



Bruxelles, den 16.1.2024  
COM(2024) 9 final

**RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET**

**om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 70/2012 af  
18. januar 2012 om statistisk registrering af vejgodstrafikken**

## **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 vejgodstrafikken<sup>1</sup> 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 forordningen og om den fremtidige udvikling. Dette er den fjerde rapport, der opfylder denne forpligtelse.

I første afsnit i denne rapport beskrives baggrunden, den politiske kontekst og forordningens anvendelsesområde. I andet afsnit beskrives medlemsstaternes og Kommissionens (Eurostats) gennemførelse af forordningen, medlemsstaternes byrde og omkostninger i forbindelse med dataindsamling, metodologiske spørgsmål og datakvalitetsspørgsmål samt de forskellige metoder til offentliggørelse af statistikker over vejgodstransport. De sidste to afsnit omhandler 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 vejgodstrafikken<sup>2</sup> og markerer et skridt fremad i udviklingen af transportstatistikker i EU. Den udgør retsgrundlaget 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. Sådanne oplysninger er nødvendige for at udforme, overvåge og evaluere EU-politikker.

Medlemsstaterne sender oplysninger til Kommissionen i form af mikrodata. Dette gør det muligt at give brugerne statistiske tabeller, der indeholder forskellige kombinationer af variabler, som er underlagt krav vedrørende datapålidelighed.

Forordning (EU) nr. 70/2012 har til formål at minimere byrden for transportvirksomhederne. 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 undersøgelsen<sup>3</sup>. Dette kan imidlertid hæmme sammenligneligheden mellem medlemsstaterne og kombinationen med oplysninger fra andre datakilder.

De tabeller over statistikker om vejgodstransport, som Eurostat skal formidle, er defineret i forordning (EU) nr. 202/2010 af 10. marts 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 6/2003 om formidling af statistikker om vejgodstrafik<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> EUT L 32 af 3.2.2012, s. 1.

<sup>2</sup> EFT L 163 af 6.6.1998, s. 1.

<sup>3</sup> 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 ton tilladt totalvægt for solomotorkøretøjer.

<sup>4</sup> EUT L 61 af 11.3.2010, s. 24.

### 1.3 POLITISK BAGGRUND

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

Den europæiske grønne pagt<sup>5</sup> er en 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.

I december 2020 fremlagde Kommissionen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden"<sup>6</sup>, som skitserer de planlagte skridt til at omdanne EU's transportsystem i overensstemmelse med ambitionerne i den europæiske grønne pagt. Mobilitetsstrategien forfølger visionen om bæredygtig, økonomisk overkommelig, inklusiv, intelligent, modstandsdygtig og konkurrencedygtig mobilitet og kræver en grundlæggende omstilling af transportsektoren. Dette giver sig udslag i tre tilgange, der bør anvendes på alle transportformer:

- Den første er at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer ved at erstatte eksisterende flåder med transportmidler med lav- og nulemission og fremme anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer.
- Den anden er at øge brugen af mindre forurenende transportformer og flytte en væsentlig del af den nuværende vejgodstransport (75 %) over på jernbaner og indre vandveje.
- Den tredje består i at internalisere de eksterne omkostninger. Mobilitetsstrategien ledsages af en handlingsplan, der indeholder 82 initiativer på 10 centrale indsatsområder med konkrete foranstaltninger, der skal vedtages.

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. Undersøgelsesresultaterne er afgørende for overvågningen af vejgodstransportmarkedet i EU og anvendes regelmæssigt som reference i Kommissionens meddelelser, arbejdsdokumenter og konsekvensanalyser. En dybtgående viden om markedet hjælper med at forbedre konkurrenceevnen for virksomheder i sektoren. Forordningen indeholder statistikker, der også kan anvendes til at vurdere potentialet for at flytte godstransport fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer. Andelen af godstransport, der benytter intermodal transport, vil være et vigtigt datasæt i fremtiden.

### 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 kvartalsdata i overensstemmelse med forordningens artikel 5. I

---

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

overensstemmelse med artikel 1, stk. 3 finder forordning (EU) nr. 70/2012 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 skal med henblik herpå hvert år forelægge Eurostat antallet af køretøjer, der har tilladelse til at indgå i international vejgodstrafik. Malta skal fremlægge tallet inden udgangen af marts efter det år, for hvilket antallet af vare- og lastmotorkøretøjer er gældende.

