



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 26.1.2015
COM(2015) 17 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**

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

INHOUD

1.	INLEIDING	3
1.1.	Doel van het verslag	3
1.2.	Achtergrond: het rechtskader	3
1.3.	Beleidscontext	4
1.4.	Bestreken lidstaten en andere landen	4
2.	UITVOERING VAN DE VERORDENING	5
2.1.	Naleving van wettelijke verplichtingen	5
2.2.	Wijzen waarop de gegevens zijn verzameld	5
2.3.	Administratieve lasten.....	5
2.4.	Vermindering en vereenvoudiging van administratieve lasten.....	6
2.5.	Gegevensvalidatie en de kwaliteit van de verzonden statistische gegevens	6
2.5.1.	Validatie van microgegevens en controle van tijdreeksen.....	6
2.5.2.	De uitkomsten benchmarken met andere statistieken	7
2.6.	Methodologische ondersteuning	8
3.	STATISTISCHE UITKOMSTEN	9
3.1.	Tendensen inzake goederenvervoer over de weg in de EU	9
3.1.1.	Ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg in de EU	9
3.1.2.	Cabotage.....	10
3.2.	Publicatie van de gegevens	10
3.2.1.	Eurobase-tabellen.....	10
3.2.2.	Publicaties	10
4.	VOORSTELLEN VOOR VERDERE ONTWIKKELINGEN	12
4.1.	Nieuwe uitdagingen	12
4.2.	Voorstellen voor het ontwikkelen van de rechtsgrondslag	12
5.	CONCLUSIES	13

1. INLEIDING

1.1. DOEL VAN HET VERSLAG

Artikel 7 van de Verordening betreffende de statistische registratie van het goederenvervoer over de weg¹ verlangt dat de Commissie tegen 31 december 2014 een verslag over de uitvoering van de richtlijn indient bij het Europees Parlement en de Raad.

Met dit verslag wordt aan die verplichting voldaan. Het geeft een overzicht van de achtergrond, het beleidskader en het bereik van de wetgeving, en bespreekt de uitvoering, de statistische uitkomsten en de bekendmaking ervan. Vervolgens schetst het de mogelijke toekomstige ontwikkelingen en concludeert het dat de Verordening de kwaliteit van de gegevens en de tijdigheid verbeterd heeft.

1.2. ACHTERGROND: HET RECHTSKADER

Verordening (EU) nr. 70/2012 is een herschikking van Verordening (EG) nr. 1172/98 van de Raad van 25 mei 1998 en latere wijzigingen, die de rechtsgrondslag voor het verzamelen van gegevens over vervoer over de weg moest verstevigen en aanpassen aan het Verdrag van Lissabon door aan de Commissie de bevoegdheid te delegeren om niet-wetgevingshandelingen van algemene strekking vast te stellen ter aanvulling of wijziging van bepaalde niet-essentiële onderdelen van een wetgevingshandeling. Het vormt een rechtsgrondslag voor het verzamelen van talrijke soorten gegevens inzake goederenvervoer over de weg. Bovendien wordt de kwaliteit en vergelijkbaarheid van de statistische gegevens gewaarborgd door microgegevens uit onderzoek betreffende goederenvervoer over de weg aan Eurostat te verstrekken.

Verordening (EU) 70/2012 moet ervoor zorgen dat de Commissie, de overige EU-instellingen en de nationale overheden kunnen beschikken over vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistische gegevens over de omvang en de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg. Die gegevens zijn nodig om het beleid van de EU te bepalen, te volgen en te evalueren.

De lidstaten sturen de gegevens naar Eurostat in de vorm van microgegevens. Zo kan Eurostat, met inachtneming van de nodige waarborgen inzake geheimhouding, gebruikers statistische tabellen verstrekken die vele verschillende combinaties van variabelen bevatten.

Verordening (EU) nr. 70/2012 is bedoeld om de lasten voor vervoersondernemingen tot een minimum te beperken. De gegevensverzameling is op een steekproefonderzoek gebaseerd. Daarom wordt alleen bij wijze van steekproef informatie over voertuigen opgevraagd, en voor een korte periode (doorgaans een week). De lidstaten kunnen ook kleinere voertuigen uit het onderzoek uitsluiten².

