



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 6.6.2005
KOM(2005) 242 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om de erfaringer, der er indvundet i forbindelse med det arbejde, der er udført i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken

INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INDLEDNING	4
1.1	MÅL	4
1.2	POLITISK BAGGRUND	6
1.3	GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER	6
1.4	DÆNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE	6
2	GENNEMFØRELSE AF FORODNINGEN	8
2.1	PROBLEMER.....	8
2.1.1	Fortolkningen af forordningen	8
2.1.2	Foranstaltninger vedrørende manglende opfyldelse af de juridiske forpligtelser	9
2.1.3	Overgangsordninger	9
2.1.3.1	Frivillige variabler.....	9
2.1.3.2	Regionalkodning af pålæsnings- og aflasningsstedet:	9
2.2	FINANSIEL STØTTE TIL MEDLEMSSTATERNE	9
2.3	RESULTATER	10
2.3.1	Dataindberetning til Eurostat	10
2.3.2	Eurostats metodologiske rådgivning til medlemsstaterne.....	12
2.3.3	Data formidlet af Eurostat.....	13
3	KONKLUSIONER	13
3.1	UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT	13
3.2	UDVIKLINGEN PÅ LÆNGERE SIGT.....	14
3.2.1	Dækning af køretøjer under tærsklerne.....	14
3.2.2	Dækning af køretøjer fra lande uden for EU.....	14

TABELLER

Tabel 1:Udbetalt støtte til gennemførelse af Rådets forordning 1172/98 i referenceperioden 1999-2002 (i EUR)	10
Tabel 2:Data til rådighed pr. 3.11.2004 (% poster indlæst).....	11
Tabel 3:National transport, 1999-2003 – i mio. tkm	15
Tabel 4:International transport i alt (læsset, losset, tredjelandstrafik og cabotagetransport) , 1999-2003 – i mio. tkm	16
Tabel 5:International transport (eksklusive tredjelandstrafik og cabotagetransport) – læsset og losset, 1999-2003 – i mio. tkm	17
Tabel 6:Tredjelandstrafik udført af køretøjer fra de indberettende lande, 1999-2003 – i mio. tkm	18
Tabel 7:Cabotagekørsel udført inden for EU af transportvirksomheder, der er registreret i medlemsstaterne, i 2003 – i 1 000 tkm.....	19
Tabel 8:Cabotagekørsel udført uden for EU af transportvirksomheder, der er registreret i medlemsstaterne, i 2003 – i 1 000 tkm.....	20
Tabel 9:Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra de indberettende lande, 1999-2003 – i mio. tkm	21
Tabel 10: Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra samtlige EU-medlemsstater efter land, i hvilket cabotagekørslen finder sted, 1999-2003 - i mio. tkm	22
Tabel 11: Transport af farligt gods efter indberettende land, 1999-2003 – i mio. tkm ...	23
Tabel 12: Transport af farligt gods i samtlige medlemsstater efter type farligt gods, 1999-2003 – i mio. tkm	24
Figur 1:Transport af farligt gods, EU-15*, andel efter type farligt gods, 2003, tkm.....	25

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om de erfaringer, der er indvundet i forbindelse med det arbejde, der er udført i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken

RESUMÉ

I henhold til artikel 7 i Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 af 25. maj 1998 om statistisk registrering af vejgodstrafikken skal Kommissionen udarbejde en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om de erfaringer, der er indvundet i forbindelse med det arbejde, der er udført i henhold til forordningen.

Denne rapport indeholder disse oplysninger. Efter en generel beskrivelse af den politiske baggrund og målsætningerne med retsakten drøftes de forskellige spørgsmål i forbindelse med gennemførelsen. Rapporten indeholder også oplysninger om den finansielle støtte, som medlemsstaterne har fået, og de vigtigste opnåede resultater. Endelig indeholder bilaget tabeller og grafer med oplysninger om vejgodstrafikken i EU indsamlet på grundlag af Rådets forordning (EF) nr. 1172/98.

Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu er langt flere detaljerede oplysninger til rådighed om vejgodstrafikken i EU. Statistikkerne er af høj kvalitet. Medlemsstaterne har foretaget betydelige investeringer og i høj grad bestræbt sig på at opfylde kravene i forordningen, og de fleste af dem overholder de fastsatte frister. En række gennemførelsesbestemmelser er blevet vedtaget efter udvalgsproceduren.

1 INDLEDNING

1.1 MÅL

Vedtagelsen af Rådets forordning 1172/98 i maj 1998 var et vigtigt fremskridt i udviklingen af EU-transportstatistikker. Forordningen skabte retsgrundlaget for indsamling af en lang række data om vejgodstrafik. At forordningen også indeholder bestemmelser om, at der til Eurostat skal indberettes mikrodata fra undersøgelser hos transportørerne, er en understregning af, at der lægges vægt på kvaliteten og sammenligneligheden af de statistiske oplysninger.

Formålet med Rådets forordning 1172/98 var at give Kommissionen, de øvrige EU-institutioner og medlemsstaternes regeringer adgang til sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede regelmæssige og komplette statistikker over omfanget af og udviklingen i vejgodstrafikken. Disse oplysninger er nødvendige i forbindelse med udformning, overvågning, kontrol og evaluering af EU's politik. Dette mål blev opnået ved at udvide en række grundlæggende aspekter ved de data, der tidligere blev indsamlet i henhold til to rådsdirektiver om statistisk registrering af vejgodstrafikken (direktiv 78/546/EØF og 89/462/EØF).

