



Bruxelles, den 8.12.2020
COM(2020) 785 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 om
statistisk registrering af vejgodstrafikken

DA

DA

1. INDLEDNING

1.1. FORMÅL MED RAPPORTEN

Artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af 18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken¹ angiver, at Kommissionen inden den 31. december 2014 og hvert tredje år derefter skal fremlægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af denne forordning og om den fremtidige udvikling. Dette er den tredje rapport, der opfylder denne forpligtelse.

Denne rapport beskriver baggrunden, den politiske kontekst og forordningens anvendelsesområde. De to første afsnit beskriver dens gennemførelse, metode og problemerne med datakvalitet og undersøger byrden for medlemsstaterne i forbindelse med dataindsamling. De fremlægger også de forskellige metoder til formidling af data. De sidste to afsnit henviser til mulig fremtidig udvikling af statistikker over vejgodstransport og fremlægger de vigtigste konklusioner.

1.2. BAGGRUNDEN FOR DEN RETLIGE RAMME

Forordning (EU) nr. 70/2012 er en omarbejdning af Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken² og markerer et skridt fremad i udviklingen af transportstatistikker i EU. Den udgør grundlaget for indsamling af en lang række data om vejgodstransport.

Forordning (EU) nr. 70/2012 giver Kommissionen, andre EU-institutioner og nationale regeringer sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og omfattende statistiske data om omfanget og udviklingen af vejgodstrafikken. Oplysninger er nødvendige for at udforme, overvåge og evaluere EU-politikker.

Medlemsstaterne sender oplysningerne til Kommissionen i form af mikrodata: Dette gør det muligt at give brugerne statistiske tabeller, der indeholder forskellige kombinationer af variabler, som er underlagt fortrolighedskrav.

Forordning (EU) nr. 70/2012 har til formål at begrænse byrden for transportvirksomhederne så meget som muligt. Dataindsamlingen er baseret på en stikprøveundersøgelse, og der anmodes derfor kun om oplysninger om et udvalg af køretøjer og for en begrænset periode (normalt en uge). Medlemsstaterne kan undtage transport under visse tærskler fra undersøgelsen³.

1.3. POLITISK BAGGRUND

Udvikling af en fælles transportpolitik kræver dybtgående viden om omfanget af vejgodstransport, og hvordan den har udviklet sig.

Politikken har stor relevans. I hvidbogen *En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*⁴ blev

¹ EUT L 32 af 3.2.2012, s. 1.

² EFT L 163 af 6.6.1998, s. 1.

³ I overensstemmelse med artikel 1 i forordning (EU) nr. 70/2012 kan hver medlemsstat undtage køretøjer til vejtransport med lasteevne eller tilladt totalvægt under en nærmere fastsat grænse. Denne grænse må ikke være over 3,5 ton lasteevne eller 6 tons' tilladt totalvægt for solomotorkøretøjer.

⁴ COM(2011) 144 final.

der angivet ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem. Målene fastsætter et benchmark for at nå målet om at nedbringe drivhusgasemissionerne med 60 %. Detaljerede statistikker over vejgodstransport er nødvendige for at overvåge udviklingen mod at nå nogle af målene (f.eks. målet om at omlægge 30 % af vejgodstransportaktiviteten over afstande på mere end 300 km til andre transportformer inden 2030).

Den europæiske grønne pagt⁵ er den nye vækststrategi, der sigter mod at gøre EU's økonomi bæredygtig ved at omdanne klima- og miljøbaserede udfordringer til muligheder på tværs af alle politikområder, og ved at gøre overgangen retfærdig og inkluderende for alle. For at opnå klimaneutralitet er der behov for, at transportemissioner nedbringes med 90 % inden 2050. Prioriterede foranstaltninger for et skift til bæredygtig og intelligent mobilitet omfatter:

- fremme af multimodal transport
- støtte til gennemførelsen af løsninger til automatiseret og opkoblet mobilitet for alle transportformer
- bedre håndtering af eksterne omkostninger ved transportaktiviteter gennem prisfastsættelse
- øget produktion og anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer til transport og
- nedbringelse af transportforurening, navnlig i byer.

