EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.1.2024
COM(2024) 9 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

1 INLEDNING

1.1 SYFTET MED RAPPORTEN

I artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg[1] anges det att kommissionen ska överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av denna förordning och om den framtida utvecklingen senast den 31 december 2014 och därefter vart tredje år. Föreliggande rapport är den fjärde rapporten som utarbetats för att uppfylla detta krav.

I rapportens första avsnitt beskrivs förordningens bakgrund, politiska sammanhang och omfattning. I det andra avsnittet beskrivs dess genomförande av medlemsstaterna och kommissionen (Eurostat), medlemsstaternas börda och kostnader för uppgiftsinsamling, metod- och datakvalitetsfrågor samt de olika sätten att offentliggöra statistik över varutransporter på väg. De sista två avsnitten ger en bild av statistikens möjliga framtida utveckling och innehåller rapportens viktigaste slutsatser.

1.2 BAKGRUND TILL DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Förordning (EU) nr 70/2012 är en omarbetning av rådets förordning (EG) nr 1172/98 av den 25 maj 1998 om statistikrapportering om varutransporter på väg[2] och innebär ett steg framåt för utvecklingen av EU:s transportstatistik. Förordningen utgör en rättslig grund för insamling av omfattande uppgifter om varutransporter på väg.

Genom förordning (EU) nr 70/2012 får kommissionen, andra EU-institutioner och nationella regeringar jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och fullständiga statistiska uppgifter om omfattningen och utvecklingen av varutransporter på väg. Denna information behövs för att utforma, övervaka och utvärdera EU:s politik.

Medlemsstaterna skickar informationen till kommissionen i form av mikrodata, vilket gör det möjligt att med bevarad datatillförlitlighet förse användarna med statistiska tabeller som innehåller olika variabelkombinationer.

Förordning (EU) nr 70/2012 är utformad för att minimera bördan för transportföretagen. Insamlingen av uppgifter är baserad på en urvalsundersökning, så uppgifter begärs endast för ett urval av fordon och under en begränsad tidsperiod (i allmänhet en vecka). Medlemsstaterna kan undanta transportuppdrag som understiger vissa tröskelvärden från undersökningen[3]. Detta skulle dock kunna göra det svårare att göra jämförelser mellan medlemsstaterna och kombinera med information från andra uppgiftskällor.

Tabellerna över den statistik över varutransporter på väg som ska spridas av Eurostat fastställs i förordning (EU) nr 202/2010 av den 10 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 6/2003 om spridning av statistik över varutransport på väg[4].

[1] EUT L 32, 3.2.2012, s. 1.
[2] EGT L 163, 6.6.1998, s. 1.
[3] I enlighet med artikel 1 i förordning (EU) nr 70/2012 kan varje medlemsstat undanta vägmotorfordon vars maxlast eller totalvikt understiger ett visst mått. Denna gräns får inte överstiga en maxlast på 3,5 ton eller en totalvikt på 6 ton för enskilda motorfordon.
[4] EUT L 61, 11.3.2010, s. 24.

1.3 POLITISK BAKGRUND

Utvecklingen av en gemensam transportpolitik kräver djupgående kunskaper om omfattningen av varutransporter på väg och hur de har utvecklats.

Den europeiska gröna given[5] är en tillväxtstrategi som syftar till att göra EU:s ekonomi hållbar genom att göra klimat- och miljöutmaningarna till möjligheter inom alla politikområden och göra omställningen rättvis och inkluderande för alla. För att uppnå klimatneutralitet måste transportutsläppen minska med 90 % fram till 2050. Åtgärder som ska prioriteras för att övergå till hållbar och smart rörlighet inkluderar följande:

- Stöd till multimodala transporter.
- Stöd till lösningar för automatiserad och uppkopplad mobilitet för alla transportsätt.
- Bättre hantera externa kostnader för transportverksamheter genom prissättning.
- Öka produktionen och användningen av hållbara alternativa drivmedel.
- Minska föroreningarna från transporter, särskilt i städer.