¹ 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. PB L 32 van 3.2.2012.

² Elke lidstaat mag bepalen dat de richtlijn niet van toepassing is op voertuigen voor vervoer over de weg waarvan het laadvermogen of maximaal toegestaan gewicht onder een bepaalde grens blijft. Voor enkelvoudige gemotoriseerde voertuigen mag de grens niet hoger liggen dan 3,5 ton laadvermogen of een maximaal toegestaan gewicht van 6 ton.

1.3. BELEIDSCONTEXT

De ontwikkeling van een gemeenschappelijk vervoersbeleid vereist een grondige kennis van de omvang en de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg.

De relevantie van de gegevens voor het beleid is zeer groot: in het witboek „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”³ werden tien doelstellingen voor een concurrerend vervoerssysteem met een efficiënt gebruik van hulpbronnen vastgelegd (als uitgangspunten voor een vermindering van de broeikasgasemissies met 60 %). Er zijn gedetailleerde statistieken van het goederenvervoer over de weg nodig om de vooruitgang te volgen die wordt geboekt bij de verwezenlijking van enkele van die doelstellingen (bijvoorbeeld de doelstelling om tegen 2030 30 % van het goederenvervoer over de weg over afstanden van meer dan 300 km naar andere vervoerswijzen te verschuiven). Statistieken van het goederenvervoer over de weg worden ook uitgebreid gebruikt in recente beleidsdocumenten, zoals het verslag van de Commissie over de stand van de communautaire markt voor vervoer over de weg⁴. Bij de uitoefening van haar taken in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid heeft de Commissie behoefte aan vergelijkbare, betrouwbare, gesynchroniseerde, regelmatige en volledige statistische gegevens over de omvang en de ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg met voertuigen die in de EU ingeschreven zijn, en over de benuttingsgraad van die voertuigen.

De gegevens die in het kader van de verordening worden verzameld, zijn ook uitermate waardevol voor beroepsorganisaties, transportondernemingen, onderzoekers en modelontwikkelaars op het gebied van wegvervoer, aangezien een grondige kennis van de markt bevorderlijk is voor het concurrentievermogen van de ondernemingen in de sector.

1.4. BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN

De verordening is in al haar onderdelen rechtstreeks in alle lidstaten toepasselijk en hoeft niet in nationale wetgeving te worden omgezet. Zij verplicht alle lidstaten om gegevens te leveren. Krachtens artikel 1, lid 3, is Malta de enige uitzondering op die regel, gelet op het geringe aantal voertuigen voor goederenvervoer over de weg die in Malta zijn geregistreerd en een vergunning hebben om deel te nemen aan het internationaal vervoer van goederen over de weg. Om hoogwaardige vervoersgegevens betreffende de Maltese vloot te verzamelen, zouden Maltese vervoerders onevenredig moeten worden belast, aangezien zij vaker aan de onderzoeken zouden moeten deelnemen dan hun tegenhangers in andere landen.

De niet-EU-landen Noorwegen en Zwitserland nemen ook ten volle deel aan het verzamelen van statistieken van het goederenvervoer over de weg overeenkomstig Verordening (EU) nr. 70/2012. De twee EER-lidstaten IJsland en Liechtenstein hoeven momenteel niet te voldoen aan de verplichting om statistieken van het goederenvervoer over de weg te verzamelen overeenkomstig de verordening, aangezien de omvang van hun respectieve vloten, betrokken bij internationaal wegvervoer, beperkt is.

De kandidaat-lidstaten van de EU nemen niet deel aan de gegevensverzameling.

³ COM(2011) 144 van 28.3.2011.

⁴ COM(2014) 222 van 14.4.2014.

2. UITVOERING VAN DE VERORDENING

2.1. NALEVING VAN WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

De voorschriften van de verordening betreffende de te verstrekken gegevens worden over het algemeen goed nageleefd. Alle lidstaten verstrekken de verzochte gegevensverzamelingen, met nauwelijks vertraging. Daardoor kunnen hoogwaardige en betrouwbare statistieken van het goederenvervoer over de weg in Europa worden geproduceerd.

