EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2012 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg

1 INLEIDING

1.1 DOEL VAN HET VERSLAG

In artikel 7 van Verordening (EU) nr. 70/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 18 januari 2012 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg[1] wordt gespecificeerd dat de Commissie uiterlijk op 31 december 2014 en daarna om de drie jaar verslag moet uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de uitvoering van de verordening en over verdere ontwikkelingen. Dit verslag is het vierde verslag dat aan deze vereiste voldoet.

In het eerste deel van dit verslag worden de achtergronden, de beleidscontext en het bereik van de verordening uiteengezet. In het tweede deel wordt de uitvoering ervan door de lidstaten en de Commissie (Eurostat) beschreven, evenals de lasten en kosten voor de lidstaten in verband met het verzamelen van gegevens, problemen met de methodologie en de gegevenskwaliteit, en de verschillende wijzen van bekendmaking van statistieken over goederenvervoer over de weg. In de laatste twee delen wordt verwezen naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen van statistieken van goederenvervoer over de weg en worden de belangrijkste conclusies van het verslag gegeven.

1.2 ACHTERGROND VAN HET JURIDISCH KADER

Verordening (EU) nr. 70/2012 is een herschikking van Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad van 25 mei 1998 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg[2] en is een stap vooruit in de ontwikkeling van vervoersstatistieken in de EU. De verordening vormt de rechtsgrondslag voor het verzamelen van talrijke soorten gegevens inzake goederenvervoer over de weg.

Verordening (EU) nr. 70/2012 voorziet de Commissie, de overige EU-instellingen en de nationale overheden van vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistische gegevens over de omvang en de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg. Deze gegevens zijn nodig om de beleidsmaatregelen van de EU te bepalen, te volgen en te evalueren.

De lidstaten sturen de gegevens naar de Commissie in de vorm van microgegevens. Zo wordt het mogelijk om gebruikers te voorzien van statistische tabellen die vele verschillende combinaties van variabelen bevatten met inachtneming van de nodige waarborgen inzake betrouwbaarheid van gegevens.

Verordening (EU) nr. 70/2012 is opgezet om de lasten voor vervoersondernemingen te beperken. De gegevensverzameling is op een steekproefonderzoek gebaseerd. Daarom worden alleen gegevens gevraagd voor een steekproef van voertuigen en voor een beperkte periode (in het algemeen een week). De lidstaten kunnen de hierna vermelde vervoersactiviteiten van het onderzoek uitsluiten indien zij onder bepaalde grenzen blijven[3]. Dit kan evenwel de vergelijkbaarheid tussen de lidstaten en de combinatie met gegevens van andere gegevensbronnen bemoeilijken.

[1] PB L 32 van 3.2.2012, blz. 1.
[2] PB L 163 van 6.6.1998, blz. 1.
[3] Overeenkomstig artikel 1 van Verordening (EU) nr. 70/2012 staat het iedere lidstaat vrij om gemotoriseerde wegvoertuigen voor goederenvervoer waarvan het laadvermogen of het totaal toegelaten gewicht onder een bepaalde grens blijft, uit te sluiten. Deze grens mag niet hoger liggen dan 3,5 ton laadvermogen of 6 ton maximaal toegestaan gewicht voor enkelvoudige gemotoriseerde wegvoertuigen.

In Verordening (EU) nr. 202/2010 van 10 maart 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 6/2003 betreffende de verspreiding van statistieken over het goederenvervoer over de weg[4] is bepaald welke tabellen met statistieken over het goederenvervoer over de weg Eurostat moet verspreiden.

1.3 BELEIDSCONTEXT

De ontwikkeling van een gezamenlijk vervoersbeleid vereist een grondige kennis van de omvang van goederenvervoer over de weg en van de wijze waarop het is geëvolueerd.