I december 2020 lade kommissionen fram strategin för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden[6], där de planerade åtgärderna för att omvandla EU:s transportsystem beskrivs i linje med ambitionen i den europeiska gröna given. I mobilitetsstrategin eftersträvas en hållbar, prismässigt överkomlig, inkluderande, smart, motståndskraftig och konkurrenskraftig mobilitet, och det krävs en genomgripande omställning av transportsektorn. Detta innebär att tre strategier bör tillämpas på alla transportslag:

- Den första är att minska beroendet av fossila bränslen genom att ersätta befintliga fordonsparker med utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen.
- Den andra är att öka användningen av mindre förorenande transportslag och att flytta en väsentlig del av dagens inre varutransporter på väg (75 %) till järnväg och inre vattenvägar.
- Den tredje är att internalisera de externa kostnaderna. Mobilitetsstrategin åtföljs av en handlingsplan som omfattar 82 initiativ på tio viktiga områden med konkreta åtgärder som ska antas.

De uppgifter som samlas in enligt förordning (EU) nr 70/2012 är inte enbart av betydelse för beslutsfattare utan även för branschorganisationer, transportföretag, forskare och modellkonstruktörer inom vägtransportområdet. Undersökningsresultaten är väsentliga för övervakningen av marknaden för godstransporter på väg i EU och används regelbundet i kommissionens meddelanden, arbetsdokument från kommissionens avdelningar och konsekvensbedömningar. En djupgående kunskap om marknaden bidrar till att stärka företagens konkurrenskraft inom sektorn. Tack vare förordningen tas det fram statistik som också kan användas för att bedöma möjligheterna att flytta varutransporter från väg till miljövänligare transportslag. Andelen gods inom intermodala transporter skulle vara ett viktigt framtida dataset.

1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordning (EU) nr 70/2012 är tillämplig direkt och i sin helhet på alla medlemsstater och kräver att de en gång i kvartalet överlämnar uppgifter i enlighet med artikel 5 i förordningen. I enlighet med

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

artikel 1.3 gäller dock inte förordning (EU) nr 70/2012 för Malta så länge antalet maltesiskregistrerade vägmotorfordon för varutransport som har licens för internationella varutransporter på väg inte överstiger 400. För det ändamålet ska Malta årligen meddela Eurostat hur många fordon som har licens för internationella varutransporter på väg. Malta ska meddela detta antal senast i mars året efter det år som uppgifterna om antalet vägmotorfordon för varutransport gäller.

Norge och Schweiz lämnar också in uppgifter. När det gäller kandidatländer har Montenegro och Nordmakedonien lämnat dessa uppgifter sedan 2016 respektive 2020. Albanien vidtar för närvarande de åtgärder som krävs för att utveckla och genomföra undersökningen om varutransporter på väg. När möjlighet ges uppmuntrar Eurostat kandidatländer och potentiella kandidatländer att utforma och genomföra sina undersökningar så att de följer EU:s lagstiftning på statistikområdet.

2 UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNING (EU) NR 70/2012

2.1 FULLGÖRANDE AV RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

Skyldigheten att lämna in uppgifter i enlighet med förordning (EU) nr 70/2012 fullgörs i mycket hög grad av samtliga medlemsstater. Alla medlemsstater lämnar in begärda dataset med endast ett fåtal förseningar, huvudsakligen på grund av uppdateringar av deras it-system och personalomsättning. Detta gör det möjligt att i rätt tid sammanställa tillförlitlig statistik av hög kvalitet om varutransporter på väg i Europa.

2.2 MEDLEMSSTATERNAS METODER FÖR INSAMLING AV UPPGIFTER

De metoder som fastställs i förordning (EU) nr 70/2012 utgör ramen för medlemsstaternas insamling av väl avgränsade mikrodata på grundval av nationella undersökningar.

Eurostat samlar in information om nationella metoder för insamling av uppgifter (användning av register, urvalsmetoder, täckning osv.) och gör den tillgänglig i publikationen *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and Candidate Countries*[7].

De uppgiftslämnande länderna uppdaterar dessutom årligen sina nationella metadatafiler i mallen Euro SDMX Metadata Structure. Nationella metadata innehåller en statistisk presentation av uppgifterna om varutransporter på väg, information om tillämplig nationell lagstiftning, spridningspolicy och datakvalitet, eventuella metoduppdateringar samt information om undersökningen och den statistiska bearbetningen av uppgifter[8].

