KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.12.2017r.
COM(2017) 775 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE 2
1.1. Cel sprawozdania 2
1.2. Kontekst ram prawnych 2
1.3. Kontekst polityczny 3
1.4. Państwa członkowskie i inne kraje objęte rozporządzeniem 3
2. MONITOROWANIE WYKONANIA ROZPORZĄDZENIA 4
2.1. Przestrzeganie zobowiązań prawnych 4
2.2. Metody gromadzenia danych stosowane w państwach członkowskich 4
2.3. Obciążenie administracyjne dla państw członkowskich 4
2.4. Zmniejszenie i uproszczenie obciążenia administracyjnego 5
2.5. Walidacja danych i jakość otrzymywanych danych statystycznych 5
2.6. Wsparcie metodologiczne dla państw członkowskich 6
3. WYNIKI STATYSTYCZNE 8
3.1. Tendencje w zakresie transportu drogowego towarów w UE 8
3.2. Rozpowszechnianiedanych 8
3.2.1. Tabele Eurobase służące rozpowszechnianiu 8
3.2.2. Publikacje 8
4. Dalszy rozwój statystyk w zakresie transportu drogowego towarów 9
5. WNIOSKI 10

1. WPROWADZENIE

1.1. CEL SPRAWOZDANIA

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy[1], do dnia 31 grudnia 2014 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wykonania rozporządzenia. Niniejsze sprawozdanie jest drugim sprawozdaniem służącym spełnieniu tego wymogu.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono tło, kontekst polityczny i zakres przepisów. Ponadto omówiono w nim kwestie dotyczące wdrożenia rozporządzenia oraz przedstawiono uzyskane dane statystyczne. W ostatnich punktach omówiono działania następcze w związku z wnioskami dotyczącymi dalszego rozwoju statystyk na temat transportu drogowego towarów, zawartych w pierwszym sprawozdaniu.

1.2. KONTEKST RAM PRAWNYCH

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 stanowi przekształcenie rozporządzenia Rady (WE) nr 1172/98 z dnia 25 maja 1998 r. wraz z kolejnymi zmianami, które miały na celu dostosowanie podstaw prawnych dla gromadzenia danych dotyczących transportu drogowego do traktatu lizbońskiego. Rozporządzenie stanowi zatem krok naprzód, jeśli chodzi o rozwój statystyk dotyczących transportu w UE. Stanowi ono podstawę prawną dla gromadzenia wielu danych na temat transportu drogowego towarów. Dzięki nałożeniu wymogu przekazywania Komisji danych jednostkowych pochodzących z badań przewoźników towarów w transporcie drogowym rozporządzenie przyczynia się do utrzymania wysokiej jakości i porównywalności informacji statystycznych.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 zostało opracowane, aby dostarczyć Komisji, innym instytucjom UE oraz rządom krajowym porównywalne, wiarygodne, zharmonizowane, regularnie aktualizowane i wyczerpujące dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju drogowego przewozu towarów. Dane te są niezbędne do opracowywania, monitorowania i oceny różnych obszarów polityki UE.

Państwa członkowskie przesyłają te informacje do Komisji w formie danych jednostkowych. Dzięki temu użytkownikom można udostępnić tabele statystyczne zawierające wiele różnych kombinacji zmiennych, z zastrzeżeniem gwarancji poufności.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 zostało opracowane w taki sposób, aby jak najbardziej ograniczyć obciążenia przedsiębiorstw transportowych. Gromadzenie danych jest oparte na badaniach reprezentacyjnych; informacje wymagane są zatem jedynie dla wybranej próby pojazdów transportowych przez ograniczony czas (zwykle jest to tydzień). Państwa

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy. Tekst mający znaczenie dla EOG. Dz.U. L 32 z 3.2.2012, s. 1–18.

członkowskie mogą wykluczyć z badań operacje transportowe wykonywane przez pojazdy o parametrach poniżej pewnego progu[2].

1.3. KONTEKST POLITYCZNY

Opracowanie wspólnej polityki transportowej wymaga szczegółowej wiedzy na temat zasięgu i rozwoju transportu drogowego towarów.

Znaczenie polityki jest bardzo duże: w białej księdze zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”[3] określono dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (będących punktami odniesienia dla osiągnięcia celu polegającego na redukcji emisji gazów cieplarnianych o 60 %). Szczegółowe statystyki dotyczące transportu drogowego towarów są wymagane do monitorowania postępów w osiąganiu niektórych z tych celów (np. celu dotyczącego przeniesienia 30 % drogowych przewozów towarowych na trasach dłuższych niż 300 km na inne środki transportu do 2030 r.).

