στατιστικές πληροφορίες σχετικά με όλες τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων εντός του εδάφους τους με φορτηγά

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).

καταχωρισμένα οπουδήποτε στην ΕΕ (εκτός από τη Μάλτα), την Ελβετία και τη Νορβηγία και να μπορούν να καταρτίζουν πλήρη εθνικά στατιστικά στοιχεία. Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 και των πινάκων D που παρέχονται από την Επιτροπή απαλλάσσουν τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία από τον φόρτο συλλογής δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες φορτηγών άλλων χωρών εντός του εδάφους τους με τη διεξαγωγή ειδικών για τον σκοπό αυτόν ερευνών. Επομένως, το κόστος και η επιβάρυνση που συνεπάγεται η συλλογή δεδομένων υπεραντισταθμίζονται από το όφελος που προκύπτει από τις παραγόμενες στατιστικές.

Επιπλέον, η συλλογή και διαχείριση πληροφοριών σε επίπεδο μικροδεδομένων παρέχει στην Eurostat ευελιξία όσον αφορά την κάλυψη των αναγκών των χρηστών για στατιστικές πληροφορίες, χωρίς καθυστερήσεις και επιπρόσθετη προσπάθεια σε εθνικό επίπεδο. Τόσο η διάδοση στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων από την Eurostat όσο και η περαιτέρω δημοσίευση των πινάκων D από τα κράτη μέλη είναι σύμφωνη προς τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 202/2010.

2.4 ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗΣ

Η μείωση και η απλούστευση της διοικητικής επιβάρυνσης αποτελεί διαρκή στόχο της Επιτροπής. Σε συνεργασία με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, η Eurostat υλοποιεί συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση της εθνικής επιβάρυνσης που συνδέεται με τη συλλογή δεδομένων και την υποβολή εκθέσεων. Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν:

1. την ανάπτυξη εργαλείων για τη διευκόλυνση της υποβολής λεπτομερών περιφερειακών στοιχείων (π.χ. πίνακες αντιστοίχισης των ταχυδρομικών κωδικών και των κωδικών επιπέδου NUTS[9] 3, προκειμένου να χρησιμοποιούνται πληροφορίες που κωδικοποιούνται αρχικά μόνο βάσει ταχυδρομικού κώδικα)·
2. εργαλεία επικύρωσης συνόλων δεδομένων που αναπτύχθηκαν πρόσφατα, τα οποία παρέχουν στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία τη δυνατότητα να επικυρώνουν τα δεδομένα τους πριν από την επίσημη διαβίβασή τους στην Eurostat και να παρέχουν ανατροφοδότηση σχετικά με συγκεκριμένα σφάλματα για κάθε σύνολο δεδομένων·
3. τακτικές συσκέψεις εμπειρογνωμόνων από τα κράτη μέλη, τις χώρες της ΕΖΕΣ, τις υποψήφιες χώρες και τα δυνάμει υποψήφια μέλη (στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, καθώς και στο πλαίσιο ειδικών ομάδων δράσης, εάν αυτό είναι αναγκαίο), με σκοπό την ανταλλαγή ορθών πρακτικών και τη συζήτηση της ποιότητας των δεδομένων, ζητημάτων μεθοδολογίας και της μελλοντικής προόδου.

Για τη μείωση της επιβάρυνσης των ερωτώμενων, αρκετά κράτη μέλη υποβάλλουν στοιχεία για τις μεταφορές χρησιμοποιώντας ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια, ηλεκτρονικά φύλλα εργασίας Excel ή εφαρμογές για φορητές συσκευές αντί έντυπων εγγράφων. Παρόμοιες μεθόδους αναμένεται να εφαρμόσουν στο εγγύς μέλλον περισσότερες χώρες.

2.5 ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

Μολονότι η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων αποτελεί ευθύνη των κρατών μελών, η Eurostat λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για τον εντοπισμό τυχόν σφαλμάτων στα δεδομένα που λαμβάνει και διατηρεί εξελιγμένο σύστημα ΤΠ για την επικύρωση και την επεξεργασία των δεδομένων. Από το 2022 η Eurostat αναπτύσσει ένα προηγμένο και πιο αξιόπιστο σύστημα ΤΠ που περιλαμβάνει δύο

[9] Ονοματολογία των εδαφικών στατιστικών μονάδων: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (διαθέσιμο στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).