2.2. WIJZEN WAAROP DE GEGEVENS ZIJN VERZAMELD

De verordening schept een gemeenschappelijk kader dat zorgt voor een geharmoniseerde gegevensverzameling en vergelijkbare uitkomsten. Eurostat verzamelt om de drie jaar gegevens over de nationale methoden voor het verzamelen van gegevens (het gebruik van registers, steekproeven, dekking enz.), en publiceert die in „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“.

2.3. ADMINISTRATIEVE LASTEN

De verordening wil de lasten voor de lidstaten beperken. In de meeste rapporterende landen voldeden de bestaande processen aan de vereisten aangaande gegevensverzameling en moesten er geen bijzondere maatregelen worden genomen. Om de lasten voor de respondenten bij de tenuitvoerlegging van de verordening te beoordelen, heeft Eurostat gegevens uit de rapporterende landen verzameld.

Slechts weinig lidstaten konden de lasten precies inschatten, maar de volgende conclusies konden worden getrokken:

- bijna alle landen die hebben gereageerd, vonden de werklust om regelmatig gegevens te verstrekken aanvaardbaar;
- de lasten om gegevens te verzamelen, verschillen sterk per land, en hangen voornamelijk af van de beschikbare nationale systemen voor de samenstelling van gegevens. Landen die elektronische systemen voor gegevensverzameling hebben ontwikkeld, verminderden de lasten voor de respondenten en de lasten om gegevens te verwerken. Uit de verstrekte informatie blijkt dat:
 - o de gemiddelde tijd die een respondent nodig heeft om gegevens te verstrekken over een voertuig dat gebruikt werd tijdens de onderzochte periode, werd geraamd op ongeveer 40 minuten (variërend van 5 minuten tot 2 uur);
 - o de gemiddelde tijd die een respondent nodig heeft om gegevens te verstrekken over een voertuig dat niet gebruikt werd tijdens de onderzochte periode, werd geraamd op ongeveer 7 minuten (variërend van 3 minuten tot 15 minuten);

de lasten die het onderzoek, uitgevoerd overeenkomstig de verordening, met zich meebrengt voor nationale bureaus voor de statistiek en voor respondenten, wordt gecompenseerd door de toegevoegde waarde van de daaruit voortvloeiende statistieken. In het bijzonder:

- beheert Eurostat de vertrouwelijke nationale microgegevens die door iedere lidstaat worden verstrekt en stelt gedetailleerde nationale gegevens samen (D-tabellen). Dankzij die tabellen kan elk rapporterend land volledige statistische gegevens krijgen over alle goederenvervoer over de weg in dat land, met inbegrip van vrachtwagens die in andere EU-landen zijn ingeschreven. De uitvoering van deze verordening en de door Eurostat verstrekte dienst voorkomen dubbel werk bij het verzamelen van gegevens over buitenlandse vrachtwagens op nationaal niveau;
- is er vanuit de rapporterende landen een sterke vraag naar de geproduceerde statistieken, aangezien het onderzoek zeer nuttig blijkt om de markt voor goederenvervoer over de weg in Europa te volgen;
- kan informatie die op het niveau van microgegevens wordt verzameld en beheerd, flexibel worden gebruikt om met een reeks statistieken snel en zonder extra inspanning op nationaal niveau te voldoen aan specifieke beleidsbehoeften van de EU, bijvoorbeeld om verslagen op te stellen of om wetgeving en beleidsdoelstellingen te evalueren. In de praktijk betekent dat bijvoorbeeld de productie van statistieken per afstandsklasse, betreffende lege ritten of cabotage.

2.4. VERMINDERING EN VEREENVOUDIGING VAN ADMINISTRATIEVE LASTEN

Eurostat blijft bezorgd om het vereenvoudigen en verminderen van de lasten die gepaard gaan met gegevensverzameling en verslaglegging. Eurostat handelt naar aanleiding van de feedback van de lidstaten, in samenwerking met de nationale bureaus voor de statistiek, door:

1. instrumenten (bv. WebILSE) te verstrekken om de verslaglegging van gedetailleerde regionale gegevens (NUTS 3) te vergemakkelijken;
2. geautomatiseerde hulpmiddelen en procedures voor de overdracht en de validatie van microgegevens te ontwikkelen, om de lidstaten voor iedere gegevensverzameling feedback te kunnen geven over de kwaliteit van de gegevens en over specifieke fouten;
3. elektronische vragenlijsten en webgebaseerde verslagleggingssystemen op nationaal niveau te stimuleren en te helpen opzetten;
4. regelmatig vergaderingen te beleggen met nationale deskundigen uit alle lidstaten om goede praktijken uit te wisselen en te spreken over gegevenskwaliteit, problemen en oplossingen.