Norge og Schweiz indsender ligeledes disse data. Hvad angår kandidatlandene har Montenegro og Nordmakedonien leveret disse data siden henholdsvis 2016 og 2020. Albanien er i øjeblikket i færd med at træffe de nødvendige tiltag for at udvikle og gennemføre undersøgelsen for vejgodstransporten. Eurostat benytter enhver lejlighed til at tilskynde kandidatlande og potentielle kandidatlande til at udforme og gennemføre deres undersøgelser for vejgodstransporten, så de overholder EU's lovgivning på det statistiske område.

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

### **2.1 OVERHOLDELSE AF RETLIGE FORPLIGTELSE**

Alle medlemsstater har fortsat 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 opdateringer af deres IT-systemer og udskiftning blandt personalet. 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 veldefinerede mikrodata på grundlag af nationale undersøgelser.

Eurostat indsamler oplysninger om nationale dataindsamlingsmetoder (anvendelse af registre, stikprøvemetoder, anvendelsesområder osv.) og gør dem tilgængelige i sin publikation *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*<sup>7</sup>.

Desuden ajourfører de indberettende lande hvert år deres nationale metadatafiler i skabelonen "Euro SDMX Metadata Structure". Nationale metadata indeholder en statistisk præsentation af vejgodstransportdata, oplysninger om den relevante nationale lovgivning, formidlingspolitik og datakvalitet, eventuelle metodologiske ajourføringer og oplysninger om undersøgelsen og den statistiske behandling af data<sup>8</sup>.

### **2.3 BYRDER OG OMKOSTNINGER FOR MEDLEMSSTATERNE**

Forordning (EU) nr. 70/2012 har til formål at holde byrden for medlemsstaternes på et minimum. De fleste medlemsstater behøver ikke at træffe yderligere foranstaltninger, fordi deres eksisterende processer er tilstrækkelige til at opfylde forordningens krav om dataindsamling.

Af de oplysninger, der indberettes i de nationale metadata, fremgår det, at langt størstedelen af de indberettende lande betragter arbejdsbyrden i forbindelse med indsendelse af data som acceptabel.

<sup>7</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002> (foreligger kun på engelsk).

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road\\_go\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm) (foreligger kun på engelsk).

Der er betydelige forskelle mellem landene med hensyn til byrden og omkostningerne ved dataindsamlingen. Disse afhænger af størrelsen af den stikprøve, der anvendes til indsamling af data, som varierer fra land til land, og af de nationale dataindsamlingsystemer. Den gennemsnitlige tid for respondenterne til at indberette data for et køretøj med transportaktivitet i undersøgelsesperioden anslås af de fleste lande til ca. 30-45 minutter. Nogle få lande rapporterer om gennemsnitstider på 20-30 minutter.

Kommissionen bidrager til medlemsstaternes bestræbelser på at udarbejde nationale statistikker over vejgodstransport. Eurostat administrerer de nationale mikrodata og udarbejder statistikker (D-tabeller) for transportaktivitet i hvert land med køretøjer, der er registreret i andre lande. 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, og kan producere komplette nationale statistikker. Gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012 og D-tabellerne fra Kommissionen sparer de indberettende lande for at indsamle data om effektiviteten af udenlandske lastbiler på deres område med målrettede nationale undersøgelser. Omkostningerne og byrden i forbindelse med dataindsamlingen opvejes så rigeligt af fordelene ved den statistik, der udarbejdes.

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 yderligere offentliggørelse af D-tabellerne er i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EU) nr. 202/2010.

#### **2.4 FORENKLING OG REDUKTION AF DEN ADMINISTRATIVE BYRDE**

Forenkling og reduktion af den administrative byrde er løbende et mål 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 lette indberetningen af detaljerede regionale data (f.eks. tabeller, der matcher postkoder og NUTS<sup>9</sup> 3-koder med henblik på at anvende oplysninger, der oprindeligt kun var kodet med postnummer)
2. nyligt udviklede værktøjer til validering af datasæt, som gør det muligt for indberettende lande at validere deres data, inden de officielt fremsender dem til Eurostat, og give feedback om specifikke fejl for hvert datasæt
3. regelmæssige møder med eksperter fra medlemsstater, EFTA-lande, kandidatlande og potentielle kandidatlande (i Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistikker over vejgodstransport og aktionsgrupper, hvis fornødent) for at udveksle god praksis og drøfte datakvalitet, metodologiske spørgsmål og fremtidig udvikling.