2.3 MEDLEMSSTATERNAS BÖRDA OCH KOSTNADER

Förordning (EU) nr 70/2012 har utformats för att begränsa medlemsstaternas börda till ett minimum. De flesta medlemsstater behöver inte vidta extra åtgärder, eftersom deras befintliga processer är tillräckliga för att uppfylla förordningens krav på uppgiftsinsamling.

Enligt informationen som rapporteras i form av nationella metadata anser den stora majoriteten av de uppgiftslämnande länder som svarade att arbetsbördan är acceptabel. Det finns betydande skillnader mellan länderna när det gäller bördan och kostnaden för uppgiftsinsamlingen. Dessa beror på storleken på det urval som används för att samla in uppgifter, vilket varierar från land till land, och de

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

nationella systemen för sammanställning av uppgifter. Den genomsnittliga tid uppgiftslämnarna behöver för att rapportera uppgifter om ett fordon som använts under undersökningsperioden uppskattades av de flesta länder till ungefär 30–45 minuter. Några länder anger att genomsnittstiden är 20–30 minuter.

Kommissionen hjälper medlemsstaternas att ta fram nationell statistik över varutransporter på väg. Eurostat behandlar nationella mikrodata och sammanställer statistik (D-tabeller) för transportverksamhet i varje land med fordon som är registrerade i andra länder. Dessa statistiska uppgifter skickas tillbaka till de nationella statistikinstituten så att de har tillgång till fullständiga statistiska uppgifter om alla varutransporter på väg som utförs i deras territorium med lastbilar som är registrerade någonstans i EU (utom Malta), i Schweiz eller i Norge, och kan ta fram fullständig nationell statistik. Genomförandet av förordning (EU) nr 70/2012 och D-tabellerna från kommissionen gör att de uppgiftslämnande länderna inte behöver samla in uppgifter om utländska lastbilars transporter på deras territorium genom särskilda nationella undersökningar. Den kostnad och börda som insamlingen av uppgifter medför uppvägs därför mer än väl av fördelen med det statistiska resultatet.

Genom att samla in och hantera information på mikrodatanivå kan dessutom Eurostat tillgodose användarnas behov av statistisk information på ett flexibelt sätt, utan dröjsmål och ytterligare insatser på nationell nivå. Eurostats spridning av statistik över varutransporter på väg och medlemsstaternas fortsatta offentliggörande av D-tabeller överensstämmer med bestämmelserna i förordning (EU) nr 202/2010.

2.4 MINSKNING OCH FÖRENKLING AV DEN ADMINISTRATIVA BÖRDAN

Att kunna minska och förenkla den administrativa bördan är alltid ett mål för kommissionen. I samarbete med nationella statistikinstitut genomför Eurostat särskilda åtgärder för att minska den nationella bördan av insamling och rapportering av uppgifter. Bland dessa åtgärder ingår

1. utveckling av hjälpmedel som underlättar rapporteringen av detaljerade regionala uppgifter (t.ex. tabeller som parar ihop postnummer och NUTS[9] 3-koder för att använda information som ursprungligen endast var knuten till postnummer),
2. nyutvecklade hjälpmedel för validering av dataset, som gör att uppgiftslämnande länder kan validera sina uppgifter innan de officiellt överlämnar dem till Eurostat och lämna återkoppling om specifika fel för varje dataset,
3. regelbundna möten med experter från medlemsstater, Eftaländer, kandidatländer och potentiella kandidatländer (vid behov i kommissionens expertgrupp för statistik över varutransporter på väg och arbetsgrupper) för att utbyta idéer om bästa praxis och diskutera uppgifternas kvalitet, metodfrågor och framtida framsteg.

För att minska uppgiftslämnarnas börda har flera medlemsstater lämnat uppgifter med hjälp av e-frågeformulär, elektroniska Excel-kalkylblad eller mobilapplikationer för transport i stället för pappersdokument. Fler länder förväntas använda liknande metoder inom den närmaste framtiden.

[9] Nomenklaturen för statistiska territoriella enheter: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (finns på engelska, franska och tyska).