De vigtigste forskelle mellem de tidligere direktiver og Rådets forordning 1172/98 er med hensyn til de indsamlede oplysninger, at forordningen indeholder bestemmelser om:

- Registrering af oprindelses- og bestemmelsesregionen for vejgodstrafik inden for EU. Dette er vigtigt for planlægningen og evalueringen af de transeuropæiske transportnet og for infrastrukturpolitikken generelt.
- Oplysninger om tomkørsel (køretøjskilometer og antal) foretaget af køretøjer i national og international transport.
- Sammenhængen mellem godstransport og køretøjsture ved måling af udnyttelsesgraden af køretøjer, der udfører denne form for transport. Dette er vigtigt ved undersøgelsen af intermodal transport og ved evaluering af transportomkostningerne.
- Oplysninger om lasteevne, tilladt totalvægt, akselkonfiguration og motorkøretøjets alder.
- Oplysninger om fragttyper og, hvis det er relevant, kategorien af farligt gods. Dette er relevant for sikkerheds- og miljøpolitikkerne.
- Oplysninger om, hvilken branche (i henhold til NACE Rev. 1) den virksomhed, som køretøjet tilhører, falder ind under. Dette er vigtigt for at skabe forbindelse til virksomhedsstatistikkerne og også for at evaluere transportens virkning på miljøet, idet man hermed kan henføre virkningerne til brancher.
- Oplysninger om cabotagekørsel. Tidligere blev statistikker om cabotagekørsel indsamlet gennem administrative oplysninger. De var baseret på de rapporthæfter, der er omhandlet i Rådets forordning (EF) nr. 3118/93. Transportørerne skulle føre disse rapporthæfter for alle køretøjer, der havde tilladelse til at køre cabotagekørsel. Fra 1. juli 1998 var der i henhold til forordning 3118/93 ikke længere krav om, at der skulle gives tilladelse til cabotagekørsel, og der skulle ikke længere føres rapporthæfter og indberettes data til Kommissionen. Statistikker om cabotagekørsel indsamles og videreformidles nu som led i de almindelige vejtrafikundersøgelser i overensstemmelse med Rådets forordning 1172/98.

Medlemsstaterne indberetter oplysningerne til Eurostat i form af mikrodata og ikke i tabelform som tidligere. Dette giver Eurostat mulighed for under hensyn til fortrolighedskravene at levere brugerne statistiske tabeller, der indeholder mange forskellige kombinationer af variabler.

Rådets forordning 1172/98 giver således mulighed for en mere fuldstændig overvågning og evaluering af vejgodstrafikken indenfor rammerne af den fælles transportpolitik, både hvad angår infrastruktur, miljø og energianvendelse og deregulering og liberalisering af vejgodstransportmarkedet. Endelig gør dette system det nemmere at sammenligne de forskellige transportformer.

Rådets forordning 1172/98 er udformet således, at den i videst muligt omfang begrænser den administrative byrde, der pålægges transportvirksomhederne. Dataindsamlingen finder sted ved en stikprøveundersøgelse. Der kræves således kun oplysninger om en stikprøve af

transportkøretøjerne og for et begrænset tidsrum (generelt en uge). De fleste af de krævede variabler indsamles allerede af medlemsstaterne, og det er ikke særligt tidskrævende at udfylde spørgeskemaet for de nye variabler, der kræves. Medlemsstaterne kan desuden fra undersøgelsen udelukke transport, der foretages af køretøjer under visse tærskler.

En yderligere fordel ved Rådets forordning 1172/98 er den fleksibilitet, som udvalgsproceduren giver den, og som giver Kommissionen mulighed for at vedtage gennemførelsesforanstaltninger og fremtidige tilpasninger af bilagene, når blot Udvalget for Det Statistiske Program godkender dem.

1.2 POLITISK BAGGRUND

Ved udformningen af den fælles transportpolitik kræves det, at man har det bedst mulige kendskab til omfanget af og udviklingen inden for vejgodstrafikken.

EU's transportpolitik havde oprindeligt til formål gennemføre det indre marked gennem fjernelse af de lovgivningsmæssige hindringer for transporttjenester. Politikken er siden blevet bredere, således som det er beskrevet i hvidbogen "*Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg*"¹, og den har nu til formål at sikre, at EU's transportsystemer fortsat kan fungere effektivt ud fra hele grundtanken i det indre marked, samtidig med at der tages hensyn til de nye udfordringer, som transportsektoren står over for.

Rådets forordning 1172/98 giver også mulighed for indsamling af data om cabotagekørsel. Dette er vigtigt efter åbningen af markedet pr. 1. juli 1998 (og udløbet af gyldighedsperioden af Rådets forordning 3118/93, i henhold til hvilken der blev indsamlet oplysninger om cabotage), da man hermed fortsat kan analysere cabotagekørslen og udviklingen generelt inden for vejgodstransport.

De data, der indsamles på grundlag af Rådets forordning 1172/98, er også særdeles værdifulde for brancheorganisationer på vejgodstransportområdet, da en indgående viden om markedet forbedrer konkurrenceevnen hos virksomhederne i sektoren.

1.3 GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER

I Rådets forordning 1172/98 tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, som skal udøves efter udvælgelsesproceduren som fastsat i artikel 9 og 10.

Eurostat anvender udvalgsproceduren gradvis for at vedtage et sæt bestemmelser, der omfatter forskellige aspekter af forordningens gennemførelse, idet der tages hensyn til de indhøstede praktiske erfaringer. Disse bestemmelser vedtages i form af kommissionsforordninger.

Den første af disse gennemførelsesforordninger, Kommissionens forordning (EF) nr. 2691/1999², præciserede bestemmelserne i Rådets forordning 1172/98 om landekoder (hvor der var en inkonsekvens i den oprindelige tekst).

¹ Europa-Kommissionens hvidbog "*Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg*"; Luxembourg, 2001, ISBN 92-894-03338-1.

² Kommissionens forordning (EF) nr. 2691/1999 af 17. december 1999 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 om statistisk registrering af vejgodstrafikken, EFT L 326 af 18.12.1999, s. 39.

En anden gennemførelsesforordning, Kommissionens forordning (EF) nr. 2163/2001³, indeholder bestemmelser om de tekniske regler for dataindberetning, herunder datafilernes struktur, posternes format og overførselsmetoderne. Retsgrundlaget for vedtagelse af gennemførelsesbestemmelser herom er artikel 5, stk. 2, i Rådets forordning 1172/98.