De Europese Green Deal[5] is een groeistrategie van de EU naar een duurzame economie waarbij we de klimaat- en milieuproblemen zien als kansen op alle beleidsterreinen en tegelijk zorgen voor een eerlijke en inclusieve transitie voor iedereen. Om klimaatneutraliteit te bereiken, moet de uitstoot van het vervoer tegen 2050 met 90 % zijn afgenomen. De prioritaire acties voor omschakeling naar een duurzame en slimme mobiliteit omvatten:

- multimodaal vervoer een krachtige impuls geven;
- de uitrol van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit tussen diverse vervoerswijzen ondersteunen;
- de externe kosten van vervoersactiviteiten beter aanpakken door middel van prijsstelling;
- de productie en het gebruik van duurzame alternatieve vervoersbrandstoffen vergroten; en
- de vervuiling door vervoer terugdringen, vooral in steden.

In december 2020 heeft de Commissie de "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst"[6] voorgesteld, waarin de geplande maatregelen beschreven staan om het vervoerssysteem van de EU te transformeren overeenkomstig de ambitie van de Europese Green Deal. De mobiliteitsstrategie omvat de visie van duurzame, betaalbare, inclusieve, slimme, veerkrachtige en concurrerende mobiliteit, en vereist een fundamentele transformatie van de vervoerssector. Dit leidt tot drie benaderingen die op alle vervoerswijzen moeten worden toegepast:

- de eerste bestaat erin de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te verminderen door bestaande vloten te vervangen door emissiearme en emissievrije voertuigen en door het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te doen toenemen;
- de tweede bestaat erin het gebruik van minder vervuilende vervoerswijzen te doen toenemen en een aanzienlijk deel van het interne goederenvervoer dat momenteel over de weg verloopt (75 %), naar het spoor en de binnenwateren te verschuiven;
- de derde bestaat erin de externe kosten te internaliseren. De mobiliteitsstrategie gaat vergezeld van een actieplan met 82 initiatieven op tien kerngebieden voor actie met goed te keuren concrete maatregelen.

De gegevens die in het kader van Verordening (EU) nr. 70/2012 worden verzameld, zijn niet alleen belangrijk voor besluitvormers, maar ook voor beroepsorganisaties, vervoersondernemingen, onderzoekers en modelontwikkelaars op het gebied van wegvervoer. De enquêteresultaten zijn essentieel voor het monitoren van de markt voor goederenvervoer over de weg in de EU en worden regelmatig gebruikt als referentie in mededelingen van de Commissie, werkdocumenten van de diensten van de Commissie en effectbeoordelingen. Een grondige kennis van de markt helpt het concurrentievermogen van ondernemingen in de sector te verbeteren. In het kader van de verordening

[4] PB L 61 van 11.3.2010, blz. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

worden statistieken geproduceerd die ook kunnen worden gebruikt om de potentiële omschakeling van goederenvervoer over de weg naar milieuvriendelijker vervoerswijzen te beoordelen. Het aandeel goederenvervoer dat gebruikmaakt van intermodale vervoerswijzen, zou een belangrijk toekomstig gegevensbestand zijn.

1.4 BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN

Verordening (EU) nr. 70/2012 is in al haar onderdelen rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten en vereist dat zij overeenkomstig artikel 5 van deze verordening kwartaalgegevens verstrekken. Overeenkomstig artikel 1, lid 3, van Verordening (EU) nr. 70/2012 is zij evenwel niet van toepassing op Malta, zolang het aantal in Malta geregistreerde gemotoriseerde wegvoertuigen voor het goederenvervoer met een vergunning voor deelname aan internationaal vervoer van goederen over de weg niet meer dan 400 voertuigen bedraagt. Daarom moet Malta het aantal wegvoertuigen met een vergunning voor deelname aan het internationaal vervoer van goederen over de weg elk jaar aan Eurostat melden. Uiterlijk eind maart van het jaar dat volgt op het jaar waarop het aantal voertuigen dat goederen over de weg vervoert, betrekking heeft, moet Malta dit aantal melden.

Noorwegen en Zwitserland verstrekken eveneens deze gegevens. Wat de kandidaat-lidstaten betreft, verstrekken Montenegro en Noord-Macedonië deze gegevens respectievelijk sinds 2016 en 2020. Albanië neemt momenteel de nodige maatregelen om de enquête naar goederenvervoer over de weg te ontwikkelen en uit te voeren. Eurostat neemt elke gelegenheid te baat om kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten aan te moedigen hun enquêtes naar goederenvervoer over de weg op te stellen en uit te voeren, zodat zij voldoen aan de EU-wetgeving op het gebied van statistiek.

