EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 16.1.2024
COM(2024) 9 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18 päivänä tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanosta

1 JOHDANTO

1.1 KERTOMUKSEN TARKOITUS

Maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18 päivänä tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012[1] 7 artiklan mukaan komission on annettava viimeistään 31. joulukuuta 2014 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus asetuksen täytäntöönpanosta. Tämä on neljäs kertomus, jolla täytetään kyseinen vaatimus.

Kertomuksen ensimmäisessä osassa esitetään katsaus asetuksen taustaan, poliittiseen kontekstiin ja kattavuuteen. Toisessa osassa kuvataan sitä, miten jäsenvaltiot ja komissio (Eurostat) ovat panneet asetuksen täytäntöön, sekä tarkastellaan jäsenvaltioille tiedonkeruusta aiheutuvia rasitteita ja kustannuksia, menetelmiin ja tietojen laatuun liittyviä kysymyksiä ja maanteiden tavaraliikennettä koskevien tilastojen eri julkaisutapoja. Kahdessa viimeisessä osassa käsitellään maanteiden tavaraliikenteen tilastojen mahdollista tulevaa kehitystä ja esitetään kertomuksen tärkeimmät päätelmät.

1.2 OIKEUDELLISEN KEHYKSEN TAUSTA

Asetus (EU) N:o 70/2012 on maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 25 päivänä toukokuuta 1998 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1172/98[2] uudelleenlaadittu versio, ja se on edistysaskel kuljetustilastojen kehittämisessä EU:ssa. Se muodostaa oikeudellisen perustan maanteiden tavarakuljetuksia koskevien laaja-alaisten tietojen keruulle.

Asetuksen (EU) N:o 70/2012 avulla tuotetaan komissiolle, muille EU:n toimielimille ja kansallisille viranomaisille vertailukelpoisia, luotettavia, yhdenmukaisia, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja maanteiden tavarakuljetusten laajuudesta ja muutoksista. Näitä tietoja tarvitaan EU:n toimien suunnittelua, seurantaa ja arviointia varten.

Jäsenvaltiot toimittavat tiedot komissiolle mikrotason tietoina, minkä ansiosta käyttäjille voidaan antaa tilastollisia taulukoita, joissa on erilaisia muuttujien yhdistelmiä, jollei tietojen luotettavuutta koskevista takeista muuta johdu.

Asetuksen (EU) N:o 70/2012 tarkoituksena on minimoida kuljetusyrityksille aiheutuvat rasitteet. Tietoja kerätään otantatutkimuksella, joten niitä pyydetään vain ajoneuvojen otoksesta ja rajatulta ajalta (joka on yleensä viikko). Jäsenvaltiot voivat jättää tiettyjä kynnysarvoja pienemmät kuljetukset tutkimuksen ulkopuolelle[3]. Tämä voisi kuitenkin vaikeuttaa jäsenvaltioiden välistä vertailukelpoisuutta ja yhdistämistä muista tietolähteistä saataviin tietoihin.

Eurostatin levittämät maanteiden tavaraliikenteen tilastoja koskevat taulukot määritellään maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tilastotietojen levittämisestä annetun asetuksen (EY) N:o 6/2003 muuttamisesta 10 päivänä maaliskuuta 2010 annetussa asetuksessa (EU) N:o 202/2010[4].

[1] EUVL L 32, 3.2.2012, s. 1.
[2] EUVL L 163, 6.6.1998, s. 1.
[3] Asetuksen (EU) N:o 70/2012 1 artiklan mukaan kullakin jäsenvaltiolla on oikeus jättää asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sellaiset tavarakuljetukseen tarkoitetut tieliikenteen moottoriajoneuvot, joiden hyötykuorma tai suurin sallittu massa on tiettyä rajoitusta pienempi. Tämä rajoitus ei voi hyötykuorman osalta olla yli 3,5 tonnia eikä yksittäisen ajoneuvon suurimman sallitun massan osalta yli 6 tonnia.
[4] EUVL L 61, 11.3.2010, s. 24.