For at mindske byrden for respondenterne har flere medlemsstater indberettet data ved hjælp af e-spørgeskemaer, elektroniske Excel-arbejdsark eller mobilapplikationer vedrørende transport i stedet for papirdokumenter. Flere lande forventes at anvende lignende metoder i den nærmeste fremtid.

---

<sup>9</sup> Nomenklaturen for statistiske regionale enheder. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background> (foreligger på engelsk, fransk og tysk).

## 2.5 DATAVALIDERING OG KVALITETEN AF DE MODTAGNE STATISTISKE DATA

Dataindsamling og -overførsel er medlemsstaternes ansvar, men Eurostat træffer alle nødvendige foranstaltninger for at opdage fejl i de modtagne data og vedligeholder et sofistikeret IT-system til datavalidering og -behandling. Siden 2022 har Eurostat udviklet et avanceret og mere robust IT-system, der indeholder to forbedrede komponenter: nye datavalideringsværktøjer, som er blevet indført siden januar 2023 og kraftfuld software (Statistical Analysis Systems — SAS) til behandling af mikrodata og metadata. Det nye IT-system vil være fuldt udviklet senest i december 2023 og vil forbedre standarderne for de udførte kvalitetskontroller. Indsamlingen af vejgodstransportdata vil drage fordel af dette moderniserede datavaliderings- og databehandlingssystem.

Kvaliteten af de fra medlemsstaterne modtagne data er samlet set meget god. Alle medlemsstater reviderer data, hvis der konstateres fejl. Eurostat anvender en detaljeret valideringsproces på kvartalsvise mikrodata og tidsseriekontroller på kvartalsvise og årlige godstransportdata.

- Validering af mikrodata: Medlemsstaterne indberetter datasæt til Eurostat via EDAMIS-portalen og i filer, der er kompatible med SDMX-standarden (Statistical Data and Metadata eXchange). Derefter anvendes en robust valideringsproces i tre trin på de modtagne datasæt.
  - For det første validerer STRUVAL-værktøjet (STRUkturel VALidering) hvert datasæt med hensyn til format, fuldstændighed af obligatoriske felter og korrektheden af den anvendte struktur og de anvendte koder.
  - For det andet validerer CONVAL-værktøjet (indholdsvalidering) indholdet af hvert datasæt på grundlag af foruddefinerede regler. Indberettende medlemsstater modtager en valideringsrapport for hvert overført datasæt, som indeholder oplysninger, der gør det let at korrigere eventuelle fejl. Eurostat opdaterer løbende sine valideringsregler for at imødekomme skiftende behov og sikre udarbejdelsen af statistikker af høj kvalitet.
  - For det tredje anvendes endnu et sæt valideringsregler i IT-datastyringssystemet, hvor dataene skal være 99,5 % korrekte, før de kan lagres i en database til videre behandling.
- Kontrol af tidsserier: Kommissionen mener, det er vigtigt at udpege afvigende værdier i en tidsserie, før data offentliggøres. Eurostat foretager derfor tidsseriel kontrol af både kvartalsvise og årlige data. Det er vigtigt, at indberettende lande bekræfter tendenser, når der observeres store variationer. Når det er nødvendigt, indsender landene reviderede datasæt eller forklaringer på årsagerne til væsentlige variationer i tidsserier. Disse forklaringer er anført i dokumentet *Country and table specific notes*<sup>10</sup>.

## 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:

---

<sup>10</sup> <https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details> (foreligger kun på engelsk).

- *Road freight transport methodology*<sup>11</sup> (Vejgodstransportmetodologi), som indeholder en oversigt over det metodologiske grundlag for udarbejdelse af vejgodstransportstatistikker i medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande
- *Methodologies used in road freight transport surveys 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 formidlingsdatabase<sup>12</sup>. Brugere kan få detaljerede statistiske tabeller, der er udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning (EU) nr. 202/2010. Der er 43 tabeller om vejgodstransport suppleret med en enkelt EU-metadatafile og flere nationale metadatafiler.