2.5 VALIDERING AV UPPGIFTER OCH KVALITETEN PÅ DE STATISTISKA UPPGIFTER SOM TAS EMOT

Även om insamlingen och överlämnandet av uppgifter är medlemsstaternas ansvar vidtar Eurostat alla åtgärder som krävs för att upptäcka fel i de uppgifter som mottas och har ett avancerat it-system för validering och bearbetning av uppgifter. Sedan 2022 har Eurostat utvecklat ett avancerat och tillförlitligare it-system med två förbättrade komponenter: nya hjälpmedel för datavalidering, som började användas i januari 2023, och kraftfull programvara (Statistical Analysis Systems – SAS) för bearbetning av mikrodata och metadata. Det nya it-systemet kommer att vara fullt utvecklat senast i december 2023 och kommer att förbättra kvalitetskontrollerna. Insamlingen av uppgifter om varutransporter på väg kommer att gynnas av detta moderniserade system för validering och bearbetning av uppgifter.

Kvaliteten på de uppgifter som samlas in från medlemsstaterna är på det hela taget mycket god. Alla medlemsstater reviderar uppgifterna om fel upptäcks. Eurostat validerar på ett ingående sätt kvartalsvisa mikrodata och kontrollerar tidsserierna i de kvartalsvisa och årliga uppgifterna om varutransporter.

- Validering av mikrodata: Medlemsstaterna överlämnar dataset till Eurostat via EDAMIS-portalen och i filer som är kompatibla med SDMX-standarden (Statistical Data and Metadata eXchange). Mottagna dataset valideras därefter grundligt i tre steg.
    - Först validerar STRUVAL (STRUctural VALidation) varje dataset i fråga om formatet, de obligatoriska fältens fullständighet och korrektheten i den struktur och de koder som använts.
    - Därefter validerar CONVAL (CONtent VALidation) innehållet i varje dataset på grundval av fastställda regler. De uppgiftslämnande medlemsstaterna får en valideringsrapport för varje överlämnat dataset, med information som gör det enkelt att korrigera eventuella fel. Eurostat uppdaterar löpande de tillämpade valideringsreglerna så att de tillgodoser de behov som uppstår och säkerställer att statistiken är av hög kvalitet.
    - Slutligen tillämpas en annan uppsättning valideringsregler inom it-datahanteringssystemet, där uppgifterna måste vara 99,5 % korrekta innan de kan lagras i en databas för fortsatt bearbetning.
- Kontroll av tidsserier: Kommissionen anser att det är viktigt att identifiera avvikande värden i en tidsserie innan uppgifterna publiceras. Eurostat kontrollerar därför tidsserierna i både de kvartalsvisa och årliga uppgifterna. Det är viktigt att de uppgiftslämnande länderna bekräftar trender när stora variationer konstateras. Vid behov kan länderna lämna in reviderade dataset eller förklaringar av orsakerna bakom betydande variationer i tidsserierna. Dessa förklaringar anges i dokumentet *Country and table specific notes*[10].

2.6 METODSTÖD TILL MEDLEMSSTATERNA

Eurostat ger fortlöpande medlemsstaterna metodstöd och tekniskt stöd och har ett tillförlitligt informationssystem med uppgifter och metadata för sammanställning av statistik över varutransporter på väg.

Eurostat har tagit fram två referensmanualer för genomförandet av förordning (EU) nr 70/2012:

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

- *Road freight transport methodology*[11] om metoden för sammanställning av statistik över varutransporter på väg i medlemsstaterna, Eftaländerna, kandidatländerna och de potentiella kandidatländerna.
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and Candidate Countries* om de metodologiska aspekterna av de uppgiftslämnande ländernas undersökningar av varutransporter på väg.

2.7 SPRIDNING AV DATA

2.7.1 Eurostats tabeller för spridning

Aggregerade uppgifter baserade på mikrodata som samlas in enligt förordning (EU) nr 70/2012 offentliggörs i Eurostats spridningsdatabas[12]. Användarna kan få tillgång till detaljerade statistiska tabeller som tagits fram i linje med bestämmelserna i förordning (EU) nr 202/2010. Det finns 43 tabeller om varutransporter på väg kompletterade med en gemensam europeisk metadatafil och flera nationella metadatafiler.