W celu realizacji zadań powierzonych Komisji w zakresie wspólnej polityki transportowej potrzebuje ona porównywalnych, wiarygodnych, zsynchronizowanych, regularnie aktualizowanych i wyczerpujących danych statystycznych dotyczących skali i rozwoju transportu drogowego towarów pojazdami zarejestrowanymi w UE oraz dotyczących stopnia wykorzystania pojazdów wykonujących te przewozy.

Dane gromadzone na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012 są również niezwykle cenne dla organizacji zawodowych, przedsiębiorstw transportowych, naukowców i specjalistów w dziedzinie modelowania w obszarze transportu drogowego, jako że dogłębna znajomość rynku przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw w tym sektorze.

1.4. PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich.

Zobowiązuje ono wszystkie państwa członkowskie do przekazywania danych. Na mocy art. 1 ust. 3 rozporządzenia jedyny wyjątek od tej zasady stanowi Malta z uwagi na to, że zarejestrowana jest tam niewielka liczba pojazdów do transportu drogowego towarów, które posiadają uwierzytelniony odpis licencji wspólnotowej. Pobieranie istotnych i wiarygodnych danych z małego zbioru pojazdów stanowiłoby nieproporcjonalne obciążenie przedsiębiorstw maltańskich.

Dwa państwa EFTA – Norwegia i Szwajcaria – również przekazują dane.

[2] Każde państwo członkowskie może wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy samochodowe do transportu drogowego, których ładowność lub dopuszczalna masa całkowita jest niższa niż określony limit. Limit nie może przekroczyć 3,5 tony ładowności lub 6 ton dopuszczalnej masy całkowitej w przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych.

[3] COM(2011) 144 z 28.3.2011.

2. MONITOROWANIE WYKONANIA ROZPORZĄDZENIA

2.1. PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Poziom przestrzegania obowiązku udostępniania danych określonego w rozporządzeniu (UE) nr 70/2012 jest bardzo wysoki. Wszystkie państwa członkowskie dostarczyły wymagane zestawy danych, a opóźnienia wystąpiły tylko w kilku przypadkach, głównie ze względu na zmiany w systemach informatycznych na szczeblu krajowym. Dzięki temu możliwe jest przygotowanie wysokiej jakości wiarygodnych statystyk na temat transportu drogowego towarów w Europie.

2.2. METODY GROMADZENIA DANYCH STOSOWANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Ustalenia dotyczące metod określone w rozporządzeniu (UE) nr 70/2012 dostarczyły wspólnych ram umożliwiających zharmonizowane gromadzenie danych i otrzymywanie porównywalnych danych.

Co trzy lata Komisja gromadzi informacje na temat krajowych metod gromadzenia danych (korzystanie z rejestrów, metodologia doboru próby, zakres itp.) i udostępnia je w publikacji zatytułowanej „Metodologia stosowana w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich i krajach kandydujących”.

2.3. OBCIĄŻENIE ADMINISTRACYJNE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Konkretnym celem rozporządzenia (UE) nr 70/2012 jest utrzymanie obciążenia państw członkowskich na minimalnym poziomie. W większości państw zgłaszających nie było konieczne wprowadzenie dodatkowych szczególnych środków, jako że istniejące procedury były wystarczające, aby spełnić wymogi dotyczące gromadzenia danych. Komisja zebrała również informacje na temat obciążenia respondentów.

Zasadniczo tylko kilka państw członkowskich było w stanie precyzyjnie określić obciążenie wiążące się z wykonaniem rozporządzenia. Niemniej jednak można wyciągnąć następujące wnioski:

- w odniesieniu do regularnego przekazywania danych znaczna większość krajów zgłaszających dane, które udzieliły odpowiedzi, uznała, że obciążenie jest do zaakceptowania.
- Istnieją znaczne dysproporcje między państwami, jeśli chodzi o obciążenie związane z gromadzeniem danych, w szczególności uzależnione od dostępnych krajowych systemów zestawiania danych. Bardziej konkretnie, w oparciu o próbę krajów zgłaszających dane, które dostarczyły informacji na ten temat, wynika, że:
    - średni czas potrzebny respondentom na przekazanie danych dotyczących jednego pojazdu wykonującego przejazdy w okresie objętym badaniem oceniono na około 10 do 45 minut (w zależności od wykorzystywanego systemu gromadzenia danych);
    - średni czas potrzebny respondentom na przekazanie danych dotyczących jednego pojazdu niewykonującego przejazdów w okresie objętym badaniem oceniono na około 2 do 7 minut;
    - możliwość gromadzenia i przesyłania danych w formie elektronicznej znacznie zmniejsza obciążenie respondentów związane ze zgłaszaniem danych.