βελτιωμένες συνιστώσες: νέα εργαλεία επικύρωσης δεδομένων, τα οποία εφαρμόζονται από τον Ιανουάριο του 2023· και ισχυρό λογισμικό [συστήματα στατιστικής ανάλυσης (Statistical Analysis Systems, SAS)] για την επεξεργασία μικροδεδομένων και μεταδεδομένων. Το νέο σύστημα ΤΠ θα αναπτυχθεί πλήρως έως τον Δεκέμβριο του 2023 και θα βελτιώσει τα πρότυπα των ελέγχων ποιότητας που διενεργούνται. Αυτό το εκσυγχρονισμένο σύστημα επικύρωσης και επεξεργασίας δεδομένων θα ωφελήσει τη συλλογή δεδομένων για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Συνολικά, η ποιότητα των δεδομένων που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη είναι πολύ καλή. Όλα τα κράτη μέλη αναθεωρούν τα δεδομένα σε περίπτωση που εντοπιστούν σφάλματα. Η Eurostat εφαρμόζει λεπτομερή διαδικασία επικύρωσης των τριμηνιαίων μικροδεδομένων και διενεργεί ελέγχους χρονοσειράς για τα τριμηνιαία και τα ετήσια δεδομένα.

- Επικύρωση μικροδεδομένων: Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν σύνολα δεδομένων στην Eurostat μέσω της πύλης EDAMIS και σε αρχεία που είναι συμβατά με το πρότυπο SDMX [Statistical Data and Metadata eXchange (ανταλλαγή στατιστικών στοιχείων και μεταδεδομένων)]. Στη συνέχεια, στα σύνολα δεδομένων που έχουν ληφθεί εφαρμόζεται αξιόπιστη διαδικασία επικύρωσης τριών σταδίων.
    - Πρώτον, το εργαλείο STRUVAL [STRUctural VALidation (δομική επικύρωση)] επικυρώνει κάθε σύνολο δεδομένων όσον αφορά τον μορφότυπο, την πληρότητα των υποχρεωτικών πεδίων, καθώς και την ορθότητα της δομής και των κωδικών που χρησιμοποιούνται.
    - Δεύτερον, το εργαλείο CONVAL [CONtent VALidation (επικύρωση περιεχομένου)] επικυρώνει το περιεχόμενο κάθε συνόλου δεδομένων βάσει προκαθορισμένων κανόνων. Τα κράτη μέλη που υποβάλλουν στοιχεία λαμβάνουν έκθεση επικύρωσης για κάθε σύνολο δεδομένων που διαβιβάστηκε, η οποία περιέχει λεπτομέρειες που διευκολύνουν τη διόρθωση τυχόν σφαλμάτων. Η Eurostat επικαιροποιεί σε διαρκή βάση τους εφαρμοζόμενους κανόνες επικύρωσης, ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες και να διασφαλίζεται η παραγωγή στατιστικών υψηλής ποιότητας.
    - Τρίτον, εντός του συστήματος ΤΠ για τη διαχείριση δεδομένων εφαρμόζεται ένα άλλο σύνολο κανόνων επικύρωσης, βάσει των οποίων τα δεδομένα απαιτείται να είναι ορθά κατά 99,5 % ώστε να είναι δυνατή η αποθήκευσή τους σε βάση δεδομένων για περαιτέρω επεξεργασία.
- Έλεγχοι χρονοσειράς: Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σημαντικό να προσδιοριστούν οι ακραίες τιμές σε μια χρονοσειρά πριν από τη δημοσίευση των δεδομένων. Για τον λόγο αυτόν, η Eurostat διενεργεί ελέγχους χρονοσειράς τόσο στα τριμηνιαία όσο και στα ετήσια δεδομένα. Είναι σημαντικό οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία να επιβεβαιώνουν τις τάσεις όπου παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις. Όπου είναι αναγκαίο, οι χώρες υποβάλλουν αναθεωρημένα σύνολα δεδομένων ή επεξηγήσεις των αιτιών στις οποίες οφείλονται σημαντικές τροποποιήσεις των χρονοσειρών. Οι επεξηγήσεις αυτές περιλαμβάνονται στο έγγραφο με τίτλο *Country and table specific notes*[10] (Ειδικές ανά χώρα και ανά πίνακα σημειώσεις).

2.6 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η Eurostat παρέχει συνεχή μεθοδολογική και τεχνική υποστήριξη στα κράτη μέλη και διατηρεί ένα αξιόπιστο σύστημα πληροφοριών για δεδομένα και μεταδεδομένα για την παραγωγή στατιστικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).