Data indsamlet i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012 er ikke kun vigtig for beslutningstagere, men også for professionelle organisationer, transportvirksomheder, forskere og udviklere på området for vejtransport. Resultaterne af undersøgelsen er afgørende for overvågning af markedet for vejgodstransport i Europa. En dybtgående viden om markedet hjælper med at forbedre konkurrenceevnen for virksomheder i sektoren.

1.4. DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordning (EU) nr. 70/2012 finder anvendelse direkte og i sin helhed på alle medlemsstater og kræver, at de indsender data. I overensstemmelse med artikel 1, stk. 3 finder denne forordning dog ikke anvendelse for Malta, så længe antallet af maltesisk registrerede vare- og lastmotorkøretøjer med tilladelse til at indgå i international vejgodstrafik ikke overstiger 400 køretøjer. Malta forelægger med henblik herpå hvert år Eurostat antallet af vare- og lastmotorkøretøjer, der har tilladelse til at indgå i international vejgodstrafik; dette skal ske inden udgangen af marts efter det år, for hvilket antallet af vare- og lastmotorkøretøjer er gældende.

Norge og Schweiz indsender ligeledes data. Montenegro har som kandidatland indsendt data siden 2016.

Siden den 1. februar 2020, da Det Forenede Kongerige forlod Den Europæiske Union, har Eurostat til sine nye datasæt tilføjet det nye samlede "Den Europæiske Union - 27 lande (fra 2020)", hvor Det Forenede Kongerige er udeladt. I overgangsperioden indtil udgangen af 2020 fortsætter Det Forenede Kongerige med at indsende data til Eurostat. Denne data stilles til rådighed for brugerne.

I overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EU) nr. 70/2012 overfører lande kvartalsvise data til Eurostat.

⁵ COM(2019) 640 final.

2. OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNING (EU) NR. 70/2012

2.1. OVERHOLDELSE AF RETLIGE FORPLIGTELSE

Der er en meget høj grad af overholdelse af forpligtelserne til at indsende data som angivet i forordning (EU) nr. 70/2012. Alle medlemsstater indsender de anmodede datasæt, og forsinkelser forekommer kun i få tilfælde, hvilket hovedsageligt sker på grund af IT-ændringer på nationalt plan. Derfor kan der udarbejdes statistik over vejgodstransport i Europa, der er rettidig, pålidelig og af høj kvalitet.

2.2. METODER TIL DATAINDSAMLING ANVENDT I MEDLEMSSTATERNE

De metodologiske bestemmelser i forordning (EU) nr. 70/2012 danner rammen for medlemsstaternes indsamling af mikrodata.

Hvert tredje år indsamler Eurostat oplysninger om nationale dataindsamlingsmetoder (anvendelse af registre, stikprøvemetoder, anvendelsesområder osv.) og gør dem tilgængelige i sin publikation *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*⁶.

Fra referenceåret 2018 skal indberettende lande desuden oprette nationale metadatafiler i skabelonen "metadatastrukturen Euro SDMX", der anvendes til de europæiske referencemetadatafiler. Nationale metadatafiler indeholder en statistisk fremlæggelse af nationale data samt oplysninger om national lovgivning, formidlingspolitik, datakvalitet og statistisk behandling af data⁷.

2.3. BYRDER OG OMKOSTNINGER FOR MEDLEMSSTATERNE

Forordning (EU) nr. 70/2012 har til formål at holde byrden for medlemsstaternes på et minimum. I de fleste lande er der ikke behov for ekstra foranstaltninger, da de eksisterende processer er tilstrækkelige til at opfylde kravene til dataindsamling.

Af de oplysninger, der indberettes i de nationale metadatafiler, fremgår det, at langt størstedelen af de indberettende lande betragter arbejdsbyrden i forbindelse med indsendelse af data som acceptabel. Der er betydelige forskelle på tværs af lande med hensyn til byrden i forbindelse med dataindsamling, hvilket afhænger af de nationale dataindsamlingsystemer. Den gennemsnitlige tid for respondenterne til at indberette data for et køretøj med transportaktivitet i undersøgelsesperioden anslås til ca. 40 minutter.