2 OPVOLGING VAN DE UITVOERING VAN VERORDENING (EU) NR. 70/2012

2.1 NALEVING VAN WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

Alle lidstaten leven de verplichtingen met betrekking tot gegevensverstrekking uit hoofde van Verordening (EU) nr. 70/2012 zeer goed na. Alle lidstaten hebben de verzochte gegevensbestanden geleverd, slechts in een klein aantal gevallen met vertraging, die voornamelijk het gevolg was van updates van hun IT-systemen en personeelsverloop. Dit maakt het mogelijk om hoogwaardige, tijdige en betrouwbare statistieken van het goederenvervoer over de weg in Europa te produceren.

2.2 IN DE LIDSTATEN GEBRUIKTE METHODEN VOOR DE VERZAMELING VAN GEGEVENS

De in Verordening (EU) nr. 70/2012 beschreven methoden vormen het kader voor het verzamelen van duidelijk omschreven microgegevens door de lidstaten op basis van nationale enquêtes.

Eurostat verzamelt gegevens over de nationale methoden voor het verzamelen van gegevens (het gebruik van registers, steekproeven, bereik enz.), en stelt die beschikbaar in zijn publicatie "Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries"[7].

Bovendien werken de rapporterende landen hun bestanden met nationale metagegevens jaarlijks bij in het model "Euro-SDMX Metadata Structure". Nationale metagegevens bevatten een statistische weergave van gegevens over goederenvervoer over de weg; informatie over de betreffende nationale

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).

wetgeving, het verspreidingsbeleid en de gegevenskwaliteit; eventuele methodologische bijwerkingen; en informatie over de enquête en de statistische verwerking van gegevens[8].

2.3 LASTEN EN KOSTEN VOOR DE LIDSTATEN

Verordening (EU) nr. 70/2012 is zo opgesteld dat de lasten voor lidstaten tot een minimum worden beperkt. De meeste lidstaten moeten geen bijkomende maatregelen nemen omdat hun bestaande processen voldoende zijn om te voldoen aan de vereisten voor het verzamelen van gegevens van de verordening.

Volgens de informatie die in de nationale metagegevens wordt gerapporteerd, wordt de werklast voor het verstrekken van gegevens in de meeste rapporterende landen als aanvaardbaar beschouwd. Er bestaan aanzienlijke verschillen tussen de landen wat betreft de lasten met betrekking tot het verzamelen van gegevens. Die hangen af van de omvang van de voor het verzamelen van gegevens gebruikte steekproef, die verschilt van land tot land, en van de nationale systemen voor het samenstellen van gegevens. De gemiddelde tijd die een respondent nodig heeft om gegevens te verstrekken over een voertuig dat tijdens de enquêteperiode werd gebruikt voor vervoer, wordt door de meeste landen geraamd op 30 tot 45 minuten. Enkele landen melden een gemiddelde tijd van 20 tot 30 minuten.

De Commissie draagt bij tot de inspanningen van de lidstaten om nationale statistieken over het goederenvervoer over de weg op te stellen. Eurostat beheert de nationale microgegevens en stelt statistieken (D-tabellen) op voor vervoersactiviteit in elk land door voertuigen die in andere landen zijn geregistreerd. Die statistieken worden teruggezonden naar de nationale statistische instanties, zodat zij over volledige statistische gegevens beschikken over alle goederenvervoer over de weg op hun grondgebied door vrachtwagens die waar dan ook geregistreerd zijn in de EU (behalve in Malta), in Zwitserland en in Noorwegen, en volledige nationale statistieken kunnen overleggen. Dankzij de uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012 en de D-tabellen die door de Commissie worden verstrekt, hoeven de rapporterende landen zelf geen inspanning te doen om gegevens te verzamelen over de prestatie van buitenlandse vrachtwagens op hun grondgebied met specifieke nationale enquêtes. De kostprijs en lasten die door het verzamelen van gegevens worden gegenereerd, worden dan ook meer dan gecompenseerd door het voordeel van de resulterende statistieken.