Η Eurostat έχει καταρτίσει δύο εγχειρίδια αναφοράς για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*[11] (Μεθοδολογία οδικών μεταφορών εμπορευμάτων), στο οποίο περιγράφεται η μεθοδολογική βάση για την κατάρτιση στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη, στις χώρες της ΕΖΕΣ, στις υποψήφιες χώρες και στα δυνάμει υποψήφια μέλη·
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (Μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται σε έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη, στις χώρες της ΕΖΕΣ και στις υποψήφιες χώρες), στο οποίο παρουσιάζονται οι μεθοδολογικές πτυχές των ερευνών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που διεξάγονται στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία.

2.7 ΔΙΑΔΟΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

2.7.1 Πίνακες διάδοσης της Eurostat

Συγκεντρωτικά στοιχεία με βάση τα μικροδεδομένα που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 δημοσιεύονται στη βάση διάδοσης δεδομένων της Eurostat[12]. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους πίνακες λεπτομερών στατιστικών οι οποίοι παράγονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 202/2010. Υπάρχουν 43 πίνακες σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, οι οποίοι συμπληρώνονται από ένα ενιαίο αρχείο ενωσιακών μεταδεδομένων και αρκετά αρχεία εθνικών μεταδεδομένων.

Το 2022 η Eurostat διέδωσε νέο πίνακα σχετικά με την εδαφοποιημένη απόδοση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων (σε τονοχιλιόμετρα), η οποία ορίζεται ως απόδοση σε εθνικό έδαφος, ανεξάρτητα από τη χώρα ταξινόμησης του οδικού μεταφορέα. Για τον υπολογισμό της σειράς της εδαφοποιημένης απόδοσης των μεταφορών, η απόδοση των διεθνών οδικών μεταφορών που δηλώνει κάθε κράτος μέλος αναλύεται στην απόδοση που πραγματοποιήθηκε σε κάθε άλλο κράτος μέλος της ΕΕ. Η αναδιανομή των δεδομένων σχετικά με την απόδοση των μεταφορών σε άλλα κράτη μέλη περιλαμβάνει τη μοντελοποίηση του πιθανού δρομολογίου του ταξιδιού και την προβολή του στο οδικό δίκτυο της ΕΕ. Η Eurostat υπολογίζει τα στοιχεία αυτά με τη βοήθεια πίνακα αποστάσεων. Στον νέο πίνακα παρουσιάζεται η συνολική απόδοση των εθνικών μεταφορών, των διεθνών μεταφορών και των ενδομεταφορών για κάθε κράτος μέλος της ΕΕ, για την ΕΕ-27 συνολικά, για τη Νορβηγία και για την Ελβετία. Τα εθνικά στοιχεία και τα στοιχεία για τις ενδομεταφορές που χρησιμοποιούνται για την κατάρτιση του πίνακα αυτού είναι τα δεδομένα που συλλέγονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012.

2.7.2 Δημοσιεύσεις

Η Eurostat δημοσιεύει στη σειρά *Statistics Explained* άρθρα σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, τα οποία παρουσιάζουν ανάλυση των στοιχείων για τα μέσα ενημέρωσης και το κοινό. Τα άρθρα αυτά καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (διαθέσιμο στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).

- γενικές τάσεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων[13]·
- οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων[14]·
- οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού[15]·
- οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανά είδος εμπορεύματος[16]·
- οδικές μεταφορές εμπορευμάτων — ενδομεταφορές[17].

Τα άρθρα αυτά επικαιροποιούνται ετησίως (εκτός από το άρθρο σχετικά με τις ενδομεταφορές, το οποίο επικαιροποιούνταν ανά διετία έως το 2022, αλλά θα επικαιροποιείται επίσης ετησίως από το 2023). Τα άρθρα επικαιροποιούνται όταν ολοκληρώνεται η συλλογή δεδομένων για ένα συγκεκριμένο έτος αναφοράς.

2.7.3 Ανωνυμοποιημένα δεδομένα

Σε συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 557/2013 της Επιτροπής[18], τα μικροδεδομένα για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανωνυμοποιούνται και τίθενται στη διάθεση ερευνητικών φορέων για επιστημονικούς σκοπούς. Η Επιτροπή (Eurostat) λαμβάνει τα αιτήματα για ανωνυμοποιημένα δεδομένα και η πρόσβαση χορηγείται κατόπιν από κοινού έγκρισης της Επιτροπής (Eurostat) και των εθνικών στατιστικών αρχών. Το 2021, το 2022 και τους πρώτους 8 μήνες του 2023 χορηγήθηκε πρόσβαση σε ανωνυμοποιημένα στοιχεία της ευρωπαϊκής έρευνας για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σε επτά διαφορετικούς ερευνητικούς φορείς.