Med hensyn til omkostningerne varierer det fra land til land, da størrelsen på den prøve, der anvendes til at indsamle data, varierer. I nogle tilfælde består prøven af et par tusinde køretøjer, mens prøven i andre består af flere hundrede tusinde køretøjer. Omkostningerne og byrden i forbindelse med dataindsamlingen er berettiget i forhold til fordelene ved den statistik, der udarbejdes.

Kommissionen bidrager til medlemsstaternes bestræbelser på at udarbejde nationale statistikker. Eurostat administrerer de nationale mikrodata og udarbejder statistikker (D-tabeller) for transportaktivitet i hvert land med køretøjer, der er registreret i andre lande.

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114> (kun tilgængelig på engelsk).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (kun tilgængelig på engelsk).

Statistikkerne sendes tilbage til de nationale statistikmyndigheder, så de kan have komplette statistiske oplysninger om al vejgodstransport på deres område med lastbiler, der er registreret hvor som helst i EU (undtagen i Malta), Schweiz og Norge. Gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012 og D-tabellerne fra Kommissionen sparer landene for at indsamle data om effektiviteten af udenlandske lastbiler på deres område.

Indsamling og forvaltning af oplysninger som mikrodata giver desuden Eurostat fleksibilitet til at imødekomme brugernes behov for statistiske oplysninger uden forsinkelser og yderligere indsats på nationalt plan. Medlemsstaternes formidling af statistikker over vejgodstransport fra Eurostat og af D-tabellerne er i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EF) nr. 6/2003⁸.

2.4. FORENKLING OG REDUKTION AF DEN ADMINISTRATIVE BYRDE

Forenkling og reduktion af den administrative byrde er fortsat et fokuspunkt for Kommissionen (Eurostat). I samarbejde med nationale statistiske kontorer gennemfører Eurostat specifikke tiltag for at reducere den nationale byrde i forbindelse med dataindsamling og -indberetning. Tiltagene omfatter:

1. udvikling af værktøjer til at fremme indberetning af detaljerede regionale data
2. udvikling af opdaterede værktøjer til validering og overførsel af mikrodata, der giver indberettende lande feedback om datakvalitet og specifikke fejl for hvert datasæt
3. tilrettelæggelse af regelmæssige møder med eksperter fra medlemsstater, EFTA-lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande (ekspertgruppe vedrørende statistikker over vejgodstransport og aktionsgrupper) for at udveksle god praksis og drøfte datakvalitet, metodologiske spørgsmål og fremtidig udvikling.

I fremtiden kan byrden ved dataindsamling reduceres yderligere, hvis landene gennemfører digitale metoder til indberetning af data for at erstatte papirdokumenter, der anvendes i dag.

2.5. DATAVALIDERING OG KVALITETEN AF DE MODTAGNE STATISTISKE DATA

Mens dataindsamling og -overførsel er medlemsstaternes ansvar, træffer Eurostat alle foranstaltninger for at opdage fejl i de modtagne data og vedligeholder et IT-system til datavalidering og -behandling.

Kvaliteten af de fra medlemsstaterne modtagne data er samlet set meget god. Alle lande reviderer data, hvis der er fejl. For national, international og total transport anvendes en valideringsproces til kvartalsvise mikrodata, og der foretages kontrol af tidsserier for kvartalsvise og årlige data:

- *Validering af mikrodata:* Landene overfører data til Eurostat via EDAMIS-portalen. En valideringsproces, udført af det primære IT-system, registrerer grundlæggende fejl og fejlagtige koder. Indberettende lande modtager en valideringsrapport for hver dataoverførsel, der indeholder oplysninger om mikrodataene for at gøre det nemt at rette eventuelle fejl. Desuden udvikler Kommissionen løbende sine valideringsregler for at imødekomme skiftende behov og sikre udarbejdelsen af statistikker af høj kvalitet.

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 6/2003 af 30. december 2002 om formidling af statistikker om vejgodstrafik (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 45).

- *Kontrol af tidsserier*: Kommissionen mener, det er vigtigt at udpege afvigende værdier i en tidsserie, før data offentliggøres. Det er vigtigt, at indberettende lande bekræfter tendenser, hvor der observeres store variationer. Når det er nødvendigt, indsender landene reviderede datasæt eller forklaringer på årsagerne til væsentlige variationer i tidsserier.