1.3 POLIITTINEN KONTEKSTI

Yhteisen liikennepolitiikan kehittäminen edellyttää perusteellista tietämystä maanteiden tavaraliikenteen laajuudesta ja sen kehittymisestä.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma[5] on kasvustrategia, jolla EU:n talous on määrä muuttaa kestäväksi kääntämällä ilmasto- ja ympäristöhaasteet mahdollisuuksiksi kaikilla politiikan aloilla ja huolehtimalla siitä, että siirtymä on kaikkien kannalta oikeudenmukainen ja osallistava. Ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikenteen päästöjä on vähennettävä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Ensisijaisiin toimiin, joilla pyritään siirtymään kestävään ja älykkääseen liikkuvuuteen, kuuluvat seuraavat:

- edistetään multimodaalista liikennettä;
- tuetaan automatisoitujen ja yhteenliitettyjen liikkuvuusratkaisujen käyttöönottoa eri liikennemuodoissa;
- otetaan liikenteen ulkoiset kustannukset paremmin huomioon hinnoittelun avulla;
- lisätään kestävien vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa; sekä
- vähennetään liikenteen aiheuttamaa saastumista erityisesti kaupungeissa.

Komissio antoi joulukuussa 2020 tiedonannon ”*Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*”[6], jossa esitetään suunnitellut toimet EU:n liikennejärjestelmän muuttamiseksi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Liikkuvuusstrategialla tavoitellaan visiota kestävästä, kohtuuhintaisesta, osallistavasta, älykkäästä, häiriönsietokykyisestä ja kilpailukykyisestä liikkuvuudesta, ja se edellyttää liikennealan perusteellista muutosta. Tämä merkitsee, että kaikkiin liikennemuotoihin olisi sovellettava kolmea lähestymistapaa:

- Ensinnäkin on vähennettävä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista korvaamalla nykyinen ajoneuvokanta vähäpäästöisillä ja päästöttömillä ajoneuvoilla sekä lisäämällä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä.
- Toiseksi on lisättävä vähemmän saastuttavien liikennemuotojen käyttöä ja siirrettävä merkittävä osa sisäisestä rahdista, josta 75 prosenttia kuljetetaan maanteitse, rautatiellä ja vesiteitse kuljetettavaksi.
- Kolmanneksi ulkoiset kustannukset on sisällytettävä hintoihin. Liikkuvuusstrategiaan liittyy toimintasuunnitelma, jossa luetellaan 82 aloitetta kymmenellä keskeisellä toiminta-alueella sekä niihin liittyvät konkreettiset toimenpiteet, jotka on määrä hyväksyä.

Asetuksen (EU) N:o 70/2012 nojalla kerätyt tiedot ovat tärkeitä päätöksentekijöiden lisäksi myös maantiekuljetuksen ammattialajärjestöille, kuljetusyrityksille, tutkijoille ja mallintajille. Kyselytutkimuksen tulokset ovat olennaisen tärkeitä maanteiden tavaraliikenteen markkinoiden seurannalle EU:ssa, ja niitä käytetään säännöllisesti viitteenä komission tiedonannoissa, komission yksiköiden valmisteluasiakirjoissa ja vaikutustenarvioinneissa. Markkinoiden perusteellinen tuntemus auttaa parantamaan alan yritysten kilpailukykyä. Asetus tuottaa tilastoja, joita voidaan käyttää myös arvioitaessa mahdollisuuksia siirtää tavarakuljetuksia maanteiltä ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin. Intermodaalikuljetuksia käyttävän tavaraliikenteen osuus olisi tärkeä tuleva tietoaineisto.