En tredje gennemførelsesforordning, Kommissionens forordning (EF) nr. 6/2003⁴, indeholder bestemmelser om formidling, herunder strukturen og indholdet af de statistikker, der skal formidles. Retsgrundlaget for at vedtage gennemførelsesbestemmelser herom er artikel 6 i Rådets forordning 1172/98.

Den seneste gennemførelsesforordning, Kommissionens forordning (EF) nr. 642/2004⁵, indeholder bestemmelser om præcisionskravene til de oplysninger, som medlemsstaterne indsamler om vejgodstrafikken. Retsgrundlaget for gennemførelsesbestemmelser om dette spørgsmål er artikel 4 i Rådets forordning 1172/98.

Der er også blevet udarbejdet et forslag om stop for overgangsperioden for fuldstændig regional kodning med henblik på at sikre, at der bliver adgang til internationale vejgodstrafikdata på regionalt niveau. Det har endnu ikke været muligt at forelægge Udvalget for det Statistiske Program dette forslag, da de nødvendige tekniske værktøjer endnu ikke er tilgængelige. Retsgrundlaget for bestemmelser om dette spørgsmål er artikel 5, stk. 5, i Rådets forordning 1172/98.

1.4 DÆNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Rådets forordning 1172/98 er bindende og gælder umiddelbart i samtlige medlemsstater. Den skal ikke inkorporeres i national ret. Forordningen indeholder heller ikke undtagelsesbestemmelser.

I 2002 blev Rådets forordning 1172/98 formelt indarbejdet i bilag XXI (statistikker) i EØS-aftalen med en afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg⁶. Afgørelsen indebærer:

- Island fritages for at indberette de data, der kræves ved forordningen. Den første indberetningsperiode for Norge er første kvartal 2002.
- Liechtenstein skal indberette de data, der kræves ved forordningen, men metoderne for indsamlingen af data skal i samråd med Eurostat tilpasses landets strukturelle særpræg med hensyn til vejtransport. Således kan Liechtenstein navnlig indberette data, der kun vedrører køretøjer, som regelmæssigt udfører vejgodstransport inden for EØS-staternes område. Første indberetningsperiode for Liechtenstein er første kvartal 2003.

³ Kommissionens forordning (EF) nr. 2163/2001 af 7. november 2001 om tekniske regler for indberetning af statistikker over vejgodstrafik, EFT L 291 af 8.11.2001, s. 13.

⁴ 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.

⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 642/2004 af 6. april 2004 om krav til præcision, der gælder for data indsamlet i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1172/98 om statistisk registrering af vejgodstrafikken, EUT L 102 af 7.4.2004, s. 26.

⁶ Afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg nr. 64/2002 af 31. maj 2002 om ændring af bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen, EFT L 238 af 5.9.2002, s. 34.

Før udvidelsen i 2004 havde de ti nye medlemsstater alle erklæret, at de i forbindelse med tiltrædelsen var villige til at opfylde alle bestemmelserne i Rådets forordning 1172/98. Der blev ikke anmodet om undtagelsesbestemmelser, for tiltrædelsesperioden kan i praksis anses for en overgangsperiode. For mange af de nye medlemsstater har dette betydet, at de skulle indføre helt nye undersøgelser af vejgodstrafikken efter en runde med pilotundersøgelser i 1997, som blev støttet gennem Phare-programmet. En detaljeret analyse har vist, at de fleste undersøgelser nu dækker næsten alle obligatoriske variabler, og at stikprøvemethodologien er i orden. Ultimo 2004 havde alle de nye medlemsstater undtagen en indberettet data for mindst en periode, som det har været muligt at behandle med godt resultat (jf. tabel 2).

Bulgarien og Rumænien har også erklæret, at de er villige til at opfylde bestemmelserne i Rådets forordning 1172/98. Der er ved at blive udarbejdet undersøgelser med henblik herpå.

Det forventes, at Schweiz vil indberette data i henhold til forordningen efter den statistikaftale mellem EU og Schweiz, som der pågår forhandlinger om.

2 ANVENDELSE AF FORODNINGEN

2.1 PROBLEMER

2.1.1 Fortolkningen af forordningen

Som nævnt ovenfor indberettes statistikkerne i henhold til Rådets forordning 1172/98 i form af mikrodata og ikke aggregerede tabeldata, som det var tilfældet med de tidligere direktiver.

Indsamlingen af mikrodata har den store fordel, at der bliver mulighed for mere komplekse analyser end dem, der var mulige ved indberetning af aggregerede data til Eurostat, da variablerne kan krydstabuleres og analyseres i mange forskellige kombinationer. Mikrodata giver Eurostat mulighed for en mere fuldstændig kontrol med datakvaliteten end tidligere. Dertil kommer at Eurostat anvender en fælles algoritme ved tabelberegningen for alle medlemsstater, hvilket ikke var tilfældet, da medlemsstaterne selv udarbejdede tabellerne.

Indberetningen af mikrodata betyder imidlertid også, at Eurostat modtager og behandler en meget stor mængde fortrolige data. Dette kræver, at der afsættes betydeligt flere menneskelige ressourcer end i forbindelse med det tidligere direktiv. Ydermere var det nødvendigt at udvikle en ny computerapplikation til indlæsning og validering af dataene og til udarbejdelse af de tabeller, der skal videreformidles.

Hver af disse faser har krævet meget finjustering. Eurostat havde til medlemsstaterne sendt detaljerede anbefalinger om datakodningen, men de fleste af de datafiler, man modtog i begyndelsen, svarede ikke helt til den anbefalede specifikation. Siden da er dataindberetningen blevet væsentligt bedre for de fleste medlemsstater, både hvad angår effektivitet og frister.

Valideringen og aggregeringen af mikrodataene har betydet, at en hel række metodologiske spørgsmål måtte tages op. Specielt viste sammenligninger mellem de aggregerede tabeller, som Eurostat beregnede, og de tabeller, som medlemsstaterne beregnede ud fra samme grundlæggende undersøgelsesdata, en række uoverensstemmelser, da en række spørgsmål var blevet grebet forskelligt an.

