EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2017 12 14
COM(2017) 775 final

KOMISIJOS ATASKAITA TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

dėl 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų įgyvendinimo

TURINYS

1. ĮVADAS 2
1.1. Ataskaitos tikslas 2
1.2. Teisinės sistemos aplinkybės 2
1.3. Politinės aplinkybės 3
1.4. Taikymas valstybėms narėms ir kitoms šalims 3
2. TOLESNI REGLAMENTO ĮGYVENDINIMO VEIKSMAI 4
2.1. Teisinių prievolių laikymasis 4
2.2. Valstybėse narėse taikomi duomenų rinkimo metodai 4
2.3. Administracinė našta valstybėms narėms 4
2.4. Administracinės naštos sumažinimas ir supaprastinimas 5
2.5. Duomenų patvirtinimas ir gaunamų statistinių duomenų kokybė 5
2.6. Metodinė pagalba valstybėms narėms 6
3. STATISTINIAI REZULTATAI 7
3.1. ES krovinių vežimo keliais tendencijos 7
3.2. Duomenų sklaida 7
3.2.1. „Eurobase“ sklaidos lentelės 7
3.2.2. Leidiniai 7
4. Tolesnis krovinių vežimo keliais statistikos plėtojimas 8
5. IŠVADOS 8

1. ĮVADAS

1.1. ATASKAITOS TIKSLAS

Pagal 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų[1] 7 straipsnį Komisija iki 2014 m. gruodžio 31 d. ir vėliau kas trejus metus turi pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai reglamento įgyvendinimo ataskaitą. Tai yra antroji ataskaita, kuria įvykdomas šis reikalavimas.

Šioje ataskaitoje apžvelgiamos bendrosios aplinkybės, politinės aplinkybės ir teisės akto taikymo sritis. Toliau joje aptariami klausimai, susiję su teisės akto įgyvendinimu, ir pateikiami gauti statistiniai rezultatai. Paskutiniuose skirsniuose aptariami veiksmai, kurių imtasi reaguojant į pirmojoje ataskaitoje nurodytus pasiūlymus, kaip toliau plėtoti krovinių vežimo keliais statistiką.

1.2. TEISINĖS SISTEMOS APLINKYBĖS

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 yra nauja redakcija išdėstytas 1998 m. gegužės 25 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1172/98 su vėlesniais pakeitimais, ir juo siekiama vežimo keliais duomenų rinkimo teisinį pagrindą suderinti su Lisabonos sutarties nuostatomis. Pats reglamentas yra didelis žingsnis pirmyn plėtojant transporto statistiką Europos Sąjungoje. Juo sukuriamas teisinis pagrindas labai įvairiems duomenims apie krovinių vežimą keliais rinkti. Teisės akte taip pat daug dėmesio skiriama statistinės informacijos kokybei ir palyginamumui – jame nustatytas reikalavimas, kad Komisijai būtų siunčiami krovinių vežimo keliais veiklos vykdytojų tyrimų mikroduomenys.

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 siekiama užtikrinti, kad Komisija, kitos ES institucijos ir nacionalinės vyriausybės gautų palyginamus, patikimus, darnius, reguliariai teikiamus ir išsamius statistinius duomenis apie krovinių vežimo keliais mastą ir raidą. Šie duomenys yra reikalingi ES politikai formuoti, stebėti ir vertinti.

Valstybės narės siunčia informaciją Komisijai kaip mikroduomenis: tada Komisija gali vartotojams pateikti statistinių duomenų lenteles, kuriose, laikantis konfidencialumo apsaugos nuostatų, išdėstomi įvairūs kintamųjų deriniai.

Rengiant Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 buvo siekiama kuo labiau sumažinti transporto bendrovėms tenkančią naštą. Duomenys renkami tiriant imtis; todėl informacijos prašoma tik apie transporto priemonių imtį ir tik už ribotą laikotarpį (paprastai savaitę). Valstybės narės gali į tyrimą neįtraukti vežimo operacijų, kurios buvo vykdomos tam tikrų ribų neviršijančiomis transporto priemonėmis[2].