[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

1.4 ASETUKSEN SOVELTAMINEN JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Asetus (EU) N:o 70/2012 koskee sellaisenaan kaikkia jäsenvaltioita, ja siinä edellytetään jäsenvaltioilta neljännesvuosittaisten tietojen toimittamista 5 artiklan mukaisesti. Asetusta (EU) N:o 70/2012 ei kuitenkaan sen 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti sovelleta Maltaan, niin kauan kuin Maltassa rekisteröityjen tavarakuljetukseen tarkoitettujen tieliikenteen moottoriajoneuvojen, joilla on lupa harjoittaa kansainvälisiä maanteiden tavarakuljetuksia, lukumäärä on enintään 400. Tätä tarkoitusta varten Maltan on toimitettava vuosittain Eurostatille tieto niiden moottoriajoneuvojen lukumäärästä, joilla on lupa harjoittaa kansainvälisiä maanteiden tavarakuljetuksia. Maltan on ilmoitettava tämä lukumäärä viimeistään sitä vuotta seuraavan vuoden maaliskuun loppuun mennessä, jota tieto tavarakuljetukseen tarkoitettujen tieliikenteen moottoriajoneuvojen lukumäärästä koskee.

Myös Norja ja Sveitsi toimittavat näitä tietoja. Ehdokasmaista Montenegro on toimittanut tietoja vuodesta 2016 ja Pohjois-Makedonia vuodesta 2020. Albania toteuttaa parhaillaan tarvittavia toimia maanteiden tavaraliikennettä koskevan tutkimuksen kehittämiseksi ja toteuttamiseksi. Eurostat kannustaa joka tilanteessa ehdokasmaita ja mahdollisia ehdokasmaita suunnittelemaan ja toteuttamaan maanteiden tavaraliikennettä koskevia tutkimuksia, jotta ne noudattaisivat tilastoja koskevaa EU:n lainsäädäntöä.

2 ASETUKSEN (EU) N:O 70/2012 TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTA

2.1 LAKISÄÄTEISTEN VELVOITTEIDEN NOUDATTAMINEN

Kaikki jäsenvaltiot noudattavat erittäin hyvin asetuksessa (EU) N:o 70/2012 määriteltyjä tietojen toimittamisvelvoitteita. Kaikki jäsenvaltiot toimittavat pyydetyt tietokokonaisuudet, viivästyksiä esiintyy vain harvoissa tapauksissa, ja ne johtuvat pääasiassa niiden tietojärjestelmien päivittämisestä ja henkilöstön vaihtumisesta. Näin voidaan tuottaa korkealaatuisia, oikea-aikaisia ja luotettavia tilastoja maanteiden tavaraliikenteestä Euroopassa.

2.2 JÄSENVALTIOISSA KÄYTETYT TIEDONKERUUMENETELMÄT

Asetuksessa (EU) N:o 70/2012 säädetyt menetelmäjärjestelyt muodostavat puitteet tarkoin määriteltyjen mikrotietojen keräämiselle jäsenvaltioissa kansallisten tutkimusten perusteella.

Eurostat kerää tietoja osallistuvien maiden käyttämistä tiedonkeruumenetelmistä (mukaan lukien rekisterien käyttö, otantamenetelmät ja kattavuus) ja julkaisee ne asiakirjassa ”Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries”[7].

Lisäksi tietoja ilmoittavat maat päivittävät kansalliset metatietotiedostonsa vuosittain ”Euro SDMX Metadata Structure” -malliin. Kansalliset metatiedot sisältävät tilastollisen esityksen maanteiden tavaraliikenteen tiedoista, tietoja asiaankuuluvasta kansallisesta lainsäädännöstä, tietojen levittämistä koskevasta politiikasta ja tietojen laadusta, mahdolliset menetelmäpäivitykset sekä tietoja tutkimuksesta ja tietojen tilastollisesta käsittelystä[8].

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

2.3 JÄSENVALTIOILLE AIHEUTUVAT RASITTEET JA KUSTANNUKSET

Asetus (EU) N:o 70/2012 on laadittu niin, että jäsenvaltioille koituva rasite olisi mahdollisimman pieni. Useimmissa jäsenvaltioissa ei tarvitse toteuttaa lisätoimenpiteitä, koska niiden nykyiset menettelyt ovat riittäviä asetuksen tiedonkeruuvaatimusten täyttämiseksi.