2.1.2 Foranstaltninger vedrørende manglende opfyldelse af de retlige forpligtelser

En medlemsstat (Grækenland) har ikke indberettet de data, der er anført i forordningen, til Eurostat. I oktober 2002 indledte Kommissionen derfor en overtrædelsesprocedure. Kommissionen har siden indklaget Grækenland for EF-Domstolen for ikke at have opfyldt sine forpligtelser. Denne sag er registreret den 11. marts 2004 med sagsnummer C-130/04.

2.1.3 Overgangsordninger

2.1.3.1 Frivillige variabler

Bilag A i forordningen indeholder en række variabler, som det er frivilligt at indberette. Kommissionen har til hensigt på et senere tidspunkt at foreslå, at nogle af disse variabler skal være obligatoriske. Dette vil ske via udvalgsproceduren i artikel 9, når medlemsstaterne får tilpasset deres undersøgelser til indsamlingen af disse variabler.

2.1.3.2 Regional kodning af pålæsnings- og aflæsningsstedet

I henhold til Rådets forordning 1172/98 skal pålæsnings- og aflæsningsstedet i EØS kodes på niveau 3 i NUTS. Artikel 5 indeholder imidlertid en bestemmelse om en overgangsperiode, i hvilken der kun kræves fuldstændig regional kodning for national transport. Denne overgangsperiode skulle udløbe, "så snart det er teknisk muligt at anvende en effektiv regional kodning for såvel national som international transport". Udløbsdatoen for overgangsperioden skal fastsættes ved udvalgsproceduren. Kommissionen vil fremsætte forslag om overgangsperiodens udløb, når medlemsstaterne har gennemført den regionale kodning. Indtil da giver Eurostat medlemsstaterne teknisk støtte til den regionale kodning.

2.2 FINANSIEL STØTTE TIL MEDLEMSSTATERNE

I henhold til forordningens artikel 8 får medlemsstaterne finansiel støtte til dækning af omkostningerne ved gennemførelsen i de første tre år af gennemførelsen.

Medlemsstaterne fik i perioden 1999-2002 udbetalt i alt 832 148 EUR. Tabel 1 viser fordelingen efter medlemsstater. Belgien, Spanien, Luxembourg og Det Forenede Kongerige anmodede ikke om finansiel støtte i referenceperioden. De medlemsstater, der fik støtte, modtog i gennemsnit 30 820 EUR.

I henhold til artikel 8 kan Kommissionen foreslå at yde yderligere finansiel støtte i endnu en periode på 3 år. På baggrund af de store fremskridt, der er sket ved gennemførelsen af forordningen, og den uforholdsmæssigt store arbejdsbyrde, der for Eurostat og medlemsstaterne er forbundet med at administrere relativt små støttebeløb, har Kommissionen ikke til hensigt at yde yderligere finansiel støtte i henhold til artikel 8.

Tabel 1: Udbetalt støtte til gennemførelse af Rådets forordning 1172/98 i referenceperioden 1999-2002 (i EUR)

Land	1999	2001	2002	I alt
BE	nsr	nsr	nsr	nsr
DK	15600	12100	50000	77700
DE	55800	37900	50000	143700
EL	18500	nsr	nsr	18500
ES	nsr	nsr	nsr	nsr
FR	30000	88000	nsr	118000
IE	nsr	13300	nsr	13300
IT	54200	36721	51871	142792
LU	nsr	nsr	nsr	nsr
NL	nsr	13600	40000	53600
AT	18400	13900	49000	81300
PT	21200	34037	32624	87861
FI	16300	22465	11155	49920
SE	16700	19050	9725	45475
UK	nsr	nsr	nsr	nsr
I alt	246700	291073	294375	832148

nsr: ingen anmodning om støtte

2.3 RESULTATER

2.3.1 Dataindberetning til Eurostat

I henhold til artikel 5 skal dataindberetningen finde sted senest 5 måneder efter afslutningen af observationskvartalet. Fristen blev ikke overholdt i begyndelsen af gennemførelsesperioden, da medlemsstaterne var i gang med at tilpasse deres undersøgelser til den nye forordning. Ved udgangen af 2003 havde de fleste medlemsstater imidlertid gjort en betydelig indsats for at få gennemført forordningen og indberetter nu data inden for fristen.

De tekniske forskrifter for, hvordan dataene skal indberettes, er anført i Kommissionens forordning (EF) nr. 2163/2001, som er omtalt ovenfor. Dataene indberettes til Eurostat i elektronisk format og behandles i et sikkert miljø med begrænset adgang. Der anvendes detaljerede valideringsprocedurer for at analysere kvaliteten af de indberettede data. Valideringsrapporterne sendes til medlemsstaterne med en redegørelse for de vigtigste fejl og med anmodning om indberetning af rettede datasæt. De data, der efter valideringskontrollen anses for at være fejlfri, indlæses i databasen. Denne proces kan gentages, indtil alle fejl er

rettet. Der sker hele tiden forbedringer af valideringsprocedurene. Tabel 2 giver en oversigt over den nuværende situation med hensyn til datamodtagelse og –indlæsning.

Tabel 2: Data til rådighed pr. 3.11.2004 (% poster indlæst)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1-Q4	Q1	Q2
BE	OK	OK	OK	OK	OK		
CZ		OK	OK	OK	OK	OK	
DK	OK	OK	OK	OK	OK	99%	99%
DE	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
EE					OK	OK	
EL							
ES	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK
FR	OK	OK	OK	OK	OK	99%	
IE	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
IT	OK	OK	OK	OK	OK		
CY				OK	OK	OK	R
LV				OK	OK	OK	
LT					OK	OK	
LU	OK	OK	OK	OK	OK	99%	
HU			OK	OK	OK	OK	OK
MT			Q3 99%				
NL	OK	OK	OK	OK	Q1 OK Q4 99%	R	
AT	OK	OK	OK	OK	OK		
PL						OK	
PT	OK	OK	OK	OK	R	OK	
SI			R	R	Q1 OK	OK	
SK					OK	99%	99%
FI	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
SE	AD	OK	OK	OK	OK	OK	
UK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	
LI							
NO	OK	OK	OK	OK	R		

R Data afvist (under tærsklen på 99 %) på grund af fejl.
 OK Data fuldstændig (100 %) indlæst i produktionsdatabasen (PERT).
 AD Data indberettet i henhold til tidligere direktiver.