2.5. GEGEVENSVALIDATIE EN DE KWALITEIT VAN DE VERZONDEN STATISTISCHE GEGEVENS

2.5.1. Validatie van microgegevens en controle van tijdreeksen

Terwijl de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek aangaande het goederenvervoer, is het de taak van Eurostat om fouten in de verstrekte gegevens op te sporen en om het IT-systeem voor de validatie en verwerking van gegevens hoogwaardig en betrouwbaar te houden. Eurostat verstrekt regelmatig feedback aan de lidstaten over kwesties die nader onderzoek kunnen vereisen.

De rapporterende landen moeten elke redelijke inspanning doen om fouten in de gegevens aan te pakken. De validatieprocedure van Eurostat omvat maatregelen om microgegevens te valideren waarin fouten werden vastgesteld omwille van de gebruikte codes, het formaat of

waarden buiten het bereik. Aanvullend worden de tijdreeksen van het nationaal, internationaal en totaal vervoer gecontroleerd, zowel van de kwartaal- als van de jaargegevens:

- microgegevens: om hen te helpen gegevensverzamelingen met zo weinig mogelijk fouten te produceren, krijgen rapporterende landen voor elke partij verzonden gegevens een validatierapport met details op het niveau van de microgegevens, zodat de vastgestelde fouten gemakkelijker kunnen worden hersteld. Dat proces wordt herhaald tot alle fouten zijn hersteld. Eurostat past zijn validatieregels ook aan om te tegemoet te komen aan de veranderende behoeften en om een hoge en verbeterde gegevenskwaliteit en -consistentie te garanderen.
- tijdreeksen: Eurostat vindt het uitermate belangrijk dat uitschieters in tijdreeksen nog voor de publicatie van de gegevens worden vastgesteld, aangezien statistieken van het goederenvervoer worden gebruikt in diverse verslagen van de Commissie en om conclusies te trekken over de ontwikkelingen op de markt van het wegvervoer. Als er substantiële afwijkingen worden vastgesteld, wordt er bijzondere aandacht aan besteed dat rapporterende landen de tendensen bevestigen. Indien nodig dienen zij herziene gegevensverzamelingen in of geven zij uitleg over de onderliggende redenen voor aanzienlijke afwijkingen in de tijdreeksen.

In het algemeen herzien alle rapporterende landen gegevens en herstellen zij vastgestelde fouten.

2.5.2. *De uitkomsten benchmarken met andere statistieken*

Europese statistieken van het goederenvervoer over de weg, verzameld in het kader van de verordening, zijn gebaseerd op het land waar het voertuig ingeschreven is. Elk rapporterend land voert een steekproef uit van verplaatsingen binnen en buiten zijn grondgebied, van vrachtwagens die in dat land zijn ingeschreven, maar verzamelt geen informatie over vervoer door buitenlandse vervoerders binnen zijn grondgebied. Aangezien er niet twee keer door verschillende landen informatie wordt verzameld over dezelfde operatie, kan de kwaliteit van de uitkomsten niet worden nagegaan door middel van spiegelcontroles. De kwaliteit van de statistieken van het goederenvervoer over de weg kan alleen worden nagegaan met behulp van andere, complementaire gegevensbronnen of onderzoeken.

CAFT is een onderzoek langs de weg (om de vijf of zes jaar), aan de Zwitserse grenzen. Het verschilt erg van het onderzoek overeenkomstig Verordening (EU) 70/2012 en overlapt nauwelijks. Eurostat heeft zijn bij verordening vastgestelde gegevens over goederenvervoer over de weg op basis van een aantal veronderstellingen vergeleken met de CAFT-gegevens (het Cross-Alpine Freight Transport-onderzoek). Op enkele beperkte uitschieters na, die wellicht veroorzaakt zijn door de beperkte omvang van de steekproef en door de onderzoeksmethode, is er een goede overeenkomst tussen de gegevensbronnen, wat de kwaliteit van de overeenkomstig de verordening verstuurde gegevens onderstreept. Eurostat is van plan om deze oefening in de toekomst te herhalen om de consistentie en de kwaliteit van de geproduceerde statistieken te handhaven.