Kansallisissa metatiedoissa ilmoitettujen tietojen mukaan valtaosa tietoja ilmoittavista maista pitää tietojen toimittamiseen liittyvää työmäärää hyväksyttävänä. Maiden välillä on huomattavia eroja tietojen keruuseen liittyvien rasitteiden ja kustannusten suhteen. Ne riippuvat tietojen keräämiseen käytetyn otoksen koosta, joka vaihtelee maittain, sekä kansallisista tiedonkeruujärjestelmistä. Vastaajat käyttivät useimmissa maissa arviolta keskimäärin 30–45 minuuttia tietojen ilmoittamiseen yhdestä ajoneuvosta, jolla oli kuljetuksia tutkimusjakson aikana. Muutamat maat käyttivät siihen keskimäärin 20–30 minuuttia.

Komissio auttaa jäsenvaltioita maanteiden tavaraliikennettä koskevien kansallisten tilastojen tuottamisessa. Eurostat hallinnoi kansallisia mikrotietoja ja laatii tilastoja (D-taulukoita), jotka koskevat muissa maissa rekisteröityjen ajoneuvojen kuljetustoimintaa kussakin maassa. Nämä tilastot lähetetään takaisin kansallisille tilastoviranomaisille, jotta ne saavat täydelliset tilastotiedot kaikista maanteiden tavarakuljetustoiminnoista, jotka on tehty niiden alueella EU:ssa (lukuun ottamatta Maltaa), Sveitsissä ja Norjassa rekisteröidyillä kuorma-autoilla, ja ne voivat tuottaa kattavia kansallisia tilastoja. Asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanon ja komission toimittamien D-taulukoiden ansiosta maiden ei tarvitse kerätä tietoja ulkomaisten kuorma-autojen toiminnasta alueellaan erityisillä kansallisilla kyselyillä. Tiedonkeruusta aiheutuvat kustannukset ja rasitteet ovat sen vuoksi pienemmät kuin tilastoista saatava hyöty.

Lisäksi mikrotietotason tietojen keräämisen ja hallinnoinnin ansiosta Eurostat voi vastata joustavammin tilastotietojen käyttäjien tarpeisiin ilman viivytyksiä ja lisäponnisteluja kansallisella tasolla. Eurostat levittää maanteiden tavaraliikenteen tilastoja ja jäsenvaltiot julkaisevat D-taulukoita asetuksen (EU) N:o 202/2010 säännösten mukaisesti.

2.4 HALLINNOLLISEN RASITUKSEN VÄHENTÄMINEN JA YKSINKERTAISTAMINEN

Komission jatkuvana tavoitteena on vähentää ja yksinkertaistaa hallinnollista rasitusta. Eurostat toteuttaa yhteistyössä kansallisten tilastolaitosten kanssa erityistoimia tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta aiheutuvan kansallisen rasitteen vähentämiseksi. Näitä ovat seuraavat toimet:

1. työvälineiden kehittäminen helpottamaan yksityiskohtaisten alueellisten tietojen ilmoittamista (esim. postinumerot ja NUTS[9] 3 -tason koodit yhdistävät taulukot, jotta voidaan käyttää alun perin vain postinumerolla koodattuja tietoja);
2. äskettäin kehitetyt tietoaineistojen validointityökalut, jotta tietoja ilmoittavat maat voivat validoida tietonsa ennen niiden virallista toimittamista Eurostatille ja antaa palautetta kussakin tietojoukossa havaituista erityisistä virheistä;
3. säännölliset kokoukset, jotta jäsenvaltioiden, EFTA-maiden, ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden asiantuntijat (maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevä komission asiantuntijaryhmä ja työryhmät tarvittaessa) voivat vaihtaa hyviä käytäntöjä ja keskustella tietojen laadusta, menetelmiä koskevista kysymyksistä ja tulevasta edistymisestä.

[9] Yhteinen tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

Vastaajille aiheutuvan rasitteen vähentämiseksi useat jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet tietoja käyttämällä sähköisiä kyselylomakkeita, sähköisiä Excel-taulukkoja tai mobiilisovelluksia paperiasiakirjojen sijaan. Useampien maiden odotetaan soveltavan samankaltaisia menetelmiä lähitulevaisuudessa.