De validerede mikrodata aggregeres herefter, således at der kan udarbejdes statistiske tabeller, der kan formidles.

Som en yderligere valideringskontrol blev det besluttet at sammenligne tabeller udarbejdet på grundlag af de aggregater, som Eurostat er kommet frem til, og de tabeller, der indeholder nationale aggregater. Denne sammenligning, der afslørede yderligere uoverensstemmelser, har gjort det muligt at afklare en række metodologiske problemer, som stadig fandtes i de nationale dataindsamlinger, og har i høj grad forbedret kvaliteten af de statistikker, der udarbejdes på grundlag af forordningen.

2.3.2 Eurostats metodologiske rådgivning til medlemsstaterne

Eurostat har udarbejdet en håndbog⁷, der fungerer som vejledning for medlemsstaterne og kandidatlandene, når de skal anvende forordningen. Håndbogen vil blive ajourført regelmæssigt, så den kommer til at indeholde de nyeste oplysninger, dokumenter og retningslinjer, der er relevante for indsamlingen af disse statistikker. Eurostat har også givet bilateral assistance til medlemsstaterne og kandidatlandene om særlige problemer i forbindelse med anvendelsen. Disse problemer er beskrevet i håndbogen, hvis de er af generel karakter.

Håndbogen er opbygget som følger:

Del A: anbefalinger vedrørende stikprøveundersøgelser af vejgodstrafikken.

Del A i håndbogen indeholder generelle retningslinjer for gennemførelsen af de undersøgelser af vejgodstrafikken, der er nødvendige for at indsamle oplysninger som krævet i Rådets forordning 1172/98. Denne del indeholder de principper og metoder, der kan anvendes og bliver anvendt, og er relevant både for indførelsen af nye undersøgelser og for ændring af eksisterende undersøgelser.

Del B: anbefalinger vedrørende variablerne – definitioner og forklarende bemærkninger.

Del B i manualen indeholder en systematisk beskrivelse af alle variabler i forordningen med definitioner, yderligere forklaringer og anbefalinger.

Denne del indeholder også yderligere oplysninger om spørgsmål som f.eks. præcisionsstandarder og dataenes dækning.

Del C: Forskrifter for indberetning af data til Eurostat og anbefalinger vedrørende formidlingen.

Del C i manualen indeholder retningslinjer for de tekniske aspekter af dataindberetningen til Eurostat. Denne del omfatter emner som datastruktur, postformater, filnavne og elektronisk dataoverførsel. Den indeholder også oplysninger om datavalideringen hos Eurostat, om aggregeringen af dataene til hjælpe- og standardtabeller og endelig om Eurostats formidling af dataene.

⁷

Reference Manual for the implementation of Council Regulation 1172/98 on statistics on the carriage of goods by road, Eurostat, Luxembourg, samlingen "Metoder og nomenklaturer", 2003.

Eurostat har også udarbejdet et dokument med titlen *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*⁸, som indeholder et resumé af de forskellige landes oplysninger om den metodologi, de har brugt i undersøgelserne i vejgodstrafikken, jf. forordningens artikel 7.

2.3.3 Data formidlet af Eurostat

Efter vedtagelsen af Kommissionens forordning (EF) nr. 6/2003, som indeholder de detaljerede bestemmelser for formidlingen af data, der er indsamlet på grundlag af Rådets forordning, indlæses alle de data, der er til rådighed, i databasen NewCronos, så snart de er blevet godkendt ved valideringskontrollen. Brugere har således adgang til statistiske tabeller, der er baseret på de data, der er blevet indberettet i henhold til forordningen, og som dækker perioden 1999 og frem (jf. tabel 2).

På grundlag af de statistikker, der er indsamlet i henhold til forordningen, har Eurostat også udarbejdet fem korte publikationer i serien "*Statistics in Focus*", om følgende emner:

- den generelle udviklingstendens inden for vejgodstrafik
- cabotagekørsel
- transport af farligt gods.

Denne publikationsserie udkommer fortsat regelmæssigt.

Medlemsstaterne deltager aktivt i valideringen af disse publikationer.

Bilaget indeholder et udvalg af statistiske tabeller.

3 KONKLUSIONER

Erfaringerne med gennemførelsen af Rådets forordning 1172/98 har generelt været positive. Der er blevet lagt meget arbejde og mange ressourcer i etableringen af et helt nyt system. Alle problemerne i forbindelse med indberetning, indlæsning og validering af dataene og fortolkningen af forordningen er blevet behandlet, og de fleste af dem er blevet løst. Der er også opnået enighed om spørgsmålene i forbindelse med formidling og fortrolighedsproblemerne i tilknytning hertil, og formidlingen af data er begyndt.

3.1 UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT

På kort sigt vil hovedvægten blive lagt på formidling både af nye variabler og af tidsrækkerne med de vigtigste variabler i tilknytning til vejtrafikstatistikker samt de tiltrædende landes anvendelse af forordningen. Som anført i afsnit 1.4 forventes det, at disse lande vil kunne anvende alle forordningens bestemmelser allerede ved tiltrædelsen.

Som nævnt i afsnit 1.3, er der ved at blive udarbejdet kommissionsforordninger om præcisionsstandarder og om udløbet af overgangsperioden for fuldstændig regional kodning.

Som beskrevet i afsnit 2.2 har Kommissionen ikke til hensigt at yde yderligere finansiel støtte til medlemsstaterne i henhold til artikel 8. De nye medlemsstater og de resterende

⁸ Offentliggøres i 2004 i samlingen "Metoder og nomenklatur".

kandidatlande kan i princippet få finansiel støtte gennem de ressourcer, der er afsat i forbindelse med udvidelsesprocessen.