[1] 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų. Tekstas svarbus EEE. OL L 032, 2012 2 3, p. 1–18.

[2] Kiekviena valstybė narė gali netaikyti šio reglamento kelių transporto priemonėms, kurių keliamoji galia arba maksimalus leistinas pakrauto automobilio svoris neviršija tam tikros ribos. Ši riba, taikoma pavienei motorinei transporto priemonei, negali viršyti 3,5 tonos keliamosios galios arba 6 tonų maksimalaus leistino svorio.

1.3. POLITINĖS APLINKYBĖS

Kuriant bendrąją transporto politiką reikalingos nuodugnios žinios apie krovinių vežimo keliais mastą ir raidą.

Politinė svarba yra labai didelė: baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“[3] apibrėžta dešimt konkurencingos ir efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimo tikslų (kriterijų, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 60 proc.). Išsami krovinių vežimo keliais statistika yra reikalinga tam, kad būtų galima stebėti, kaip sekasi siekti kai kurių iš šių tikslų (pavyzdžiui, iki 2030 m. 30 proc. krovinių vežimo ilgesniais negu 300 km kelių maršrutais veiklos perkelti kitų rūšių transportui).

Kad galėtų atlikti jai patikėtas bendros transporto politikos įgyvendinimo užduotis, Komisija turi turėti palyginamų, patikimų, laiko atžvilgiu suderintų, reguliariai teikiamų ir išsamių statistinių duomenų apie krovinių vežimo keliais ES registruotomis transporto priemonėmis mastą ir raidą bei šiam vežimui skirtų transporto priemonių naudojimo mastą.

Pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 renkami duomenys taip pat labai vertingi profesinėms organizacijoms, transporto bendrovėms, tyrėjams, kelių transporto modelių kūrėjams, nes nuodugnios žinios apie rinką padeda didinti šio sektoriaus įmonių konkurencingumą.

1.4. TAIKYMAS VALSTYBĖMS NARĖMS IR KITOMS ŠALIMS

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visoms valstybėms narėms.

Jame reikalaujama, kad visos valstybės narės teiktų duomenis. Pagal reglamento 1 straipsnio 3 dalį vienintelė šios taisyklės išimtis daroma Maltai, nes Maltoje yra registruota nedaug krovininių kelių transporto priemonių, kurioms suteikta patvirtinta Bendrijos licencija. Reikšmingų ir patikimų duomenų apie nedidelį transporto priemonių parką rinkimas būtų neproporcinga našta Maltos įmonėms.

Duomenis taip pat teikia dvi Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) šalys – Norvegija ir Šveicarija.

[3] COM(2011) 144, 2011 3 28.

2. TOLESNI REGLAMENTO ĮGYVENDINIMO VEIKSMAI

2.1. TEISINIŲ PRIEVOLIŲ LAIKYMASIS

Reglamente (ES) Nr. 70/2012 apibrėžtų duomenų teikimo prievolių labai gerai laikomasi. Visos valstybės narės pateikė prašomus duomenų rinkinius, vėluojama buvo tik nedaugeliu atvejų, daugiausia dėl IT pokyčių nacionaliniu lygmeniu. Tai leidžia rengti aukštos kokybės ir patikimą Europos krovinių vežimo keliais statistiką.

2.2. VALSTYBĖSE NARĖSE TAIKOMI DUOMENŲ RINKIMO METODAI

Reglamente (ES) Nr. 70/2012 išdėstyta metodika veikia kaip bendra suderinto duomenų rinkimo ir duomenų palyginamumo užtikrinimo sistema.

Komisija kas trejus metus renka informaciją apie nacionalinius duomenų rinkimo metodus (naudojamus registrus, atrankos metodiką, aprėptį ir pan.) ir ją skelbia leidinyje „Valstybių narių ir šalių kandidačių krovinių vežimo keliais tyrimuose taikomos metodikos“ (angl. „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“).