2.6. METHODOLOGISCHE ONDERSTEUNING

Eurostat biedt de lidstaten permanente methodologische en technische ondersteuning bij de tenuitvoerlegging van de verordening en spant zich in om het informatiesysteem voor gegevens en metagegevens hoogwaardig te houden.

Eurostat heeft twee handboeken opgesteld met methodologische richtsnoeren voor de rapporterende landen:

- „Road freight transport methodology“, dat de basis vormt voor de samenstelling van statistieken van het goederenvervoer over de weg in de lidstaten, de kandidaat-lidstaten en de landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA); en
- „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“.

Die handboeken worden geregeld bijgewerkt om rekening te houden met ontwikkelingen inzake het verzamelen van gegevens over goederenvervoer over de weg. De meest recente versies kunnen worden gedownload op de Eurostat-website⁵.

⁵ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications>

3. STATISTISCHE UITKOMSTEN

3.1. TENDENSEN INZAKE GOEDERENVERVOER OVER DE WEG IN DE EU

3.1.1. Ontwikkeling van het goederenvervoer over de weg in de EU

Vervoer over de weg blijft de belangrijkste wijze van goederenvervoer. Uitgedrukt in tonkilometer is het goed voor meer dan 70 % van alle vervoerswijzen over land, een aandeel dat in het afgelopen decennium relatief stabiel is gebleven. Toch heeft de recente economische crisis een substantiële impact gehad op het goederenvervoer over de weg in Europa. Uitgedrukt in tonkilometer lag de activiteit inzake goederenvervoer over de weg in de EU in 2012 ongeveer 12 % lager dan haar piek in 2007.

Nationaal vervoer door binnenlandse vervoerders is goed voor bijna twee derde van het totale goederenvervoer over de weg. Het nationale vervoer door buitenlandse vervoerders vertegenwoordigt ongeveer 1,5 % van het totale goederenvervoer over de weg en ongeveer 2,0 % van het totale nationale goederenvervoer over de weg. De penetratiegraad van cabotage, die het aandeel van buitenlandse vervoerders op de markt van het commerciële nationale goederenvervoer over de weg meet, bedroeg in 2012 2,3 %. Hij is onlangs enigszins gestegen, met name na de opheffing van de overgangsbepalingen voor vervoerders uit de landen die in 2004 en 2007 tot de EU zijn toegetreden.

Het aandeel van het internationaal vervoer (met inbegrip van derdelandenvervoer) is het afgelopen decennium toegenomen; van 30 % van het totale goederenvervoer over de weg in 2004 tot 33 % in 2012, wat het effect van de eengemaakte markt in de Europese Unie weerspiegelt. Ongeveer 78 % van het internationale vervoer wordt uitgevoerd door vervoerders die ingeschreven zijn in een van beide landen waartussen de goederen worden vervoerd. De resterende 22 % wordt verricht door vervoerders uit een Europees derde land in het kader van derdelandenvervoer, het snelst groeiende marktsegment in het afgelopen decennium.

Commerciële activiteiten (vervoer tegen vergoeding) waren in 2012 goed voor 85 % van het totale goederenvervoer over de weg, terwijl de resterende 15 % voor eigen rekening was.

Alle afstandsklassen gingen er tussen 2008 en 2012 op achteruit, waarbij de korte en lange afstanden het hardst getroffen werden: uitgedrukt in tonkilometer lag het aantal trajecten korter dan 150 kilometer in 2012 15 % lager dan in 2008, terwijl het aantal trajecten van meer dan 1 000 kilometer 14 % was gedaald. Bovendien is 56 % van de goederentrajecten (uitgedrukt in tonkilometer) langer dan 300 kilometer. Het vervoersbeleid van de EU wil tegen 2030 30 % van het wegvervoer over die langere afstanden verschuiven naar vervoer per spoor en over water, en tegen 2050 meer dan 50 %.