Należy zauważyć, że wartość dodana otrzymanych statystyk skompensuje obciążenie wynikające z badania na temat gromadzenia danych przeprowadzonego w kontekście rozporządzenia (UE) nr 70/2012. W szczególności:

- Komisja zarządza poufnymi krajowymi danymi jednostkowymi przekazywanymi przez każde państwo członkowskie oraz zestawia szczegółowe dane krajowe (tabele D). Tabele te umożliwiają każdemu państwu zgłaszającemu dane posiadanie pełnych informacji statystycznych na temat wszystkich operacji transportu drogowego na jego terytorium z udziałem samochodów ciężarowych zarejestrowanych w innych państwach UE (z wyjątkiem Malty), w Szwajcarii i Norwegii. Wykonanie niniejszego rozporządzenia oraz usługi świadczone przez Komisję uniemożliwiają podwójne gromadzenie danych na temat zagranicznych pojazdów ciężarowych na poziomie krajowym.
- Uczestniczące kraje wykazują duże zainteresowanie opracowywanymi statystykami, jako że wyniki badań dostarczają wartości dodanej i są kluczowym narzędziem monitorowania rynku transportu drogowego towarów w Europie.
- Gromadzenie informacji i zarządzanie nimi na poziomie danych jednostkowych umożliwia elastyczne podejście przy zaspokajaniu szczególnych potrzeb polityki UE, w przypadku których wymagane są informacje statystyczne, bez opóźnień i dodatkowych wysiłków na szczeblu krajowym. Takie informacje są często wymagane przez służby zajmujące się polityką w celu opracowywania projektów sprawozdań lub oceny odpowiednich przepisów i celów politycznych.

2.4. ZMNIEJSZENIE I UPROSZCZENIE OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNEGO

Komisja stale poświęca uwagę zmniejszeniu i uproszczeniu obciążenia administracyjnego. Na podstawie informacji zwrotnych otrzymanych od państw członkowskich Komisja, we współpracy z krajowymi urzędami statystycznymi, wdraża konkretne działania, aby zmniejszyć obciążenie związane z gromadzeniem i zgłaszaniem danych, na jakie narażone są organy krajowe i respondenci badania. Te działania obejmują:

1. opracowanie narzędzi ułatwiających zgłaszanie szczegółowych danych na poziomie regionalnym (NUTS 3);
2. opracowywanie zautomatyzowanych narzędzi i procedur służących przekazywaniu i walidacji danych jednostkowych w celu przesyłania państwom członkowskim informacji zwrotnych w zakresie jakości danych i konkretnych błędów dla każdego zbioru danych;
3. promowanie kwestionariuszy elektronicznych i internetowych systemów sprawozdawczości na szczeblu krajowym oraz pomoc w ich wdrażaniu;
4. organizowanie regularnych spotkań ekspertów krajowych z państw członkowskich (grup roboczych i grup zadaniowych) i ekspertów z krajów sąsiadujących w celu wymiany najlepszych praktyk i omówienia jakości danych, problemów i rozwiązań.

2.5. WALIDACJA DANYCH I JAKOŚĆ OTRZYMYWANYCH DANYCH STATYSTYCZNYCH

Za jakość przeprowadzenia badania na temat transportu drogowego towarów są odpowiedzialne państwa członkowskie, Komisja wdraża jednak wszelkie środki służące wykrywaniu błędów w otrzymanych danych i utrzymuje działający i wiarygodny system informatyczny do celów walidacji i przetwarzania danych. Komisja regularnie przekazuje

państwom członkowskim informacje zwrotne na temat zagadnień, które mogą wymagać dalszego zbadania.

Państwa zgłaszające dane dokonują wszelkich rozsądnych starań, aby usunąć błędy, w szczególności błędy powtarzające się. Procedura walidacji obejmuje kwartalną i roczną walidację danych jednostkowych oraz kontrole szeregów czasowych w odniesieniu do transportu krajowego, międzynarodowego i transportu ogółem:

- *Walidacja danych jednostkowych*: aby opracowywane zbiory danych nie zawierały błędów, przy każdym przesłaniu danych państwa zgłaszające dane otrzymują sprawozdanie z walidacji zawierające szczegółowe informacje na poziomie danych jednostkowych, aby umożliwić łatwe poprawienie wykrytych błędów. Procedura ta jest powtarzana do czasu, gdy wszystkie błędy zostaną poprawione. Ponadto Komisja stale rozwija swoje zasady dotyczące walidacji, aby spełniać zmieniające się potrzeby i zapewnić opracowywanie wysokiej jakości statystyk.
- *Kontrole szeregów czasowych*: Komisja (Eurostat) uważa, że przed opublikowaniem danych ważne jest zidentyfikowanie wartości oddalonych w szeregach czasowych, gdyż statystyki na temat transportu drogowego towarów są wykorzystywane w różnych sprawozdaniach Komisji w celu wyciągnięcia wniosków dotyczących rozwoju sytuacji na rynku przewozów drogowych. W przypadku zaobserwowania istotnych różnic wymaga ona w szczególności, aby państwa zgłaszające dane potwierdzały trendy. W razie konieczności państwa członkowskie przekazują skorygowane zbiory danych lub wyjaśnienia przyczyn znaczących rozbieżności w szeregach czasowych.

Wszystkie państwa zgłaszające dane dokonują korekty danych, jeżeli wykryte zostaną błędy.

2.6. WSPARCIE METODOLOGICZNE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Komisja zapewnia państwom członkowskim stałe wsparcie metodologiczne i techniczne w celu wykonywania rozporządzenia w sprawie statystyk dotyczących transportu drogowego towarów oraz zapewnia utrzymanie wysokiej jakości danych i systemu informacyjnego w zakresie metadanych.

Aby udzielić państwom zgłaszającym dane wskazówek metodologicznych w odniesieniu do wykonania rozporządzenia (UE) nr 70/2012, Komisja opracowała dwa podręczniki referencyjne:

- *Metodologia w zakresie transportu drogowego towarów*[4], w którym określono podstawę metodologiczną zestawiania danych statystycznych dotyczących transportu drogowego towarów w państwach członkowskich, krajach kandydujących i państwach EFTA;
- *Metodologia stosowana w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich i krajach kandydujących*[5], w którym przedstawiono aspekty

[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

metodologiczne badań transportu drogowego towarów prowadzonych w państwach zgłaszających dane.

3. WYNIKI STATYSTYCZNE[6]

3.1. TENDENCJE W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW W UE

W obrębie Unii Europejskiej transport drogowy towarów stanowi główną część transportu drogowego dokonywanego za pomocą lądowych środków transportu (odsetek ten wynosi 75 % i w ostatnim dziesięcioleciu utrzymywał się na stosunkowo stabilnym poziomie). W 2015 r. działalność sektora transportu drogowego towarów w UE, mierzona w tonokilometrach, zwiększyła się o 2,4 % w porównaniu z 2014 r. Niemniej jednak nadal znajdowała się 7,6 % poniżej wartości szczytowej sprzed kryzysu odnotowanej w 2007 r. i tylko nieco powyżej poziomu z 2010 r. (0,7 %).

Transport krajowy dokonywany przez przedsiębiorstwa krajowe stanowi około dwóch trzecich całkowitego transportu drogowego towarów, a w 2015 r. wskaźnik udziału kabotażu w rynku oscylował wokół 3 %, tj. średnio 3 % całkowitej działalności w zakresie transportu drogowego towarów w UE było dokonywane przez przewoźników zagranicznych.

Pogłębienie integracji jednolitego rynku UE przyczynia się do odnotowywania wyższych stóp wzrostu w odniesieniu do międzynarodowych operacji transportu drogowego towarów niż w przypadku operacji krajowych. W latach 2005–2015 liczba tonokilometrów w ramach krajowego transportu drogowego towarów dokonanego przez przewoźników krajowych spadła o 6,5 %, natomiast liczba tonokilometrów operacji transportu międzynarodowego (w tym kabotażu) zwiększyła się o 14,9 %.

3.2. ROZPOWSZECHNIANIE DANYCH

3.2.1. Tabele Eurobase służące rozpowszechnianiu

Zbiorcze dane – jak tylko przejdą kontrolę walidacji – są przekazywane do Eurobase, referencyjnej bazy danych Komisji (Eurostatu) służącej rozpowszechnianiu danych. Użytkownicy mogą otrzymać szczegółowe tabele statystyczne, udostępnione zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 6/2003 z dnia 30 grudnia 2002 r. dotyczącym rozpowszechniania wyników badań statystycznych w zakresie przewozu drogowego rzeczy[7], w odniesieniu do danych przesłanych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012, i obejmujące okres od 1999 r.

3.2.2. Publikacje

Komisja (Eurostat) publikuje także *artykuły z serii Statistics Explained*[8], które obejmują następującą tematykę:

- Ogólne tendencje w transporcie drogowym towarów

[6] Dane statystyczne i analizy trendów są dostępne na stronie internetowej Komisji (Eurostatu): (http://ec.europa.eu/eurostat) i w poświęconych temu zagadnieniu sprawozdaniach Komisji (DG MOVE): (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Rozporządzenie Komisji (WE) nr 6/2003 z dnia 30 grudnia 2002 r. dotyczące rozpowszechniania wyników badań statystycznych w zakresie przewozu drogowego rzeczy (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dz.U. L 1 z 4.1.2003 s. 45–49.