2.3. ADMINISTRACINĖ NAŠTA VALSTYBĖMS NARĖMS

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 buvo parengtas siekiant konkretaus uždavinio – kad valstybėms narėms tektų kuo mažesnė našta. Dauguma duomenis teikiančių šalių neturėjo imtis jokių konkrečių papildomų priemonių, nes esamų procesų pakako duomenų rinkimo reikalavimams įvykdyti. Komisija taip pat surinko informaciją apie naštą respondentams.

Apskritai tik kelios valstybės narės sugebėjo tiksliai įvertinti dėl reglamento įgyvendinimo joms tekusią naštą. Nepaisant to, galima daryti šias išvadas:

- didžioji dauguma duomenis teikiančių šalių mano, kad darbo krūvis, susijęs su reguliariu duomenų teikimu, yra priimtinas;
- įvairioms šalims teko labai skirtinga duomenų rinkimo našta, ji itin priklauso nuo turimų nacionalinių duomenų rinkimo sistemų. Konkrečiai, remiantis į šį klausimą atsakiusių duomenis teikiančių šalių imtimi, atrodo, kad:
    - duomenims apie vieną transporto priemonę ir jos reisus per tiriamąjį laikotarpį pateikti respondentams vidutiniškai reikia apie 10–45 minučių, priklausomai nuo taikytos duomenų rinkimo sistemos;
    - duomenims apie vieną transporto priemonę, kuria per tiriamąjį laikotarpį nebuvo vykstama į jokius reisus, pateikti respondentams vidutiniškai reikia apie 2–7 minučių;
    - kai yra galimybė surinkti ir nusiųsti duomenis elektroniniu formatu, gerokai sumažėja respondentams tenkanti duomenų teikimo našta.

Pažymėtina, kad naštą, susidarančią dėl duomenų rinkimo tyrimo, atliekamo pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012, kompensuoja gaunamų statistinių duomenų pridėtinė vertė. Konkrečiau:

- Komisija valdo konfidencialius nacionalinius mikroduomenis, kuriuos pateikia kiekviena valstybė narė, ir parengia išsamius nacionalinius duomenis (D lenteles). Iš šių lentelių

kiekviena duomenis teikianti šalis gali gauti išsamią statistinę informaciją apie visas krovinių vežimo keliais operacijas savo teritorijoje, vykdomas bet kurioje ES šalyje (išskyrus Maltą) ir Šveicarijoje bei Norvegijoje registruotais sunkvežimiais. Šio reglamento įgyvendinimu ir Komisijos teikiama paslauga užtikrinama, kad duomenų rinkimas apie kitų šalių sunkvežimius nacionaliniu lygmeniu nebūtų dubliuojamas.

- Dalyvaujančios šalys yra labai suinteresuotos parengiama statistika; tyrimo rezultatai teikia pridėtinę vertę ir yra būtini Europos krovinių vežimo keliais rinkai stebėti.
- Mikroduomenų lygmens informacijos rinkimas ir valdymas suteikia lankstumo, kai reikia nedelsiant ir be papildomų nacionalinio lygmens pastangų patenkinti konkrečias ES politikos reikmes, susijusias su statistine informacija. Tokios informacijos dažnai reikia politikos tarnyboms, kad jos galėtų parengti ataskaitas ar įvertinti atitinkamus teisės aktus ir tikslinius politikos rodiklius.