De belangrijkste productgroepen die in de lidstaten werden vervoerd, volgens vervoerd gewicht, waren delfstoffen (26 % van het totaal in 2012), andere niet-metaalhoudende minerale producten (14 %), voedsel, drank en tabak (12 %) en landbouwproducten (9 %). Uitgedrukt in tonkilometer waren de belangrijkste productgroepen voedsel, drank en tabak (17 % van het totaal), landbouwproducten (11 %), andere niet-metaalhoudende minerale producten (8 %), chemische producten en metaalertsen (telkens 8 %), metaal- en houtproducten (telkens 7 %).

3.1.2. *Cabotage*

De EU vestigt met haar beleid inzake vervoer over de weg momenteel eens te meer de aandacht op cabotage, dus commercieel binnenlands vervoer door buitenlandse vervoerders. De bestaande regels betreffende cabotage, zoals vastgelegd in Verordening (EG) nr. 1072/2009,⁶ worden geëvalueerd en aan een geschiktheidscontrole onderworpen. De werkzaamheden van de Commissie op dit gebied zijn grotendeels gebaseerd op gegevens die zijn verzameld volgens Verordening (EU) nr. 70/2012. Tegelijkertijd is het onderwerp cabotage van steeds groter politiek belang in een aantal lidstaten, zoals uit recente besprekingen in de werkgroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg is gebleken. Sommige beroepsorganisaties schatten de omvang van de cabotage groter in dan wat blijkt uit de officiële statistieken van Eurostat, hoewel er momenteel geen statistisch bewijs is om die bewering te staven.

Ondanks het relatief kleine aandeel van cabotage in het geheel van het wegvervoer moet de kwaliteit van de statistieken ter zake nog verbeterd worden. De werkgroep voor statistieken van het goederenvervoer over de weg van 2014 is tot de conclusie gekomen dat een verbeterde algemene kwaliteit van het onderzoek (door de respons te verhogen, de kwaliteit van de registers te verbeteren, beter steekproeven uit te voeren, de instrumenten voor gegevensoverdracht te verbeteren enz.) uiteindelijk ook de nauwkeurigheid van de gegevens over cabotage zou verbeteren. Eurostat zal de politieke ontwikkelingen op dit gebied van nabij volgen en de situatie inzake statistieken dienovereenkomstig opnieuw beoordelen. Eurostat zal ook gegevens over de penetratiegraad van cabotage blijven publiceren om het debat te ondersteunen.

3.2. PUBLICATIE VAN DE GEGEVENS

3.2.1. *Eurobase-tabellen*

Zodra de geaggregeerde gegevens de validatiecontroles hebben doorstaan, worden zij in Eurobase geladen, de referentiedatabank van Eurostat. Zo kunnen gebruikers gedetailleerde statistische tabellen verkrijgen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 6/2003 van de Commissie betreffende de verspreiding van statistieken van het goederenvervoer over de weg en gebaseerd op gegevens die ingezonden zijn overeenkomstig Verordening (EU) nr. 70/2012, die de periode vanaf 1999 bestrijken. De verzameling metagegevens die beschikbaar is in Eurobase wordt regelmatig bijgewerkt, rekening houdend met de jongste ontwikkelingen in de verschillende rapporterende landen.

3.2.2. *Publicaties*

Eurostat stelt in de reeks „Statistics Explained“ ook artikelen op over de volgende onderwerpen (zie gerelateerde links):

- [General trends in road freight transport](#)
- [Road freight transport by vehicle characteristics](#)
- [Road freight transport by journey characteristics](#)
- [Road freight transport by type of goods](#)
- [Road freight transport statistics – cabotage](#)

⁶ PB L 300 van 14.11.2009, blz. 72.

-

Deze artikelen worden jaarlijks bijgewerkt, zodra de gegevensverzameling voor een bepaald referentiejaar is afgerond.

4. VOORSTELLEN VOOR VERDERE ONTWIKKELINGEN

4.1. NIEUWE UITDAGINGEN

De inspanningen om de lasten voor de respondenten te verminderen en tegelijkertijd de respons te verhogen en de kwaliteit te verbeteren, zullen worden voortgezet.