2.5 TIETOJEN VALIDOINTI JA SAATUJEN TILASTOTIETOJEN LAATU

Tietojen kerääminen ja toimittaminen on jäsenvaltioiden vastuulla, mutta Eurostat toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet vastaanotetuissa tiedoissa olevien virheiden havaitsemiseksi ja ylläpitää tietoteknistä järjestelmää tietojen validointia ja käsittelyä varten. Eurostat on vuodesta 2022 lähtien kehittänyt edistyksellistä ja vakaampaa tietoteknistä järjestelmää, joka sisältää kaksi paranneltua osaa: uudet tietojen validointityökalut, joita on otettu käyttöön tammikuusta 2023 lähtien, ja tehokas ohjelmisto (Statistical Analysis System, SAS) mikro- ja metatietojen käsittelyä varten. Uusi tietojärjestelmä kehitetään joulukuuhun 2023 mennessä, ja se parantaa laatutarkastusten tasoa. Tästä nykyaikaisesta tietojen validointi- ja käsittelyjärjestelmästä on hyötyä maanteiden tavaraliikennettä koskevien tietojen keräämisessä.

Jäsenvaltioilta saatujen tietojen laatu on kaiken kaikkiaan erittäin hyvä. Kaikki jäsenvaltiot tarkistavat tiedot, jos virheitä havaitaan. Eurostat soveltaa yksityiskohtaista validointiprosessia neljännesvuosittaisiin mikrotietoihin ja tekee aikasarjojen tarkastuksia neljännesvuosittaisille ja vuosittaisille tavaraliikennettä koskeville tiedoille.

- Mikrotietojen validointi: Jäsenvaltiot toimittavat tietoaineistot Eurostatille EDAMIS-portaalin kautta ja tiedostoina, jotka ovat yhteensopivia SDMX-standardin (Statistical Data and Metadata eXchange) kanssa. Vastaanotettuihin tietoaineistoihin sovelletaan vahvaa kolmivaiheista validointiprosessia.
    - Ensinnäkin STRUVAL (STRUctural VALidation) -työkalulla validoidaan kunkin tietoaineiston muoto, pakollisten kenttien täydellisyys sekä käytetyn rakenteen ja koodien oikeellisuus.
    - Toiseksi CONVAL (CONtent VALidation) -työkalulla validoidaan kunkin tietoaineiston sisältö ennalta määritettyjen sääntöjen perusteella. Tietoja ilmoittavat jäsenvaltiot saavat jokaisesta lähetetystä tietoaineistosta validointiraportin, jossa annetaan ohjeet, jotta havaittujen virheiden korjaaminen olisi helpompaa. Eurostat päivittää jatkuvasti sovellettavia validointisääntöjä muuttuvien tarpeiden täyttämiseksi ja varmistaakseen korkealaatuisten tilastojen tuottamisen.
    - Kolmanneksi tiedonhallintajärjestelmässä sovelletaan muita validointisääntöjä, joiden mukaan tiedoista on oltava 99,5 prosenttia oikein, ennen kuin ne voidaan tallentaa tietokantaan jatkokäsittelyä varten.
- Aikasarjojen tarkastukset: komissio pitää tärkeänä, että aikasarjan poikkeavat havainnot yksilöidään ennen tietojen julkaisemista. Siksi Eurostat tekee aikasarjojen tarkastuksia sekä neljännesvuosittaisille että vuosittaisille tiedoille. On tärkeää, että tietoja ilmoittavat maat vahvistavat kehityssuuntaukset, kun suuria vaihteluita havaitaan. Tarvittaessa maat toimittavat tarkistetut tietokokonaisuudet tai selittävät syyt merkittäviin aikasarjojen vaihteluihin. Nämä selitykset luetellaan asiakirjassa ”Country and table specific notes”[10].

2.6 MENETELMÄTUKI JÄSENVALTIOILLE

Eurostat antaa jatkuvasti menetelmiä koskevaa ja teknistä tukea jäsenvaltioille ja ylläpitää luotettavaa tieto- ja metatietojärjestelmää maanteiden tavaraliikenteen tilastojen tuottamista varten.