2.4. ADMINISTRACINĖS NAŠTOS SUMAŽINIMAS IR SUPAPRASTINIMAS

Komisija nuolat rūpinasi, kad būtų sumažinta ir supaprastinta administracinė našta. Įvertinusi iš valstybių narių gautą grįžtamąją informaciją ir bendradarbiaudama su nacionalinėmis statistikos institucijomis, Komisija įgyvendina konkrečius veiksmus, kuriais sumažinama duomenų rinkimo ir ataskaitų teikimo našta nacionalinėms institucijoms ir tyrimų respondentams. Tai, be kita ko, yra šie veiksmai:

1. priemonių, kuriomis lengvinamas išsamių regioninių duomenų teikimas (NUTS 3), rengimas;
2. automatizuotų mikroduomenų perdavimo ir patvirtinimo priemonių ir procedūrų rengimas, kad valstybėms narėms būtų galima teikti grįžtamąją informaciją apie duomenų kokybę ir konkrečias kiekvieno duomenų rinkinio klaidas;
3. skatinimas naudoti ir pagalba sudarant elektroninius klausimynus ir ataskaitų teikimo internetu sistemas nacionaliniu lygmeniu;
4. valstybių narių nacionalinių ekspertų (darbo grupių ir specialios paskirties grupių) ir kaimyninių šalių ekspertų reguliarių posėdžių organizavimas siekiant keistis gerąja patirtimi ir aptarti duomenų kokybę, problemas ir sprendimus.

2.5. DUOMENŲ PATVIRTINIMAS IR GAUNAMŲ STATISTINIŲ DUOMENŲ KOKYBĖ

Nors už krovinių vežimo keliais tyrimo vykdymo kokybę atsakingos valstybės narės, Komisija imasi visų priemonių gautų duomenų klaidoms nustatyti ir tvarko veiksmingą bei patikimą IT sistemą duomenims patvirtinti ir tvarkyti. Komisija valstybėms narėms reguliariai teikia grįžtamąją informaciją įvairiais klausimais, kuriuos gali prireikti ištirti nuodugniau.

Duomenis teikiančios šalys deda visas pagrįstas pastangas, kad ištaisytų klaidas, ypač pasikartojančias. Patvirtinimo procedūra apima ketvirtinių ir metinių mikroduomenų patvirtinimą ir nacionalinio, tarptautinio ir viso transporto duomenų laiko eilučių patikras.

- *Mikroduomenų patvirtinimas*. Siekiant užtikrinti, kad duomenų rinkiniai būtų parengti be klaidų, duomenis teikiančios šalys gauna kiekvieno duomenų perdavimo patvirtinimo ataskaitą, kurioje pateikiama mikroduomenų lygmens informacija, kad būtų įmanoma lengvai ištaisyti visas aptiktas klaidas. Šis procesas kartojamas, kol ištaisomos visos klaidos. Be to, Komisija nuolat tobulina savo patvirtinimo taisykles,

siekdama jas suderinti su kintančiais poreikiais ir užtikrinti, kad būtų rengiama aukštos kokybės statistika.

- *Laiko eilučių patikros*. Komisijos (Eurostato) nuomone, svarbu prieš skelbiant duomenis nustatyti laiko eilučių išskirtis, nes krovinių vežimo keliais statistika yra naudojama įvairiose Komisijos ataskaitose darant išvadas apie vežimo keliais rinkos raidą. Ji konkrečiai reikalauja, kad duomenis teikiančios šalys patvirtintų tendencijas, jeigu pastebi reikšmingų svyravimų. Prireikus valstybės narės teikia patikslintus duomenų rinkinius arba nurodo laiko eilučių svarbių variacijų priežastis.

Jeigu yra klaidų, visos duomenis teikiančios šalys duomenis tikslina.

2.6. METODINĖ PAGALBA VALSTYBĖMS NARĖMS

Komisija nuolat teikia metodinę pagalbą ir techninę paramą krovinių vežimo keliais statistinių duomenų reglamentui įgyvendinti ir užtikrina aukštą duomenų ir metaduomenų informacinės sistemos kokybę.