Bovendien biedt het verzamelen en beheren van informatie op microgegevensniveau Eurostat flexibiliteit om te voldoen aan behoeften van gebruikers aan statistische informatie, zonder vertragingen en bijkomende inspanning op nationaal niveau. De verspreiding van statistieken van goederenvervoer over de weg door Eurostat en de verdere publicatie van de D-tabellen door de lidstaten is in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EU) nr. 202/2010.

2.4 ADMINISTRATIEVE LASTEN VERLAGEN EN VEREENVOUDIGEN

Het verlagen en vereenvoudigen van de administratieve lasten is een voortdurende doelstelling van de Commissie. In samenwerking met nationale bureaus voor de statistiek voert Eurostat specifieke acties uit om de nationale lasten voor het verzamelen en rapporteren van gegevens te verlichten. Bedoelde acties zijn onder meer:

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (uitsluitend in het Engels beschikbaar).

1. de ontwikkeling van instrumenten om de rapportering van gedetailleerde regionale gegevens te vergemakkelijken (bv. tabellen die overeenstemmen met postcodes en codes van NUTS 3-niveau[9] om gegevens te gebruiken die oorspronkelijk alleen per postcode zijn gecodeerd);
2. nieuw ontwikkelde instrumenten voor de validatie van gegevensbestanden, waarmee de rapporterende landen hun gegevens kunnen valideren alvorens zij deze officieel naar Eurostat zenden, en feedback kunnen geven over specifieke fouten voor elk gegevensbestand;
3. regelmatige vergaderingen van deskundigen uit lidstaten, EVA-landen, kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten (in de deskundigengroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg van de Commissie en taskforces indien nodig) om goede praktijken uit te wisselen en de kwaliteit van gegevens, methodologische kwesties en toekomstige vooruitgang te bespreken.

Om de lasten voor respondenten te verminderen, rapporteren verschillende lidstaten gegevens aan de hand van elektronische vragenlijsten, elektronische Excel-werkbladen of mobiele applicaties voor vervoer in plaats van papieren documenten. Naar verwachting zullen in de nabije toekomst meer landen soortgelijke methoden toepassen.

2.5 GEGEVENSVALIDATIE EN KWALITEIT VAN DE ONTVANGEN STATISTISCHE GEGEVENS

Het verzamelen en overdragen van gegevens is de verantwoordelijkheid van de lidstaten, maar Eurostat neemt alle maatregelen om eventuele fouten in de ontvangen gegevens te detecteren en houdt een gesofisticeerd IT-systeem bij voor de validatie en verwerking van gegevens. Sinds 2022 werkt Eurostat aan een geavanceerd en robuuster IT-systeem dat twee verbeterde componenten omvat: nieuwe instrumenten voor gegevensvalidatie, die sinds januari 2023 zijn ingevoerd, en krachtige software (statistische analysesystemen — SAS) voor de verwerking van microgegevens en metagegevens. Het nieuwe IT-systeem zal tegen december 2023 volledig ontwikkeld zijn en zal de normen van de uitgevoerde kwaliteitscontroles verhogen. Het verzamelen van gegevens over goederenvervoer over de weg zal baat hebben bij dit gemoderniseerde systeem voor gegevensvalidatie en -verwerking.

De kwaliteit van de gegevens die de lidstaten verstrekken, is in het algemeen zeer goed. Alle lidstaten herzien de gegevens wanneer er fouten worden vastgesteld. Eurostat past een gedetailleerd validatieproces toe op driemaandelijkse microgegevens en voert tijdreekscontroles uit op driemaandelijkse en jaarlijkse microgegevens over goederenvervoer.