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

Eurostat on laatinut asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanoa varten kaksi käsikirjaa:

- *Road freight transport methodology*[11], jossa esitetään metodologinen perusta maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tilastojen keräämiselle jäsenvaltioissa, EFTA-maissa, ehdokasmaissa ja mahdollisissa ehdokasmaissa;
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*, jossa esitellään tietoja ilmoittavissa maissa toteutettujen maanteiden tavaraliikennettä koskevien tutkimusten menetelmäkysymyksiä.

2.7 TIETOJEN LEVITTÄMINEN

2.7.1 Eurostatin tiedotustaulukot

Asetuksen (EU) N:o 70/2012 mukaisesti kerättyihin mikrotietoihin perustuvat yhdistetyt tiedot julkaistaan Eurostatin tiedottamiseen käytettävässä tietokannassa[12]. Käyttäjät voivat saada yksityiskohtaisia tilastotaulukoita, jotka on laadittu asetuksen (EU) N:o 202/2010 säännösten mukaisesti. Maanteiden tavaraliikennettä koskevia taulukoita on 43, ja lisäksi on yksi EU:n metatietotiedosto ja useita kansallisia metatietotiedostoja.

Eurostat levitti vuonna 2022 uutta taulukkoa alueellisesta maanteiden tavaraliikenteen suorituskyvystä (tonnikilometreinä), joka määritellään liikenteenharjoittajan rekisteröintimaasta riippumattoman kansallisen alueen suorituskyvyksi. Alueellisen liikenteen suorituskyvyn sarjan laskemiseksi kunkin jäsenvaltion ilmoittama kansainvälisen maantieliikenteen suorituskyky jaotellaan kussakin muussa EU:n jäsenvaltiossa tapahtuneeseen toimintaan. Liikenteen suorituskykyä koskevien tietojen jakaminen uudelleen muille jäsenvaltioille edellyttää todennäköisen matkareitin mallintamista ja sen projisoimista EU:n tieverkkoon. Eurostat laskee tämän etäisyysmatriisin avulla. Uudessa taulukossa esitetään kunkin EU:n jäsenvaltion, koko EU-27:n, Norjan ja Sveitsin koko liikenteen, kansallisen liikenteen, kansainvälisen liikenteen ja kabotaasiliikenteen suorituskyky. Tämän taulukon tuottamiseen käytetyt kansalliset ja kabotaasia koskevat tiedot ovat asetuksen (EU) N:o 70/2012 nojalla kerättyjä tietoja.

2.7.2 Julkaisut

Eurostat tuottaa maanteiden tavaraliikennettä koskevia Statistics Explained -artikkeleita, joissa analysoidaan tietoja tiedotusvälineitä ja yleisöä varten. Artikkeleissa käsitellään seuraavia aiheita:

- Maanteiden tavaraliikenteen yleiset suuntaukset[13]
- Maanteiden tavaraliikenne ajoneuvojen ominaisuuksien mukaisesti jaoteltuna[14]
- Maanteiden tavaraliikenne matkan ominaisuuksien mukaisesti jaoteltuna[15]
- Maanteiden tavaraliikenne tavaralajeittain[16]

---

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (saatavilla vain englanniksi).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (saatavilla vain englanniksi).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (saatavilla vain englanniksi).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (saatavilla vain englanniksi).

- Maanteiden tavaraliikenne – kabotaasi[17].

Näitä artikkeleja on päivitetty vuosittain (lukuun ottamatta kabotaasia koskevaa artikkelia, joka päivitettiin kahden vuoden välein vuoteen 2022 asti mutta joka päivitetään myös vuosittain vuodesta 2023 alkaen). Artikkeleja päivitetään, kun tiettyä viitevuotta koskeva tiedonkeruu on saatu päätökseen.