3.2 UDVIKLINGEN PÅ LÆNGERE SIGT

3.2.1 Dækning af køretøjer under tærsklerne

I henhold til forordningens artikel 1 kan køretøjer under bestemte vægtgrænser undtages fra indberetningen med henblik på at begrænse omkostningerne til disse undersøgelser i medlemsstaterne. Nogle medlemsstater indsamler imidlertid en del af disse oplysninger til eget brug. Disse mindre vare- og lastmotorkøretøjer tegner sig for en relativt lille del af trafikken målt i ton og ton-km, og det har ikke ret stor betydning for statistikkernes kvalitet, at de ikke medtages. Små vare- og lastmotorkøretøjer tegner sig dog for en stor del af selve vejtrafikken målt i køretøjskilometer. Det vil derfor være vigtigt i fremtiden detaljeret at analysere virkningen af disse tærskler på kvaliteten af alle de oplysninger, der indsamles i henhold til forordningen. Det kan tænkes at være hensigtsmæssigt at foreslå en form for regelmæssig dataindsamling om køretøjer under de nuværende vægtgrænser.

3.2.2 Dækning af køretøjer fra lande uden for EU

I henhold til artikel 1 er dataindsamlingen i henhold til forordningen baseret på nationalitetsbegrebet, dvs. at den omfatter køretøjer, der er registreret i de indberettende lande. Dette begreb var nødvendigt for at give mulighed for nationale undersøgelser og for at undgå indsamling af data ved de nationale grænser inden for EU. Statistikker for andre transportformer er imidlertid baseret på et andet begreb, nemlig territorialitetsbegrebet. For vejtransports vedkommende vil dette omfatte den samlede strøm af varer og køretøjer, der kommer ind i, forlader eller bevæger sig inden for et land, uanset transportkøretøjets nationalitet. I henhold til forordningen er oplysninger om varer transporteret i de indberettende lande af køretøjer, der er registreret i andre lande, kun til rådighed, hvis disse andre lande er EU-medlemsstater. Efterhånden som flere lande bliver medlemmer af EU, vil Eurostat kunne få et bredere overblik over de varer, der transporteres inden for EU, uanset transportkøretøjets nationalitet, selv om billedet aldrig bliver helt komplet. For at give et samlet billede af vejgodstrafikken på EU's område vil det måske være nødvendigt med yderligere foranstaltninger med henblik på indsamling af data om transport udført af køretøjer, der er registreret uden for EU.

BILAG: Udvalgte statistiske tabeller

Tabel 3: National transport, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	15 758	19 754	20 565	20 392	19 584	2.43%
DK	10 421	11 000	10 887	11 057	11 012	1.37%
DE	226 887	226 529	230 016	225 474	227 205	28.23%
EL*	:	:	:	:	:	:
ES**	98 134	106 936	114 004	129 510	138 412	17.20%
FR	159 026	163 163	168 572	169 742	170 895	21.23%
IE	7 737	8 337	9 122	10 731	11 935	1.48%
IT	151 967	158 250	154 749	160 082	:	:
LU	377	415	487	583	565	0.07%
NL	32 682	31 538	31 000	30 257	:	:
AT	12 280	12 389	12 454	12 663	13 036	1.62%
PT***	14 309	14 220	16 351	14 916	:	:
FI	25 806	27 717	26 678	28 071	26 896	3.34%
SE	30 422	31 451	29 967	31 836	31 467	3.91%
UK	149 019	150 337	149 760	150 920	153 933	19.12%
I alt****	934 825	962 036	974 612	996 234	804 940	100.00%

* Siden 1999 har Grækenland ikke indberettet data.

** Siden 2002 har Spanien i sine undersøgelser inkluderet tal om godstransport inden for samme by, hvilket har medført en betydelig stigning i tallene om national transport.

*** Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

**** I alt eksklusive Grækenland (1999–2003) og eksklusive Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 4: International transport i alt (læsset, losset, tredjelandstrafik og cabotagettransport), 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	21 526	31 293	32 617	32 496	30 959	12.14%
DK	12 814	13 021	11 269	11 459	11 997	4.70%
DE	51 539	54 179	58 948	59 740	63 545	24.91%
EL*	:	:	:	:	:	:
ES	36 128	41 782	47 041	55 039	54 183	21.24%
FR	45 688	40 836	38 298	34 617	32 700	12.82%
IE	2 469	3 938	3 203	3 545	3 715	1.46%
IT	25 324	26 427	31 764	32 600	:	:
LU	5 936	7 195	8 212	8 596	9 079	3.56%
NL	50 882	48 028	47 492	47 161	:	:
AT	21 702	22 733	25 078	25 835	26 520	10.40%
PT**	11 778	12 616	13 616	14 807	:	:
FI	3 850	4 258	3 800	3 897	4 030	1.58%
SE***	2 738	4 169	4 191	4 816	5 171	2.03%
UK	17 241	15 284	13 504	13 115	13 210	5.18%
I alt****	309 615	325 759	339 033	347 723	255 109	100.00%

* Siden 1999 har Grækenland ikke indberettet data.

** Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

*** 1999-tallene for Sverige indbefatter ikke cabotagettransport.

**** I alt eksklusive Grækenland (1999–2003) og eksklusive Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 5: International transport (eksklusive tredjelandstrafik og cabotagettransport) – læsset og losset, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	17 250	25 320	26 501	25 160	23 867	10.84%
DK	12 276	12 166	10 510	10 895	11 208	5.09%
DE	45 652	48 684	52 150	52 174	56 072	25.46%
EL*	:	:	:	:	:	:
ES	35 066	40 472	45 323	52 353	51 515	23.39%
FR	41 975	37 863	35 917	32 673	31 304	14.21%
IE	1 699	2 650	2 295	2 680	2 927	1.33%
IT	24 465	25 742	30 553	31 400	:	:
LU	1 461	1 529	2 009	2 358	2 487	1.13%
NL	41 005	37 876	37 470	36 782	:	:
AT	15 653	16 712	18 623	19 002	19 777	8.98%
PT**	10 990	11 792	12 135	12 870	:	:
FI	3 712	3 977	3 671	3 708	3 907	1.77%
SE	2 721	3 732	3 681	4 080	4 294	1.95%
UK	16 905	14 951	13 208	12 816	12 873	5.85%
I alt***	270 830	283 466	294 046	298 951	220 231	100.00%

* Siden 1999 har Grækenland ikke indberettet data.

** Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

*** I alt eksklusive Grækenland (1999–2003) og eksklusive Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 6: Tredjelandstrafik udført af køretøjer fra de indberettende lande, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	3 338	4 606	4 481	5 110	5 225	19.61%
DK	436	607	573	432	598	2.24%
DE	4 355	4 087	5 109	5 964	5 907	22.17%
EL*	:	:	:	:	:	:
ES	791	1 063	1 368	2 101	1 919	7.20%
FR	2 957	2 158	1 774	1 414	846	3.18%
IE	354	562	371	445	296	1.11%
IT	509	412	610	528	:	:
LU	3 436	4 436	4 647	4 254	4 548	17.07%
NL	8 245	8 455	8 020	8 570	:	:
AT	5 827	5 676	6 006	6 393	6 289	23.61%
PT**	688	784	1 333	1 751	:	:
FI	103	231	82	159	98	0.37%
SE	17	318	348	571	646	2.42%
UK	293	223	238	214	269	1.01%
I alt***	31 349	33 618	34 960	37 906	26 641	100.00%

* Siden 1999 har Grækenland ikke indberettet data.

** Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

*** I alt eksklusive Grækenland (1999–2003) og eksklusive Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 7: Cabotagekørsel udført inden for EU af transportvirksomheder, der er registreret i medlemsstaterne, i 2003 – i 1 000 tkm

Cabotagekørsel udført i:															
Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra:	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK
BE		:C	350 257	:C	35 342	961 018	:C	63 324	3 433	147 706	11 900	:C	3 555	:C	269 843
DK	:C		75 485	-	:C	:C	-	:C	-	986	:C	-	51 689	-	9 745
DE	24 362	48 879		41 525	173 076	414 897	-	325 223	1 430	55 195	165 690	:C	110 560	:C	121 493
EL*	:	:	:		:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ES	-	-	23 070	-		638 526	-	45 323	-	:C	-	:C	-	-	:C
FR	48 422	:C	77 514	:C	78 495		-	156 897	:C	:C	:C	-	-	-	172 882
IE	-	-	:C	-	:C	12 826		:C	-	-	-	-	-	-	461 339
IT	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:	:	:	:	:
LU	106 152	54 151	759 104	-	14 480	1 027 020	:C	47 152		4 913	11 326	:C	:C	-	8 972
NL	:	:	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:	:	:
AT	1 816	120	238 900	2 142	5 729	15 053	:C	170 792	:C	1 033		-	3 589	-	5 662
PT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:		:	:	:
SE	:C	:C	156 767	-	:C	:C	-	:C	-	:C	-	-		6 125	:C
FI	-	-	:C	-	:C	-	-	-	-	-	-	-	:C		-
UK	5 570	-	22 016	-	:C	25 803	:C	:C	:C	3 684	-	-	-	-	
I alt*	189 382	118 403	1 719 772	46 723	320 382	3 096 471	4 733	819 840	6 313	215 429	189 100	30 957	178 608	6 745	1 070 008

:C Fortroligt

* I alt eksklusive Grækenland, Italien, Nederlandene og Portugal.

- Ikke relevant

Tabel 8: Cabotagekørsel udført uden for EU af transportvirksomheder, der er registreret i medlemsstaterne, i 2003 – i 1 000 tkm

Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra:	Cabotagekørsel udført i:				
	CH	NO	TILTR.	Andre**	I alt ekstra-EU-15
BE	2 679	-	5 354	1 318	9 350
DK	-	50 035	-	-	50 035
DE	33 412	:C	19 351	13 823	79 243
EL	:	:	:	:	:
ES	-	-	-	4 172	4 172
FR	:C	-	-	8 202	10 060
IE	-	-	-	-	-
IT	:	:	:	:	:
LU	3 331	:C	1 264	271	5 708
NL	:	:	:	:	:
AT	3 224	:C	6 219	203	9 919
PT	:	:	:	:	:
FI	-	:C	-	-	6 686
SE	-	49 111	-	-	49 111
UK	-	-	-	-	-
I alt*	44 504	119 605	32 188	27 989	224 286

:c Fortroligt

* I alt eksklusive Grækenland, Italien, Nederlandene og Portugal.

- Ikke relevant

Tabel 9: Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra de indberettende lande, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	938	1 366	1 635	2 226	1 867	22.67%
DK	102	248	187	132	191	2.32%
DE	1 533	1 408	1 688	1 602	1 565	19.00%
EL	:	:	:	:	:	:
ES	271	246	350	586	749	9.09%
FR	756	815	607	530	551	6.69%
IE	416	725	537	420	491	5.97%
IT	350	273	599	671	:	:
LU	1 039	1 230	1 556	1 984	2 044	24.82%
NL	1 632	1 697	2 002	1 810	:	:
AT	222	345	449	440	455	5.52%
PT	99	40	148	187	:	:
FI	35	49	46	30	25	0.30%
SE*	:	119	164	165	230	2.79%
UK	44	110	59	85	68	0.83%
I alt**	7 436	8 672	10 029	10 868	8 237	100.00%

* Sverige har ikke indberettet data om cabotagekørsel for 1999.