År 2022 spred Eurostat en ny tabell över varutransporterna på väg per territorium (i tonkilometer), dvs. transporterna i ett nationellt territorium oberoende av transportföretagets registreringsland. För att beräkna serien av transporter per territorium delas de internationella vägtransporter som redovisats av varje medlemsstat upp per EU-medlemsstat. Omfördelningen av transportuppgifterna till andra medlemsstater innebär att man modellerar den troliga resvägen och projicerar den på EU:s vägnät. Eurostat beräknar detta med hjälp av en avståndsmatris. Den nya tabellen omfattar totala, nationella och internationella transporter samt cabotage för varje EU-medlemsstat, EU-27 som helhet, Norge och Schweiz. De nationella uppgifter och cabotageuppgifter som används för att ta fram denna tabell är de uppgifter som samlas in enligt förordning (EU) nr 70/2012.

2.7.2 Publikationer

Eurostat publicerar artiklar om varutransporterna på väg i serien *Statistics Explained*, med en analys av uppgifterna för medierna och allmänheten. De behandlar följande frågor:

- Allmänna trender inom varutransporter på väg[13].
- Varutransporter på väg utifrån fordonsegenskaper[14].
- Varutransporter på väg utifrån typ av körning[15].
- Varutransporter på väg utifrån typ av vara[16].
- Varutransporter på väg – cabotage[17].

---

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (finns endast på engelska).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (finns på engelska, franska och tyska).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (finns endast på engelska).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (finns endast på engelska).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (finns endast på engelska).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (finns endast på engelska).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (finns endast på engelska).

Dessa artiklar har uppdaterats årligen (utom artikeln om cabotage, som uppdaterades vartannat år fram till 2022 men också kommer att uppdateras årligen från och med 2023). Artiklarna uppdateras så snart insamlingen av uppgifter har avslutats för ett visst referensår.

2.7.3 Anonymisering

I enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 557/2013[18] anonymiseras mikrodata om varutransporter på väg och görs tillgängliga för forskningsenheter för vetenskapliga syften. Kommissionen (Eurostat) får förfrågningar om anonymiserade uppgifter och tillgång beviljas efter gemensamt godkännande av kommissionen (Eurostat) och de nationella statistikinstituten. Under 2021, 2022 och de första åtta månaderna 2023 beviljades sju olika forskningsenheter tillgång till anonymiserade uppgifter från den europeiska vägtransportundersökningen.

2.7.4 Andra spridningssätt

Uppgifter om varutransporter på väg sprids också via skräddarsydda datautdrag för användare i Eurostats notiser (t.ex. *Increase in road freight transport as of 2021*[19]) och andra Eurostat-publikationer (t.ex. *Key figures on European transport*[20], *Key figures on the EU in the world*[21], *Eurostat regional yearbook*[22] och *Key figures on the European food chain*[23]). Uppgifterna sprids också i publikationer från andra generaldirektorat inom kommissionen, särskilt från generaldirektoratet för transport och rörlighet (t.ex. *Statistical pocketbook*[24]). Alla uppgifter i skräddarsydda utdrag och publikationer offentliggörs också i Eurostats databas för spridning.

3 FORTSATT UTVECKLING AV STATISTIKEN OM VARUTRANSPORTER PÅ VÄG

Den europeiska gröna given, som syftar till att göra EU klimatneutralt senast 2050, omfattar en rad omvälvande politiska åtgärder inom de olika ekonomiska sektorerna, däribland transportsektorn. Statistik över varutransporter på väg kan bidra till att fastställa och övervaka politiska mål. Detta uppnås genom att tillhandahålla uppgifter om volymen av transporterade varor, avverkade kilometer samt utrustning och infrastruktur för vägtransport. Varutransporter på väg är en särskilt viktig sektor, eftersom den står för den största andelen av varutransporterna på väg, järnväg och inre vattenvägar i EU (77,3 % 2021 i tonkilometer)[25].

Vid mötena i kommissionens expertgrupp för statistik över varutransporter på väg diskuterar Eurostat, medlemsstaterna, Eftaländerna, kandidatländerna och potentiella kandidatländer behov av uppgifter,

[18] Kommissionens förordning (EU) nr 557/2013 av den 17 juni 2013 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 223/2009 om europeisk statistik vad gäller tillgång till konfidentiella uppgifter för vetenskapliga syften och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 831/2002 (EUT L 164, 18.6.2013, s. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (finns endast på engelska).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (finns endast på engelska).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (finns endast på engelska).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (finns endast på engelska).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (finns endast på engelska).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_sv (finns endast på engelska).
[25] Källa: Eurostats tabell *Modal split of inland freight transport*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (finns på engelska, franska och tyska).

sätt att förbättra statistiken över varutransporter på väg och sätt att ytterligare minska bördan av uppgiftsinsamlingen.