I 2022 udsendte Eurostat en ny tabel over præstationerne for den territoriale vejgodstransport (i tonkilometer), der defineres som præstationerne på et nationalt område uafhængigt af transportvirksomhedens registreringsland. For at beregne rækken af territoriale transportpræstationer opdeles den internationale vejtransportpræstation, som hver medlemsstat har angivet, i den præstation, der fandt sted i hver anden EU-medlemsstat. Videreformidling af data om transportpræstationer til andre medlemsstater indebærer, at den sandsynlige rejserute modelleres og projiceres på EU's vejnet. Eurostat beregner dette ved hjælp af en afstandsmatrix. Den nye tabel viser samlet, national og international kørsel og cabotagekørsel for hver EU-medlemsstat, EU-27 som helhed, Norge og Schweiz. De nationale data og cabotagedata, der anvendes til udarbejdelsen af denne tabel, er de data, der er indsamlet i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012.

### 2.7.2 Publikationer

Eurostat udarbejder *Statistics Explained*-artikler om vejgodstransport, der indeholder analyser af dataene til brug for medierne og offentligheden. De dækker følgende emner:

- generelle tendenser inden for vejgodstransport<sup>13</sup>
- vejgodstransport efter køretøjets specifikationer<sup>14</sup>
- vejgodstransport efter turens specifikationer<sup>15</sup>
- vejgodstransport efter godstype<sup>16</sup>
- vejgodstransport — cabotagekørsel<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (foreligger kun på engelsk).

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (foreligger på engelsk, fransk og tysk).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_statistics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics) (foreligger kun på engelsk).

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_by\\_vehicle\\_characteristics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics) (foreligger kun på engelsk).

<sup>15</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_by\\_journey\\_characteristics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics) (foreligger kun på engelsk).

<sup>16</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_by\\_type\\_of\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods) (foreligger kun på engelsk).

<sup>17</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_cabotage](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage) (foreligger kun på engelsk).

Disse artikler er blevet ajourført årligt (med undtagelse af artiklen om cabotagekørsel, som blev ajourført hvert 2. år indtil 2022, men som også vil blive ajourført årligt fra 2023). Artikler ajourføres, når dataindsamlingen for et givet referenceår er afsluttet.

### 2.7.3 Anonymiserede data

I overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 557/2013<sup>18</sup> 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 2021, 2022 og de første 8 måneder af 2023 fik syv forskellige forskningsenheder adgang til anonymiserede data fra den europæiske vejgodstransportundersøgelse.

### 2.7.4 Andre former for formidling

Data om vejgodstransport formidles også via skræddersyede udtræk af data til brugere og i Eurostats nyheder (f.eks. *Increase in road freight transport as of 2021*<sup>19</sup>) og andre Eurostat-publikationer (f.eks. *Key figures on European transport*<sup>20</sup>, *Key figures on the EU in the world*<sup>21</sup>, *Eurostat regional yearbook*<sup>22</sup> og *Key figures on the European food chain*<sup>23</sup>). Dataene formidles også i publikationer fra andre af Kommissionens generaldirektorater, navnlig Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport (f.eks. *Statistical pocketbook*<sup>24</sup>). Alle data, der indgår i skræddersyede udtræk og publikationer, offentliggøres også i Eurostats formidlingsdatabase.

## 3 VIDEREUDVIKLING AF STATISTIKKER OM VEJGODSTRANDPORT

Den europæiske grønne pagt, der sigter mod at gøre EU klimaneutralt inden 2050, omfatter en række forandringsskabende politikker på tværs af de forskellige 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 vejtransportudstyr og -infrastruktur. Vejgodstransport er en særlig vigtig sektor, da den tegner sig for den største andel af EU's indlandsgodstransport (77,3 % i 2021, i tonkilometer)<sup>25</sup>.

Eurostat, medlemsstaterne, EFTA-landene, kandidatlandene og potentielle kandidatlande drøfter databehov, metoder til at forbedre vejgodstransportstatistikkerne og metoder til yderligere at reducere dataindsamlingsbyrden på møderne i Kommissionens ekspertgruppe om vejgodstransportstatistik.