2.7.3 Anonymisoidut tiedot

Komission asetuksen (EU) N:o 557/2013[18] mukaisesti maanteiden tavaraliikennettä koskevista mikrotiedoista poistetaan tunnistetiedot ja ne asetetaan tutkimusyksiköiden saataville tieteellisiä tarkoituksia varten. Komissio (Eurostat) vastaanottaa anonyymejä tietoja koskevat pyynnöt, ja pääsy tietoihin myönnetään komission (Eurostatin) ja kansallisten tilastoviranomaisten yhteisellä suostumuksella. Vuosina 2021 ja 2022 sekä vuoden 2023 kahdeksan ensimmäisen kuukauden aikana pääsy Euroopan maanteiden tavaraliikennettä koskevan tutkimuksen anonyymeihin tietoihin myönnettiin seitsemälle eri tutkimusyksikölle.

2.7.4 Muut tietojen levittämisen tavat

Maanteiden tavaraliikennettä koskevia tietoja levitetään myös poimimalla tietoja räätälöidysti käyttäjiä varten Eurostatin uutisiin (esim. *Increase in road freight transport as of 2021*[19]) ja muihin Eurostatin julkaisuihin (esim. *Key figures on European transport*[20], *Key figures on the EU in the world*[21], *Eurostat regional yearbook*[22] ja *Key figures on the European food chain*[23]). Tietoja levitetään myös muiden komission pääosastojen ja erityisesti liikkuvuuden ja liikenteen pääosaston julkaisujen kautta (esim. *Statistical pocketbook*[24]). Kaikki räätälöityihin poimintoihin ja julkaisuihin sisältyvät tiedot julkaistaan myös Eurostatin tiedottamiseen käytettävässä tietokannassa.

3 MAANTEIDEN TAVARALIIKENTEEN TILASTOJEN KEHITTÄMINEN

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma, jonka tavoitteena on tehdä EU:sta ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä, sisältää joukon muutosvoimaisia toimintalinjoja talouden eri aloilla, myös liikenteessä. Maanteiden tavaraliikennettä koskevia tilastoja voidaan käyttää poliittisten tavoitteiden asettamisen ja seurannan apuna. Tätä varten on toimitettava tietoja kuljetettujen tavaroiden määristä, kuljetuista kilometreistä sekä tiekuljetusvälineistä ja infrastruktuurista. Maanteiden tavaraliikenne on

---

[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (saatavilla vain englanniksi).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (saatavilla vain englanniksi).
[18] Komission asetus (EU) N:o 557/2013, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2013, Euroopan tilastoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 223/2009 täytäntöönpanosta tieteellisiin tarkoituksiin käytettävien salassa pidettävien tietojen käyttöoikeuden osalta ja komission asetuksen (EY) N:o 831/2002 kumoamisesta (EUVL L 164, 18.6.2013, s. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (saatavilla vain englanniksi).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (saatavilla vain englanniksi).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (saatavilla vain englanniksi).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (saatavilla vain englanniksi).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (saatavilla vain englanniksi).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (saatavilla vain englanniksi).

erityisen merkittävä ala, sillä sen osuus sisämaan tavaraliikenteestä EU:ssa on suurin (77,3 prosenttia vuonna 2021 tonnikilometreinä)[25].

Eurostat, jäsenvaltiot, EFTA-maat, ehdokasmaat ja mahdolliset ehdokasmaat keskustelevat tietotarpeista, tavoista parantaa maanteiden tavaraliikenteen tilastoja ja keinoista vähentää entisestään tiedonkeruusta aiheutuvaa rasitetta maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän kokouksissa.

Eräs vuonna 2018 alkanut kehityskulku koskee kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoitettavan kuljetuksen tulevia tilastoja. Kyseisillä ajoneuvoilla ei kuljeteta kovin raskaita kuormia, mutta niillä ajetaan suuri määrä kilometrejä kaupunkialueilla, mikä lisää merkittävästi päästöjä ja ruuhkia. Lisäksi on havaittu, että näitä ajoneuvoja käytetään yhä enemmän myös kaupunkien välisillä ja kansainvälisillä matkoilla. Kevyistä hyötyajoneuvoista tarvitaan tulevaisuudessa entistä enemmän tietoa monissa maissa, koska ne sisällytetään EU:n liikennepolitiikan ja siihen liittyvien säädösten soveltamisalaan. Osa kevyitä hyötyajoneuvoja koskevista tiedoista voidaan hakea katsastusrekistereistä, joihin on koottu tietoja ajoneuvon moottorityypistä, painoluokasta, polttoainetyypistä ja päästöjenrajoitustekniikasta.