2.7.4 Άλλα μέσα διάδοσης

Δεδομένα σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων διαδίδονται επίσης μέσω προσαρμοσμένων εξαγωγών δεδομένων για τους χρήστες, καθώς και σε ενημερωτικά άρθρα [π.χ. *Increase in road freight transport as of 2021*[19] (Αύξηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από το 2021)] και άλλες δημοσιεύσεις της Eurostat [π.χ. *Key figures on European transport*[20] (Βασικά στοιχεία σχετικά με τις ευρωπαϊκές μεταφορές), *Key figures on the EU in the world*[21] (Βασικά στοιχεία σχετικά με την ΕΕ στον κόσμο), *Eurostat regional yearbook*[22] (Περιφερειακή επετηρίδα της Eurostat) και *Key figures on the European food chain*[23] (Βασικά στοιχεία σχετικά με την ευρωπαϊκή αλυσίδα τροφίμων)]. Τα δεδομένα διαδίδονται επίσης στις δημοσιεύσεις άλλων Γενικών Διευθύνσεων της

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[18] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 557/2013 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2013, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές, όσον αφορά την πρόσβαση σε απόρρητα στοιχεία για επιστημονικούς σκοπούς, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 831/2002 της Επιτροπής (ΕΕ L 164 της 18.6.2013, σ. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).

Επιτροπής, ιδίως στις δημοσιεύσεις της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών [π.χ. *Statistical pocketbook*[24] (Στατιστικό εγχειρίδιο)]. Όλα τα δεδομένα που περιλαμβάνονται σε προσαρμοσμένες εξαγωγές δεδομένων και σε δημοσιεύσεις δημοσιεύονται επίσης στη βάση διάδοσης δεδομένων της Eurostat.

3 ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, στόχος της οποίας είναι να καταστεί η ΕΕ κλιματικά ουδέτερη έως το 2050, περιλαμβάνει ένα σύνολο πολιτικών μετασχηματισμού στους διάφορους οικονομικούς τομείς, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές. Οι στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων μπορούν να συμβάλουν στον καθορισμό και στην παρακολούθηση των επιδιώξεων σε επίπεδο πολιτικής. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται μέσω της παροχής στοιχείων για τους όγκους των μεταφερόμενων εμπορευμάτων, τα διανυόμενα χιλιόμετρα, καθώς και τον εξοπλισμό και τις υποδομές των οδικών μεταφορών. Οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων είναι ένας ιδιαιτέρως σημαντικός τομέας, δεδομένου ότι έχει το υψηλότερο μερίδιο στις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές της ΕΕ (77,3 % το 2021 σε τονοχιλιόμετρα)[25].

Η Eurostat, τα κράτη μέλη, οι χώρες της ΕΖΕΣ, οι υποψήφιες χώρες και τα δυνάμει υποψήφια μέλη συζητούν σχετικά με τις ανάγκες για δεδομένα, τους πιθανούς τρόπους βελτίωσης των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς και σχετικά με τους πιθανούς τρόπους περαιτέρω μείωσης της επιβάρυνσης που συνδέεται με τη συλλογή δεδομένων, κατά τις συσκέψεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Μια εξέλιξη που ξεκίνησε το 2018 αφορά τις μελλοντικές στατιστικές για τις μεταφορές που εκτελούνται από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα. Παρότι τα εν λόγω οχήματα δεν μεταφέρουν πολύ βαριά φορτία, διανύουν μεγάλο αριθμό χιλιομέτρων σε αστικές περιοχές και, ως εκ τούτου, συμβάλλουν σημαντικά στις εκπομπές και στη συμφόρηση. Επιπλέον, παρατηρείται αυξανόμενη χρήση αυτών των οχημάτων σε υπεραστικά και διεθνή ταξίδια. Η ανάγκη για δεδομένα σχετικά με τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα καθίσταται σημαντική για πολλές χώρες, διότι τα οχήματα αυτά ενσωματώνονται στο πεδίο εφαρμογής της πολιτικής μεταφορών και των συναφών νομικών πράξεων της ΕΕ. Τα δεδομένα για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μπορούν επίσης να ανακτηθούν εν μέρει από τα μητρώα τεχνικών ελέγχων που συγκεντρώνουν πληροφορίες σχετικά με τον τύπο κινητήρα, την κλάση βάρους, τον τύπο καυσίμου του οχήματος, καθώς και σχετικά με την τεχνολογία ελέγχου των εκπομπών που εφαρμόζεται σε αυτόν.