Siekdama duomenis teikiančioms šalims suteikti Reglamento (ES) Nr. 70/2012 įgyvendinimo metodines gaires, Komisija parengė du vadovus:

- *Krovinių vežimo keliais metodiką*[4] (angl. „Road freight transport methodology“), kuria valstybės narės, šalys kandidatės ir Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) šalys remiasi rinkdamos krovinių vežimo keliais statistinius duomenis;
- *Valstybių narių ir šalių kandidačių krovinių vežimo keliais tyrimuose naudojamas metodikas*,[5] kuriose pateikiami duomenis teikiančiose šalyse atliekamų krovinių vežimo keliais tyrimų metodiniai aspektai.

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications
[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-007?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications

3. STATISTINIAI REZULTATAI[6]

3.1. ES KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS TENDENCIJOS

Europos Sąjungoje krovinių vežimas keliais sudaro pagrindinę sausumos transportu vežamų krovinių dalį (apie 75 proc., šis rodiklis pastarąjį dešimtmetį buvo palyginti stabilus). 2015 m. ES krovinių vežimas keliais, matuojant tonkilometriais, padidėjo apie 2,4 proc., palyginti su 2014 m. Nepaisant to, rodiklis vis tiek buvo 7,6 proc. mažesnis už prieš krizę buvusį aukščiausią 2007 m. lygį ir tik šiek tiek (0,7 proc.) viršijo 2010 m. lygį.

Šalių vidaus įmonių atliekamos nacionalinės vežimo operacijos sudaro apie du trečdalius visos krovinių vežimo keliais veiklos, o 2015 m. kabotažo skvarbos lygis buvo apie 3 proc., t. y. vidutiniškai 3 proc. visos nacionalinės krovinių vežimo keliais veiklos Europos Sąjungoje vykdė užsienio vežėjai.

Didėjanti ES bendrosios rinkos integracija iš dalies lemia tai, kad tarptautinių krovinių vežimo keliais operacijų augimo tempas yra didesnis negu nacionalinių operacijų. 2005–2015 m. šalių vidaus vežėjų atliekamos nacionalinės krovinių vežimo keliais veiklos mastas tonkilometriais sumažėjo 6,5 proc., o tarptautinių vežimo operacijų (įskaitant kabotažą) – padidėjo 14,9 proc.

3.2. DUOMENŲ SKLAIDA

3.2.1. „Eurobase“ sklaidos lentelės

Susumuoti duomenys yra įkeliami į „Eurobase“, Komisijos (Eurostato) informacinę sklaidos duomenų bazę iš karto, kai užbaigiamos jų patvirtinimo patikros. Vartotojai gali gauti išsamias statistines lenteles, skelbiamas pagal 2002 m. gruodžio 30 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 6/2003 dėl krovinių gabenimo keliais statistinių duomenų platinimo[7] nuostatas – jose pateikiami duomenys, perduoti pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 laikotarpiu nuo 1999 m.

3.2.2. Leidiniai

Komisija (Eurostatas) taip pat rengia straipsnius *Statistics Explained*[8] šiomis temomis:

- Bendrosios krovinių vežimo keliais tendencijos
- Krovinių vežimas keliais pagal transporto priemonės charakteristikas
- Krovinių vežimas keliais pagal reiso charakteristikas
- Krovinių vežimas keliais pagal krovinių rūšį

Šie straipsniai atnaujinami kasmet, kai surenkami atitinkamų ataskaitinių metų duomenys.

[6] Statistiniai duomenys ir tendencijų analizė pateikiami Komisijos (Eurostato) interneto tinklalapyje: (http://ec.europa.eu/eurostat) ir Komisijos (Mobilumo ir transporto GD) specialiosiose ataskaitose: (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf).

[7] 2002 m. gruodžio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 6/2003 dėl krovinių gabenimo keliais statistinių duomenų platinimo (Tekstas svarbus EEE), OL L 001, 2003 1 4, p. 45–49.

[8] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

Pagal 2013 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 557/2013, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 223/2009 dėl Europos statistikos nuostatos dėl galimybės naudoti konfidencialius duomenis mokslo reikmėms[9], krovinių vežimo keliais mikroduomenys paverčiami anoniminiais ir pateikiami mokslininkams kaip naudojimo mokslo reikmėms bylos.