- Validatie van microgegevens: lidstaten zenden gegevens aan Eurostat via het Edamis-portaal en in bestanden die compatibel zijn met de SDMX-norm (Statistical Data and Metadata eXchange — uitwisseling van statistische gegevens en metagegevens). Vervolgens wordt op de ontvangen gegevensbestanden een robuust driestapsvalidatieproces toegepast:
    - ten eerste valideert het Struval-instrument (STRUctural VALidation — validatie van structuur) elk gegevensbestand op het gebied van formaat, volledigheid van verplichte velden en juistheid van gebruikte structuur en codes;
    - ten tweede valideert het Conval-instrument (CONtent VALidation — validatie van inhoud) de inhoud van elk gegevensbestand op basis van vooraf gedefinieerde regels. Rapporterende lidstaten ontvangen voor elk verzonden gegevensbestand een validatieverslag met details, wat het gemakkelijk maakt om eventuele fouten te verbeteren. Eurostat werkt de toegepaste

[9] Nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (beschikbaar in het Engels, Frans en Duits).

validatieregels voortdurend bij om tegemoet te komen aan de veranderende behoeften en om de productie van hoogwaardige statistieken te waarborgen;

- ten derde wordt binnen het IT-gegevensbeheersysteem een ander geheel van validatieregels toegepast, waarbij wordt vereist dat de gegevens voor 99,5 % correct zijn alvorens zij in een databank voor verdere verwerking kunnen worden opgeslagen.

- Tijdreekscontroles: de Commissie vindt het belangrijk uitschieters in een tijdreeks te identificeren voordat gegevens worden bekendgemaakt. Daarom voert Eurostat tijdreekscontroles uit op zowel kwartaal- als jaargegevens. Het is belangrijk dat rapporterende landen tendensen bevestigen wanneer er grote afwijkingen worden vastgesteld. Indien nodig dienen landen herziene gegevensbestanden of een toelichting op de redenen voor de aanzienlijke verschillen in de tijdreeksen in. Deze toelichtingen staan vermeld in het document "Country and table specific notes"[10].

2.6 METHODOLOGISCHE ONDERSTEUNING AAN LIDSTATEN

Eurostat verstrekt voortdurend methodologische en technische ondersteuning aan lidstaten en onderhoudt een betrouwbaar informatiesysteem voor gegevens en metagegevens voor de productie van statistieken van goederenvervoer over de weg.

Eurostat heeft twee referentiehandleidingen opgesteld voor de uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012:

- "Road freight transport methodology"[11], dat de methodologische grondslag schetst voor de samenstelling van statistieken van het goederenvervoer over de weg in de lidstaten, de EVA-landen, de kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten;

- "Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries", waarin de methodologische aspecten van de enquêtes over goederenvervoer over de weg, die zijn uitgevoerd in de rapporterende landen, worden gepresenteerd.

2.7 VERSPREIDING VAN GEGEVENS

2.7.1 Verspreidingstabellen van Eurostat

Samengevoegde gegevens die zijn gebaseerd op de microgegevens die in het kader van Verordening (EU) nr. 70/2012 zijn verzameld, worden bekendgemaakt in de voor de verspreiding van gegevens gebruikte databank van Eurostat[12]. Gebruikers kunnen gedetailleerde statistische tabellen verkrijgen die zijn opgesteld overeenkomstig de bepalingen van Verordening (EU) nr. 202/2010. Er zijn 43 tabellen over goederenvervoer over de weg, aangevuld met één EU-metagegevensbestand en meerdere nationale metagegevensbestanden.

In 2022 heeft Eurostat een nieuwe tabel over geterritorialiseerde prestaties van goederenvervoer over de weg (in tonkilometers) verspreid, die is gedefinieerd als de prestatie op een nationaal grondgebied, ongeacht het land waar de wegvervoerder is ingeschreven. Om de reeks geterritorialiseerde vervoersprestaties te berekenen, worden de internationale prestaties van goederenvervoer over de weg

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (in het Engels, Frans en Duits beschikbaar).

die elke lidstaat aangeeft, opgesplitst in de prestaties die plaatsvonden in elke andere EU-lidstaat. De herverdeling van vervoersprestatiegegevens naar andere lidstaten omvat de modellering van het waarschijnlijke traject en de projectie ervan op het wegennet van de EU. Eurostat berekent dit met behulp van een afstandsmatrix. De nieuwe tabel presenteert de totale, nationale, internationale en cabotagevervoersprestatie voor elke EU-lidstaat, de EU-27 als geheel, Noorwegen en Zwitserland. De nationale en de cabotagegegevens die voor de opstelling van deze tabel worden gebruikt, zijn de gegevens die in het kader van Verordening (EU) nr. 70/2012 zijn verzameld.