** I alt eksklusive Grækenland (1999-2003), Sverige (1999) og Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 10: Cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra samtlige EU-medlemsstater efter land, i hvilket cabotagekørslen finder sted, 1999-2003 - i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	419	467	613	437	189	2.30%
DK	40	52	100	109	118	1.44%
DE	2 535	2 571	2 648	3 032	1 720	20.88%
EL	7	64	79	102	47	0.57%
ES	537	411	600	643	320	3.89%
FR	1 488	2 074	2 657	3 299	3 096	37.59%
IE	5	25	10	14	5	0.06%
IT	933	714	888	754	820	9.95%
LU	11	9	16	24	6	0.08%
NL	171	225	266	295	215	2.62%
AT	142	217	291	217	189	2.30%
PT	30	42	30	35	31	0.38%
FI	0	2	32	2	7	0.08%
SE	236	210	217	203	179	2.17%
UK	712	1 325	1 292	1 465	1 070	12.99%
CH	44	50	79	66	45	0.54%
NO	12	50	51	83	120	1.45%
Andre	113	162	159	88	60	0.73%
I alt*	7 436	8 672	10 029	10 868	8 237	100.00%

* Eksklusive cabotagekørsel udført af transportvirksomheder fra Grækenland (1999-2003), fra Sverige (1999) og fra Italien, Nederlandene og Portugal (2003)

Tabel 11: Transport af farligt gods efter indberettende land, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
BE	2 768	3 545	4 177	3 779	2 623	4.85%
DK	887	853	827	998	780	1.44%
DE	12 261	12 782	13 437	12 034	12 777	23.61%
EL	:	:	:	:	:	:
ES	8 998	10 690	10 300	12 036	12 185	22.52%
FR	8 328	7 607	8 132	8 471	8 797	16.26%
IE	597	954	1 139	1 094	1 414	2.61%
IT	10 875	10 894	11 086	10 523	:	:
LU	200	189	245	337	327	0.60%
NL	950	848	2 123	1 680	:	:
AT	960	924	1 064	985	1 132	2.09%
PT*	1 571	1 276	1 775	1 730	:	:
FI	1 946	2 077	2 427	2 253	2 401	4.44%
SE	:	1 779	1 623	2 009	1 778	3.29%
UK	10 790	11 654	10 655	10 178	9 899	18.29%
I alt**	61 131	66 072	69 010	68 107	54 113	100.00%

* Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

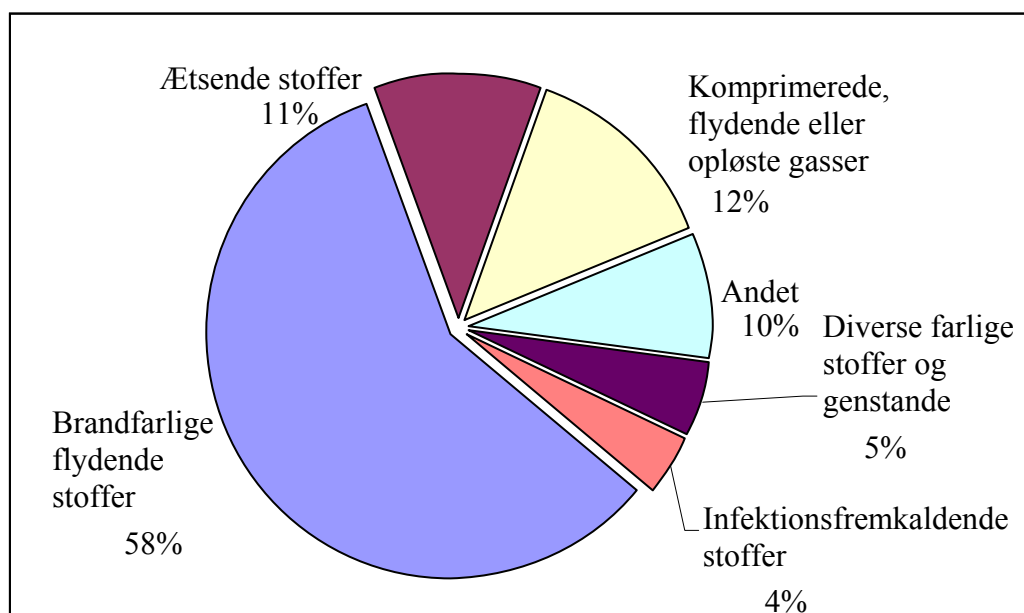
** I alt eksklusive Grækenland (1999-2003), Sverige (1999) og Italien, Nederlandene og Portugal (2003).

Tabel 12: Transport af farligt gods i samtlige medlemsstater efter type farligt gods, 1999-2003 – i mio. tkm

	1999	2000	2001	2002	2003	Andel i 2003
Eksplorative stoffer og genstande	277	505	439	744	445	0.82%
Komprimerede, flydende eller opløste gasser	7 792	8 562	8 504	8 969	6 675	12.33%
Brandfarlige flydende stoffer	36 098	37 908	40 775	39 632	31 520	58.25%
Brandfarlige faste stoffer	986	1 262	1 092	1 192	793	1.47%
Selvantændelige stoffer	2 049	2 470	2 129	2 647	2 132	3.94%
Stoffer, som ved kontakt med vand afgiver brandfarlige gasser	217	156	231	115	160	0.30%
Brændstoffer	1 371	1 953	1 592	1 621	1 841	3.40%
Organiske peroxyder	170	152	160	246	239	0.44%
Giftige stoffer	1 229	1 595	1 568	1 423	1 304	2.41%
Infektionsfremkaldende stoffer	197	198	321	185	91	0.17%
Radioaktive stoffer	65	100	36	62	53	0.10%
Ætsende stoffer	7 360	7 880	7 992	7 721	6 125	11.32%
Diverse farlige stoffer og genstande	3 252	3 224	4 056	3 453	2 736	5.06%
Ukendt farligt gods	70	107	115	97	-	-
I alt*	61 132	66 072	69 011	68 106	54 115	100.00%

* Eksklusive Grækenland (1999-2003), Sverige (1999) og Italien, Nederlandene og Portugal (2003). Siden 2000 har Portugal kun indberettet transport for fremmed regning; det samlede tal er beregnet på grundlag af den andel, som transport for egen regning udgjorde i 1999.

Figur 1: Transport af farligt gods, EU-15*, andel efter type farligt gods, 2003, tkm



* Se fodnoten til tabel 12.