2.6. METODOLOGISK STØTTE TIL MEDLEMSSTATERNE

Eurostat yder løbende metodologisk og teknisk support til medlemsstaterne og opretholder et pålideligt data- og metadatainformationssystem til udarbejdelse af statistikker over vejgodstransport.

Eurostat har udarbejdet to referencehåndbøger til gennemførelse af forordning (EU) nr. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*⁹ (Vejgodstransportmetodologi), som indeholder en oversigt over det metodologiske grundlag for udarbejdelse af vejgodsstatistikker i medlemsstaterne, kandidatlandene og EFTA-landene
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*, der fremlægger de metodologiske aspekter af undersøgelserne for vejgodstransport foretaget i de indberettende lande.

2.7. DATAFORMIDLING

2.7.1. Eurostats dataformidlingstabeller

Aggregerede data, baseret på mikrodata indsamlet i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012, offentliggøres i Eurostats formidlingsdatabase¹⁰. Brugere kan få detaljerede statistiske tabeller, der er udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i Kommissionens forordning (EF) nr. 6/2003. Der er 43 tabeller om vejgodstransport suppleret med en enkelt europæisk metadatafil og flere nationale metadatafiler.

2.7.2. Publikationer

Eurostat udarbejder Statistics Explained-artikler, der indeholder analyser af dataene til brug for medierne og den almene offentlighed. De dækker følgende emner:

- Generelle tendenser inden for vejgodstransport¹¹
- Vejgodstransport efter køretøjets specifikationer¹²
- Vejgodstransport efter turens specifikationer¹³
- Vejgodstransport efter godstype¹⁴

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (kun tilgængelig på engelsk).

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (tilgængelig på engelsk, fransk og tysk).

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (kun tilgængelig på engelsk).

¹² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (kun tilgængelig på engelsk).

¹³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (kun tilgængelig på engelsk).

- Vejgodstransport — cabotagekørsel¹⁵.

Artiklerne ajourføres årligt bortset fra den om cabotagekørsel, der ajourføres hvert andet år. Artikler ajourføres, når dataindsamlingen for et givet referenceår er afsluttet.

2.7.3. Anonymiserede data

I overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 557/2013¹⁶ anonymiseres vejgodstransportmikrodata og gøres tilgængelige for forskningsenheder til videnskabelige formål. Anmodninger om anonymiserede data modtages af Kommissionen (Eurostat), og der gives adgang efter fælles godkendelse fra Kommissionen (Eurostat) og de nationale statistiske myndigheder. I 2018 og 2019 viste i alt otte forskningsenheder interesse i at indhente de anonymiserede data fra den europæiske vejgodsundersøgelse.

2.7.4. Andre former for formidling

Data formidles også via skræddersyede udtræk af data til brugere og i Eurostats nyheder og publikationer (f.eks. statistikbogen *Energy, transport and environment statistics*¹⁷).

3. VIDEREUDVIKLING AF STATISTIKKER OM VEJGODSTRANDPORT

Den europæiske grønne pagt, der sigter mod at gøre Europa klimaneutralt inden 2050, har bebudet en række forandringsskabende politikker på tværs af de økonomiske sektorer, herunder transportsektoren. Statistikker om vejgodstransport kan hjælpe med at fastsætte og overvåge politiske mål. Dette opnås ved at levere data om mængden af varer, der transporteres, antal kørte kilometer samt udstyr og infrastruktur. Vejgodstransport er en særlig vigtig sektor, da den tegner sig for den største andel af Den Europæiske Unions indlandsgodstransport (75,3 % i 2018).

Fra juni 2018 til marts 2020 blev der holdt to møder for ekspertgruppen vedrørende statistik over vejgodstransport. Til møderne drøftede Eurostat, medlemsstater, EFTA-lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande databehov, måder at forbedre vejgodsstatistikkerne på, og hvordan man reducerer byrden i forhold til dataindsamling. I øjeblikket drøftes udviklingen af fremtidige statistikker om transport med lette køretøjer. Selv om sådanne køretøjer ikke transporterer meget tungt gods, kører de et stort antal kilometer i byområder, hvilket bidrager betydeligt til emissioner og færdselstæthed. En stigende anvendelse af disse køretøjer kan desuden også observeres på ture mellem byer og internationale ture. Lette køretøjer har hidtil været stort set uden for anvendelsesområdet for den europæiske transportpolitik og gældende EU-ret. Dette vil forandre sig med den nyligt vedtagne forordning (EU) 2020/1054 og forordning (EU) 2020/1055. Der er et stigende behov for data om brug af lette køretøjer, i det mindste data inden for europæisk lovgivnings anvendelsesområde.