Eurostat en de lidstaten hebben al een aantal nieuwe actiegebieden bepaald, bijvoorbeeld:

- de bestaande mechanismen voor de verslaglegging van gegevens zodanig ontwikkelen dat de respondenten meer hoogwaardige gegevens kunnen verstrekken, en dat tegelijkertijd de lasten en de kosten van de verslaglegging dalen: sommige rapporterende landen zijn al begonnen met de invoering van nieuwe normen, bijvoorbeeld het XML-formaat, zodat gegevens sneller kunnen worden verzonden en tegelijkertijd de consistentie en de betrouwbaarheid ervan beter wordt;
- systemen voor elektronische tolheffing gebruiken om onderzoeksresultaten aan te vullen en te benchmarken en de gegevenskwaliteit te verbeteren;
- beschikbare gegevens verder benutten om modellen van vervoersstromen op te stellen en parameters te bepalen die nuttig zijn voor het beleid en de modellering inzake transport, bijvoorbeeld de gemiddelde bezettingsgraad per vervoerstype of afstandsklasse;
- de onderzoeksresultaten nuttiger maken om de openstelling van de markt, de vervoersefficiëntie, de tendensen op de vervoersmarkt en de verdeling van de vervoerswijzen te beoordelen;
- de onderzoeksresultaten nuttiger maken om meer gedetailleerde statistieken te produceren over de uitstoot van broeikasgassen door het wegvervoer.

4.2. VOORSTELLEN VOOR HET ONTWIKKELEN VAN DE RECHTSGRONDSLAG

Hoewel Verordening (EU) nr. 70/2012 een goede basis biedt om de huidige markt van het goederenvervoer over de weg te beoordelen, zijn er wijzen vastgesteld om in te spelen op nieuwe gegevensbehoeften die voortvloeien uit beleidsontwikkelingen, zonder ingrijpend meer lasten bij de verslaglegging te veroorzaken. Zij kunnen worden besproken met de lidstaten in toekomstige vergaderingen van de werkgroep.

Het kan daarbij gaan om:

- het verzamelen van gegevens over het energiegebruik van het goederenvervoer over de weg: een dergelijke gegevensverzameling, die sommige lidstaten al hebben uitgevoerd, kan in eerste instantie op vrijwillige basis en op een geaggregeerd niveau (op jaarbasis) worden ingevoerd; ze zou een nauwkeuriger beoordeling van de impact van het goederenvervoer over de weg op het ontstaan van broeikasgasemissies mogelijk maken;
- het verplicht verzamelen van gegevens over lege ritten: uit hoofde van de verordening is dat momenteel facultatief, en niet alle landen doen verslag van het aantal kilometers dat de voertuigen leeg afleggen; door het verplicht te maken, zouden de energie-efficiëntie en de operationele efficiëntie van het goederenvervoer over de weg in de EU beter kunnen worden ingeschat.

5. CONCLUSIES

De uitvoering van Verordening (EU) nr. 70/2012 heeft een overwegend positief effect gehad en heeft het mogelijk gemaakt om snel vergelijkbare, hoogwaardige resultaten te produceren.

Eurostat levert aanzienlijke inspanningen om de lidstaten te helpen bij de tenuitvoerlegging van de verordening en het produceren van hoogwaardige statistieken. Het heeft een informatiesysteem ontwikkeld en communicatiemethoden voorgesteld om de lasten die de rapporterende landen bij het gegevensbeheer ondervinden tot een minimum te beperken. Het past voortdurend zijn validatieregels aan om ze praktischer en efficiënter te maken voor gegevenscontrole, en helpt de lidstaten zo de lasten te verminderen die zowel de respondenten als de overheden bij de verslaglegging ondervinden.

De verordening is essentieel gebleken om nationale en Europese statistieken van het goederenvervoer over de weg te produceren en dubbel werk te vermijden. De statistieken worden regelmatig gebruikt bij het volgen en beoordelen van het beleid inzake goederenvervoer over de weg op nationaal en Europees niveau. Door de gegevens te publiceren, zijn ze zichtbaarder geworden en is er een beter rendement op de geïnvesteerde middelen.