Under 2018 började man titta på utvecklingen av framtida statistik om transporter med lätta nyttofordon. Sådana fordon transporterar inte särskilt tunga laster, men de avverkar ett stort antal kilometer i stadsområden och bidrar därför i hög grad till utsläpp och trafikstockningar. Det går även att observera en ökning av denna typ av fordon i körning mellan städer och internationellt. Behovet av uppgifter om lätta nyttofordon blir allt viktigare för många länder, eftersom de integreras i EU:s transportpolitik och omfattas av tillämpliga rättsakter. En del av uppgifterna om lätta nyttofordon kan hämtas från register om provning av trafiksäkerhet som samlar information om fordonets motortyp, viktklass, bränsletyp och teknik för begränsning av utsläpp.

En arbetsgrupp för transporter med lätta nyttofordon inrättades 2018 för att diskutera en metod för insamling av uppgifter, däribland definitioner, tröskelvärden, uppgiftskällor och variabler. Under 2022 utarbetade arbetsgruppen ett metoddokument tillsammans med alternativ för möjliga frågeformulär som ska användas för en relevant insamling av uppgifter. Den föreslagna metoden testas av flera medlemsstater inom ramen för Eurostats bidrag 2022. När resultaten av de projekt som finansieras genom bidragen finns tillgängliga kommer gruppen att finjustera den föreslagna metoden.

I ett skriftligt samråd 2022 uppmanades de uppgiftslämnande länderna att lämna synpunkter på potentiella förbättringar och nya variabler i insamlingen av uppgifter om varutransporter på väg. Deras synpunkter i detta samråd avsåg

- en harmonisering av de fordonskategorier som omfattas av insamlingen av uppgifter enligt förordning (EU) nr 70/2012,
- ytterligare en variabel för bränsletyp,
- ett möjligt avlägsnande av den frivilliga variabeln A1.1 (möjligheten att använda fordonen för kombinerade transporter),
- ett förslag om att rapportera den frivilliga variabeln A1.6 för Nace-kategorier på tvåsiffrig nivå i stället för fyrsiffrig nivå,
- en ny frivillig variabel för motorfordons utsläppsklass.

Dessa punkter diskuterades vid 2022 års möte i kommissionens expertgrupp för statistik över varutransporter på väg och kommer att följas upp vid framtida möten i denna grupp.

4 SLUTSATSER

Erfarenheterna och resultaten från genomförandet av förordning (EU) nr 70/2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg förblir positiva. Medlemsstaterna fullgör skyldigheten att lämna in uppgifter och de resurser som tilldelas både på nationell nivå och kommissionens nivå gör det möjligt att ta fram resultat av hög kvalitet. Kommissionen ger medlemsstaterna stöd när det gäller genomförandet av förordning (EU) nr 70/2012 och uppmuntrar kandidatländer och potentiella kandidatländer att utforma och genomföra vägtransportundersökningar. Kommissionen har moderniserat sitt it-system för validering och bearbetning av överlämnade mikrodata och breddat spridningen av statistik över varutransporter på väg. Genomförandet av förordningen och eventuella förbättringar av den diskuteras aktivt i kommissionens expertgrupp för statistik över varutransporter på väg.

Förordning (EU) nr 70/2012 är fortfarande ett effektivt och ändamålsenligt hjälpmedel för att ta fram tillförlitlig och jämförbar statistik över varutransporter på väg, både på EU-nivå och på nationell nivå, vilket gör att dubbelarbete kan undvikas. Den statistik som sammanställs sprids som tabeller i Eurostats spridningsdatabas och publikationer, i form av anonymiserade dataset och skräddarsydda utdrag. Statistik över varutransporter på väg är värdefull för utformningen och bedömningen av politik och för övervakningen av marknaden för varutransporter på väg i EU.