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (kun tilgængelig på engelsk).

¹⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (kun tilgængelig på engelsk).

¹⁶ Kommissionens forordning (EU) nr. 557/2013 af 17. juni 2013 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 223/2009 om europæiske statistikker for så vidt angår adgang til fortrolige data til videnskabelige formål og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 831/2002 (EUT L 164 af 18.6.2013, s. 16).

¹⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (kun tilgængelig på engelsk).

Data for lette køretøjer kan også hentes fra registret for teknisk kontrol, der samler oplysninger om køretøjets motortype, vægtniveau og brændstoftype samt dets emissionsbegrænsende teknologi.

Siden 2018 har en dedikeret aktionsgruppe på dette område undersøgt gennemførligheden og parametrene for en dataindsamling om lette køretøjer. Drøftelserne drejer sig om en metode, der skal udvikles, herunder definitioner, tærskler, datakilder og variabler, der skal indsamles. I forbindelse med projektet iværksatte Kommissionen (Eurostat) i begyndelsen af 2020 pilotundersøgelser om statistikker over lette køretøjer. Under det seneste møde den 4. marts 2020 drøftede aktionsgruppen flere metodologiske aspekter og variabler, der kunne indsamles. Aktionsgruppens arbejde fortsætter. Behovet for data om lette køretøjer bliver større og større for mange lande og på EU-plan. Det er dog endnu ikke klart, om og i hvilket omfang statistikker over sådanne køretøjer vil kunne indsamles i den nærmeste fremtid i betragtning af de store omkostninger og byrder, der er forbundet hermed.

I en nylig høring udpegede de indberettende lande fordelene ved potentielt yderligere variabler for den type brændstof, som køretøjer bruger, og for deres emissionsklasser. En variabel for brændstofforbruget under en tur kan også være nyttig til beregning af luftemissioner. Variabler for automatiserede og selvkørende biler kan overvejes i fremtiden. Data for de fleste af disse variabler skal hentes fra administrative databaser (registre) for at undgå yderligere byrder for respondenterne.

Data for den valgfri variabel "Muligheden for at anvende køretøjet til kombineret transport" kunne tilknyttes intermodale statistikker. Der anmodes i øjeblikket om den NACE-aktivitet, der er knyttet til et køretøj, på firecifret niveau; den bør dog også accepteres på højere niveauer og endda på NACE-klassificeringens topsektor-niveau.

Indberettende lande har også påpeget behovet for at konkretisere en række indberetningsregler. En nøjagtig definition af vognparken ville f.eks. være meget nyttig, da det ville gøre alle dataindsamlinger mere harmoniserede og sammenlignelige.

Spørgsmål vedrørende den tunge byrde, som indsamlingen af transportdata medfører i forhold til et potentielt lille antal køretøjer, og fordelene ved indsamlingen, bør også overvejes.

4. KONKLUSIONER:

De erfaringer og resultater, der er opnået ved gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012, betragtes som positive. Landene overholder forpligtelserne til at levere data, og de ressourcer, der er tildelt både på nationalt plan og i Kommissionen, gør det muligt at opnå resultater af høj kvalitet. Kommissionen støtter medlemsstaterne i gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012, opretholder et IT-system til datastyring og har forbedret kommunikationen for at minimere indberetningsbyrden.

Forordning (EU) nr. 70/2012 har vist sig at være et effektivt værktøj til at udarbejde pålidelige og sammenlignelige statistikker over vejgodstransport på både EU-plan og nationalt plan, hvilket forhindrer dobbeltarbejde. De udarbejdede statistikker formidles som tabeller i Eurostats formidlingsdatabase og publikationer som anonymiserede datasæt og som andre skræddersyede udtræk. Statistikker over vejgodstransport er værdifulde til udformning og vurdering af politikker og til overvågning af markedet for vejgodstransport i Europa.