2.7.2 Publicaties

Eurostat stelt artikelen over goederenvervoer over de weg met de titel "Statistics Explained" op, waarin de gegevens voor de media en het publiek worden geanalyseerd. Deze hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- algemene tendensen in het goederenvervoer over de weg[13];
- goederenvervoer over de weg per voertuigkenmerk[14];
- goederenvervoer over de weg per ritkenmerk[15];
- goederenvervoer per soort goederen[16];
- goederenvervoer over de weg — cabotage[17].

Deze artikelen worden jaarlijks bijgewerkt (behalve het artikel over cabotage, dat tot 2022 elke twee jaar werd bijgewerkt, maar dat vanaf 2023 ook jaarlijks zal worden bijgewerkt). Artikelen worden bijgewerkt wanneer het verzamelen van gegevens voor een bepaald referentiejaar is voltooid.

2.7.3 Geanonimiseerde gegevens

In overeenstemming met Verordening (EU) nr. 557/2013[18] worden microgegevens over goederenvervoer over de weg geanonimiseerd en beschikbaar gesteld aan onderzoeksinstellingen voor wetenschappelijke doeleinden. Aanvragen voor geanonimiseerde gegevens worden ontvangen door de Commissie (Eurostat) en toegang wordt verleend na de gezamenlijke goedkeuring van de Commissie (Eurostat) en de nationale statistische instanties. In 2021, 2022 en de eerste acht maanden van 2023 werd aan zeven verschillende onderzoeksinstellingen toegang verleend tot geanonimiseerde gegevens van de Europese enquête naar het goederenvervoer over de weg.

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[18] Verordening (EU) nr. 557/2013 van de Commissie van 17 juni 2013 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 223/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de Europese statistiek, wat de toegang tot vertrouwelijke gegevens voor wetenschappelijke doeleinden betreft, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 831/2002 (PB L 164 van 18.6.2013, blz. 16).

2.7.4 Andere wijzen van verspreiding

Gegevens over goederenvervoer over de weg worden ook verspreid via gegevensextracties op maat voor gebruikers in de nieuwsberichten van Eurostat (bv. “Increase in road freight transport as of 2021”[19]) en andere publicaties van Eurostat (bv. “Key figures on European transport”[20], “Key figures on the EU in the world”[21], het “Eurostat regional yearbook”[22] en “Key figures on the European food chain”[23]). De gegevens worden ook in de publicaties van andere directoraten-generaal van de Commissie verspreid, met name deze van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (bv. het “Statistical pocketbook”[24]). Alle gegevens in extracties op maat en publicaties worden ook in de verspreidingsdatabank van Eurostat gepubliceerd.

3 VERDERE ONTWIKKELING VAN STATISTIEKEN VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

De Europese Green Deal, waarmee wordt gestreefd naar een klimaatneutrale EU tegen 2050, omvat een reeks beleidsmaatregelen voor transformatie in de verschillende sectoren, ook in vervoer. Statistieken van goederenvervoer over de weg kunnen helpen bij het vaststellen en monitoren van beleidsdoelstellingen. Dit wordt bereikt door gegevens te verstrekken over volumes vervoerde goederen, afgelegde kilometers, en uitrusting en infrastructuur voor vervoer over de weg. Goederenvervoer over de weg is een bijzonder belangrijke sector, aangezien deze het grootste aandeel heeft in het binnenlandse goederenvervoer in de EU (77,3 % in 2021, uitgedrukt in tonkilometers)[25].

Tijdens de vergaderingen van de deskundigengroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg van de Commissie bespreken Eurostat, de lidstaten, de EVA-landen, de kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten de gegevensbehoeften, manieren om statistieken over goederenvervoer over de weg te verbeteren en manieren om de lasten van het verzamelen van gegevens verder te verminderen.