4. TOLESNIS KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS STATISTIKOS PLĖTOJIMAS

2015–2016 m., dalyvaujant valstybių narių atstovams, surengti keli specialios paskirties grupių ir darbo grupių posėdžiai, kuriuose buvo siekiama išnagrinėti ir pasiūlyti būdus, kaip gerinti duomenų kokybę ir mažinti duomenų rinkimo naštą, taip pat aptarti, ar įmanoma privaloma tvarka surinkti informaciją apie sunkvežimių reisus be krovinio ir duomenis apie sunkvežimių kuro sunaudojimą. Šiuose posėdžiuose įvardytos tam tikros sritys, kuriose turima patirtis gali padėti pagerinti duomenų kokybę ir sumažinti duomenų rinkimo naštą:

- duomenų apie nenaudojamas transporto priemones teikimas,
- tyrimo klausimyno supaprastinimas,
- administracinių duomenų naudojimas,
- tyrimų rezultatų lyginamoji analizė,
- naujų būdų teikti tyrimų duomenis taikymas.

Naujausiame Krovinių vežimo keliais statistinių duomenų vadovo variante Komisija pristatė atrinktų valstybių narių gerąją patirtį minėtose srityse. Ši geroji patirtis padės toliau plėtoti krovinių vežimo keliais statistinius duomenis, gerinti duomenų kokybę ir mažinti duomenų teikimo naštą. Valstybės narės vis dar delsia susitarti dėl privalomo informacijos apie transporto priemonių reisus be krovinio rinkimo (šiuo metu tai daroma savanoriškai) ir duomenų apie sunkvežimių kuro sunaudojimą rinkimo, nes dėl to padidėtų duomenų teikimo našta. Kartu per pastaruosius keletą metų pastebėta, kad vis daugiau statistinių duomenų valstybės narės teikia savanoriškai. Be to, energetikos statistinių duomenų srityje dedamos pastangos rengti išsamesnę kuro sunaudojimo transporto sektoriuje statistiką, taip užtikrinant suderinamumą su bendrais energijos balansais.

5. IŠVADOS

Įgyvendinant Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 įgyta patirtis ir gauti rezultatai vertinami iš esmės teigiamai. Ištekliais, skirtais statistikai rengti nacionaliniu ir Komisijos lygmenimis, buvo sudarytos galimybės gauti palyginamus, aukštos kokybės rezultatus. Komisija padeda valstybėms narėms įgyvendinti reglamentą ir rengti aukštos kokybės statistiką. Komisija sukūrė ir prižiūri informacinę sistemą, taip pat sustiprino komunikaciją, kad būtų kuo labiau sumažinta duomenis teikiančioms šalims tenkanti našta. Paskelbdama nacionalinės gerosios patirties pavyzdžius, ji taip pat pateikė gaires, kaip dar labiau pagerinti duomenų kokybę ir sumažinti duomenų rinkimo ir duomenų teikimo naštą.

[9] 2013 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 557/2013, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 223/2009 dėl Europos statistikos nuostatos dėl galimybės naudoti konfidencialius duomenis mokslo reikmėms, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 831/2002, Tekstas svarbus EEE, OL L 164, 2013 6 18, p. 16–19.

Reglamentas pasirodė esantis ekonomiška ir veiksminga priemonė aukštos kokybės patikimai ir palyginamai krovinių vežimo keliais statistikai ES ir nacionaliniu lygmenimis rengti, išvengiant darbo dubliavimo. Vienoje valstybėje narėje nacionalinis krovinių vežimo keliais tyrimas buvo pakeistas krovinių vežimo keliais tyrimu, atliekamu pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012. Komisija paragino kitas valstybes nares sekti šiuo pavyzdžiu. Parengta statistika yra reguliariai naudojama atliekant krovinių vežimo keliais politikos priemonių stebėseną ir vertinimą nacionaliniu ir ES lygmenimis.