Το 2018 δημιουργήθηκε μια ειδική ομάδα δράσης για τις μεταφορές με ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, προκειμένου να συζητηθεί μια μεθοδολογία για τη συλλογή δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των ορισμών, των κατώτατων ορίων, των πηγών δεδομένων και των μεταβλητών. Το 2022 η ειδική ομάδα δράσης παρουσίασε ένα έγγραφο μεθοδολογίας, μαζί με επιλογές για πιθανά ερωτηματολόγια που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την εκάστοτε σχετική συλλογή δεδομένων. Η προτεινόμενη μεθοδολογία βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά).

[25] Πηγή: Πίνακας της Eurostat, *Modal split of inland freight transport* (Κατανομή των εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (διαθέσιμο μόνο στα αγγλικά, στα γαλλικά και στα γερμανικά).

δοκιμής από αρκετά κράτη μέλη στο πλαίσιο των επιχορηγήσεων της Eurostat για το 2022. Μόλις καταστούν διαθέσιμα τα αποτελέσματα των έργων που χρηματοδοτούνται από τις επιχορηγήσεις, η ομάδα θα βελτιώσει την προτεινόμενη μεθοδολογία.

Στο πλαίσιο γραπτής διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε το 2022, οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με πιθανές βελτιώσεις και νέες μεταβλητές στη συλλογή δεδομένων για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η συμβολή τους στη διαβούλευση αυτήν αφορούσε τα εξής:

- την εναρμόνιση των κατηγοριών οχημάτων που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο έρευνας για τη συλλογή δεδομένων βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012·
- μια πρόσθετη μεταβλητή για τον τύπο καυσίμου·
- την πιθανή κατάργηση της προαιρετικής μεταβλητής A1.1 («Πιθανότητα χρήσης του οχήματος για συνδυασμένες μεταφορές»)·
- μια πρόταση για την αναφορά της προαιρετικής μεταβλητής A1.6 για τις κατηγορίες της NACE σε επίπεδο διψήφιου κωδικού και όχι σε επίπεδο τετραψήφιου κωδικού·
- μια νέα προαιρετική μεταβλητή για την κατηγορία εκπομπών των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Τα σημεία αυτά συζητήθηκαν κατά τη σύσκεψη της ομάδας εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που πραγματοποιήθηκε το 2022, και θα αποτελέσουν αντικείμενο παρακολούθησης σε μελλοντικές συσκέψεις της ομάδας αυτής.

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πείρα που αποκτάται και τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 σχετικά με τις στατιστικές για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων διατηρούν το θετικό τους πρόσημο. Τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις παροχής στοιχείων και οι πόροι που διατίθενται τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Επιτροπής επιτρέπουν την παραγωγή αποτελεσμάτων υψηλής ποιότητας. Η Επιτροπή στηρίζει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 και ενθαρρύνει τις υποψήφιες χώρες και τα δυνάμει υποψήφια μέλη να σχεδιάσουν και να διεξάγουν έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η Επιτροπή εκσυγχρονίζει το σύστημα ΤΠ που διαθέτει για την επικύρωση και την επεξεργασία των διαβιβαζόμενων μικροδεδομένων, ενώ έχει διευρύνει επίσης τη διάδοση των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής για τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εξακολουθεί να αποτελεί τον φορέα στο πλαίσιο του οποίου συζητούνται ενεργά η εφαρμογή του κανονισμού και οι πιθανές βελτιώσεις του.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 συνεχίζει να είναι ένα αποτελεσματικό και αποδοτικό εργαλείο για την παραγωγή αξιόπιστων και συγκρίσιμων στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο, αποφεύγοντας έτσι την επικάλυψη εργασιών. Οι παραγόμενες στατιστικές διαδίδονται υπό μορφή πινάκων στη βάση διάδοσης δεδομένων της Eurostat και σε δημοσιεύσεις, ως ανωνυμοποιημένα σύνολα δεδομένων και ως προσαρμοσμένες εξαγωγές δεδομένων. Οι στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων είναι πολύτιμες για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση πολιτικών, καθώς και για την παρακολούθηση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην ΕΕ.