---

<sup>18</sup> 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).

<sup>19</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1> (foreligger kun på engelsk).

<sup>20</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523> (foreligger kun på engelsk).

<sup>21</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001> (foreligger kun på engelsk).

<sup>22</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001> (foreligger kun på engelsk).

<sup>23</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001> (foreligger kun på engelsk).

<sup>24</sup> [https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en) (foreligger kun på engelsk).

<sup>25</sup> Kilde: Eurostat-tabel *Modal split of inland freight transport*: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN\\_HV\\_FRMOD/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en) (foreligger på engelsk, fransk og tysk).

En udvikling, der påbegyndtes i 2018, vedrører fremtidige statistikker om transport med lette køretøjer. Selv om sådanne køretøjer ikke transporterer meget tungt gods, kører de et stort antal kilometer i byområder og bidrager dermed betydeligt til emissioner og færdselstæthed. En stigende anvendelse af disse køretøjer kan desuden også observeres på ture mellem byer og internationale ture. Behovet for data om lette køretøjer er ved at blive vigtigt for mange lande, fordi de integreres i anvendelsesområdet for EU's transportpolitik og relaterede retsakter. Dele af dataene for lette køretøjer kan hentes fra registrene for teknisk kontrol, der samler oplysninger om køretøjets motortype, vægtniveau og brændstoftype samt dets emissionsbegrænsende teknologi.

I 2018 blev der oprettet en taskforce for transport med lette køretøjer for at drøfte en metode til indsamling af data, herunder definitioner, tærskler, datakilder og variabler. I 2022 udarbejdede taskforcen et metodologisk dokument sammen med mulige spørgeskemaer til brug for en relevant dataindsamling. Den foreslåede metode testes af flere medlemsstater i forbindelse med Eurostat-tilskuddene for 2022. Når resultaterne af de projekter, der finansieres af tilskuddene, foreligger, vil gruppen finjustere den foreslåede metode.

I en skriftlig høring i 2022 blev de indberettende lande opfordret til at give deres input vedrørende potentielle forbedringer og nye variabler i dataindsamlingen for vejgodstransport. Deres bidrag til denne høring vedrørte:

- harmonisering af de køretøjsklasser, der skal undersøges med henblik på indsamling af data i henhold til forordning (EU) nr. 70/2012
- en yderligere variabel for brændstoftype
- potentiel afskaffelse af den valgfrie variabel A1.1 ("muligheden for at anvende køretøjet til kombineret transport")
- et forslag om at indberette den valgfrie variabel A1.6 for NACE-kategorier på to-cifret niveau i stedet for fire-cifret niveau
- en ny valgfri variabel for motorkøretøjers emissionsklasse.

Disse punkter blev drøftet på mødet i Kommissionens ekspertgruppe vedrørende vejgodstransportstatistik i 2022 og vil blive fulgt op på fremtidige møder i denne gruppe.

#### **4 KONKLUSIONER:**

De erfaringer og resultater, der er opnået ved gennemførelsen af forordning (EU) nr. 70/2012 om vejgodstransport, er fortsat positive. Medlemsstaterne 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 og opfordrer kandidatlande og potentielle kandidatlande til at udforme og gennemføre undersøgelser af vejgodstransport. Kommissionen har moderniseret sit IT-system til validering og behandling af de fremsendte mikrodata og har udvidet formidlingen af statistikker over vejgodstransport. Kommissionens ekspertgruppe vedrørende statistik over vejgodstransport er fortsat det organ, hvor gennemførelsen af forordningen og dens potentielle forbedringer drøftes aktivt.

Forordning (EU) nr. 70/2012 er fortsat et effektivt værktøj til at udarbejde pålidelige og sammenlignelige statistikker over vejgodstransport på både EU-plan og nationalt plan, hvilket dermed forhindrer dobbeltarbejde. De udarbejdede statistikker formidles som tabeller i Eurostats formidlingsdatabase og publikationer som anonymiserede datasæt og som skræddersyede udtræk.

Statistikker over vejgodstransport er værdifulde til udformning og vurdering af politikker og til overvågning af markedet for vejgodstransport i EU.