Vuonna 2018 perustettiin kevyillä hyötyajoneuvoilla harjoitettavia kuljetuksia käsittelevä työryhmä, joka keskustelee tiedonkeruumenetelmistä, myös määritelmistä, kynnysarvoista, tietolähteistä ja muuttujista. Vuonna 2022 työryhmä laati menetelmäasiakirjan sekä vaihtoehtoja mahdollisille kyselylomakkeille, joita käytetään asiaankuuluvassa tiedonkeruussa. Useat jäsenvaltiot testaavat ehdotettua menetelmää Eurostatin vuoden 2022 avustusten yhteydessä. Kun avustuksilla rahoitettujen hankkeiden tulokset ovat saatavilla, ryhmä hienosäätää ehdotettua menetelmää.

Ilmoittavia maita pyydettiin kirjallisessa kuulemisessa vuonna 2022 esittämään palautetta maanteiden tavaraliikenteen tiedonkeruun mahdollisista parannuksista ja uusista muuttujista. Maiden kuulemisessa esittämä palaute koski

- asetuksen (EU) N:o 70/2012 mukaista tietojen keruuta varten tutkittavien ajoneuvoluokkien yhdenmukaistamista
- polttoainetyyppiä koskevaa lisämuuttujaa
- vapaaehtoisen muuttujan A1.1 (”mahdollisuus käyttää ajoneuvoa yhdistettyihin kuljetuksiin”) mahdollista poistamista
- ehdotusta vapaaehtoisen muuttujan A1.6 ilmoittamisesta NACE-luokissa kaksinumeroisena nelinumeroisen tason sijaan ja
- uutta moottoriajoneuvojen päästöluokkaa koskevaa vapaaehtoista muuttujaa.

Näistä asioista keskusteltiin maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevän komission asiantuntijaryhmän vuoden 2022 kokouksessa, ja niitä seurataan ryhmän tulevissa kokouksissa.

4 PÄÄTELMÄT

Maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanosta saadut kokemukset ja tulokset pysyvät myönteisinä. Jäsenvaltiot noudattavat tietojen toimittamista koskevia velvoitteita, ja sekä kansallisella että komission tasolla myönnetyt resurssit mahdollistavat korkealaatuisten tulosten tuottamisen. Komissio tukee jäsenvaltioita asetuksen (EU) N:o 70/2012

[25] Lähde: Eurostatin taulukko *Modal split of inland freight transport*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (saatavilla englanniksi, ranskaksi ja saksaksi).

täytäntöönpanossa ja kannustaa ehdokasmaita ja mahdollisia ehdokasmaita suunnittelemaan ja toteuttamaan maanteiden tavaraliikennettä koskevia tutkimuksia. Komissio on nykyaikaistanut tietojärjestelmäänsä toimitettujen mikrotietojen validointia ja käsittelyä varten ja laajentanut maanteiden tavaraliikenteen tilastojen levittämistä. Maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevä komission asiantuntijaryhmä on edelleen elin, jossa keskustellaan aktiivisesti asetuksen täytäntöönpanosta ja sen mahdollisista parannuksista.

Asetus (EU) N:o 70/2012 on yhä tehokas ja toimiva väline luotettavien ja vertailukelpoisten maanteiden tavaraliikenteen tilastojen tuottamisessa sekä EU:n että jäsenvaltioiden tasolla, ja sen avulla vältetään päällekkäistä työtä. Tuotettuja tilastoja julkaistaan taulukoina Eurostatin tiedottamiseen käytettävässä tietokannassa ja julkaisuissa, anonymisoituina tietoaineistoina ja räätälöityinä poimintoina. Maanteiden tavaraliikennettä koskevat tilastot ovat tärkeitä toimintalinjojen suunnittelussa ja arvioinnissa sekä EU:n maanteiden tavaraliikenteen markkinoiden seurannassa.