Een van de ontwikkelingen die in 2018 is begonnen, heeft betrekking op de toekomstige statistieken van vervoer door lichte bestelwagens. Dergelijke voertuigen vervoeren weliswaar geen zeer zware ladingen, maar zij leggen veel kilometers af in stedelijke gebieden, waardoor zij aanzienlijk bijdragen tot emissies en files. Bovendien wordt ook op trajecten tussen steden en tussen landen een toenemend verbruik van deze voertuigen vastgesteld. De behoefte aan gegevens over lichte bestelwagens wordt voor veel landen belangrijk omdat zij in het toepassingsgebied van het vervoersbeleid van de EU en verwante rechtshandelingen worden geïntegreerd. Een deel van de gegevens over lichte bestelwagens kan afkomstig zijn uit de registers van technische controles waarin informatie wordt samengebracht

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (uitsluitend in het Engels beschikbaar).
[25] Bron: Eurostat-tabel “Modal split of inland freight transport”: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (beschikbaar in het Engels, Frans en Duits).

over het motortype, de gewichtsklasse en het brandstoftype van het voertuig, evenals de emissiebeheersingstechnologie.

In 2018 werd een taskforce voor vervoer door lichte bestelwagens opgericht om een methodologie voor het verzamelen van gegevens te bespreken, met inbegrip van definities, grenswaarden, gegevensbronnen en variabelen. In 2022 produceerde de taskforce een methodologisch document, samen met opties voor mogelijke vragenlijsten die kunnen worden gebruikt voor een relevante gegevensverzameling. Momenteel testen verschillende lidstaten de voorgestelde methodologie in het kader van de Eurostatsubsidies voor 2022. Zodra de resultaten van de door de subsidies gefinancierde projecten beschikbaar zijn, zal de groep de voorgestelde methodologie verfijnen.

In een schriftelijke raadpleging in 2022 werd rapporterende landen verzocht hun bijdrage te verstrekken met betrekking tot mogelijke verbeteringen en nieuwe variabelen bij het verzamelen van gegevens over goederenvervoer over de weg. Hun bijdrage tot deze raadpleging had betrekking op:

- de harmonisatie van de voertuigcategorieën waarnaar onderzoek moet worden gedaan voor het verzamelen van gegevens in het kader van Verordening (EU) nr. 70/2012;
- een bijkomende variabele over brandstoftype;
- de potentiële eliminatie van de optionele variabele A1.1 (“mogelijkheid om het voertuig te gebruiken voor gecombineerd vervoer”);
- een voorstel om de optionele variabele A1.6 over NACE-categorieën op 2- in plaats van 4-cijferniveau te rapporteren;
- een nieuwe optionele variabele over de emissieklasse van motorvoertuigen.

Deze punten werden tijdens de vergadering van 2022 van de deskundigengroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg van de Commissie besproken en zullen tijdens toekomstige vergaderingen van deze groep worden opgevolgd.

4 CONCLUSIES

De ervaringen met en de resultaten van de uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012 betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg worden als positief beschouwd. De lidstaten voldoen aan de verplichtingen voor gegevensverstrekking, en de middelen die zowel op nationaal als Commissieniveau worden toegekend, maken het mogelijk resultaten van hoge kwaliteit af te leveren. De Commissie ondersteunt de lidstaten bij de uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012 en moedigt kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten aan om enquêtes naar goederenvervoer over de weg op te stellen en uit te voeren. De Commissie werkt aan de modernisering van haar IT-systeem voor de validatie en verwerking van de verzonden microgegevens en heeft de verspreiding van statistieken over goederenvervoer over de weg verruimd. De deskundigengroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg van de Commissie blijft de instantie waar de uitvoering van de verordening en de mogelijke verbeteringen ervan actief worden besproken.

Verordening (EU) nr. 70/2012 blijft een doelmatig en doeltreffend instrument voor de productie van betrouwbare en vergelijkbare statistieken van goederenvervoer over de weg op zowel het niveau van de EU als op nationaal niveau, waardoor dubbel werk wordt voorkomen. De geproduceerde statistieken worden verspreid als tabellen in de voor de verspreiding van gegevens gebruikte databank en publicaties van Eurostat, als geanonimiseerde gegevensbestanden en als extracties op maat.

Statistieken van goederenvervoer over de weg zijn waardevol voor het opstellen en beoordelen van beleidsmaatregelen en voor het monitoren van de markt voor goederenvervoer over de weg in de EU.