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

- Transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę pojazdów
- Transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę tras
- Transport drogowy towarów ze względu na rodzaj towarów

Artykuły te są aktualizowane co roku, po zakończeniu procesu gromadzenia danych dla danego roku odniesienia.

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 557/2013 z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 223/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej statystyki w zakresie dostępu do poufnych danych do celów naukowych[9] dane jednostkowe dotyczące transportu drogowego towarów są przetwarzane w celu zachowania anonimowości i udostępniane naukowcom jako pliki do zastosowań naukowych.

4. DALSZY ROZWÓJ STATYSTYK W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

W latach 2015–2016 przeprowadzono szereg spotkań grup zadaniowych i grup roboczych z państwami członkowskimi, aby zbadać i opracować sposoby polepszenia jakości danych i zmniejszenia obciążenia związanego z gromadzeniem danych, jak również aby umówić możliwość obowiązkowego gromadzenia informacji na temat pustych przebiegów samochodów ciężarowych oraz gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa samochodów ciężarowych. W trakcie tych spotkań określono obszary, w których istniejąca wiedza fachowa może przyczynić się do zwiększenia jakości danych i zmniejszenia obciążenia związanego z gromadzeniem danych, a mianowicie:

- zgłaszanie pojazdów niewykorzystywanych,
- uproszczenie kwestionariusza badania,
- wykorzystanie danych administracyjnych,
- porównywanie wyników badań,
- stosowanie nowych sposobów zgłaszania wyników badań.

W najnowszej wersji podręcznika dotyczącego statystyk drogowego transportu towarów Komisja przedstawiła dobre praktyki w wyżej wymienionych obszarach stosowane w wybranych państwach członkowskich. Przyczynią się one do dalszego rozwoju statystyk transportu drogowego towarów, zwiększą jakość danych i zmniejszą obciążenie związane ze zgłaszaniem danych. Państwa członkowskie nadal wyrażają niezdecydowanie, jeśli chodzi o wprowadzenie obowiązkowego gromadzenia informacji na temat pustych przebiegów (obecnie jest ono dobrowolne) oraz gromadzenia danych dotyczących zużycia paliwa w samochodach ciężarowych ze względu na wynikające z tego zwiększenie obciążenia związanego ze zgłaszaniem danych. Jednocześnie w ostatnich latach odnotowano poprawę dostępności danych statystycznych zgłaszanych dobrowolnie przez państwa członkowskie. Ponadto, jeśli chodzi o statystyki w zakresie energii, podejmowane są starania na rzecz opracowywania bardziej szczegółowych danych statystycznych dotyczących zużycia paliwa

[9] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 557/2013 z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 223/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej statystyki w zakresie dostępu do poufnych danych do celów naukowych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 831/2002 Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz.U. L 164 z 18.6.2013, s. 16–19.

w sektorze transportu, dzięki czemu zostaje zapewniona spójność z ogólnym bilansem energetycznym.

5. WNIOSKI

Zdobyte doświadczenia i uzyskane wyniki w zakresie wykonywania rozporządzenia (UE) nr 70/2012 można uznać za w dużej mierze pozytywne. Zasoby przydzielone na opracowywanie danych statystycznych na szczeblu krajowym i Komisji umożliwiły uzyskanie porównywalnych wyników wysokiej jakości. Komisja wspiera państwa członkowskie w wykonywaniu rozporządzenia i tworzeniu wysokiej jakości statystyk. Opracowała ona i utrzymuje system informacyjny oraz wzmocniła komunikację, aby zminimalizować obciążenie dla państw zgłaszających dane. Publikując zbiór dobrych praktyk krajowych, udzieliła również wskazówek, w jaki sposób jeszcze bardziej zwiększyć jakość danych i zmniejszyć obciążenie związane z gromadzeniem i zgłaszaniem danych.

Rozporządzenie okazało się skutecznym i wydajnym narzędziem służącym opracowywaniu wysokiej jakości wiarygodnych i porównywalnych statystyk transportu drogowego towarów, zarówno na szczeblu UE, jak i szczeblu krajowym, co pozwala zapobiec powielaniu pracy. W jednym państwie członkowskim krajowe badanie transportu drogowego towarów zastąpiono badaniem transportu drogowego towarów na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012. Komisja zachęca państwa członkowskie do pójścia za tym przykładem. Opracowywane dane statystyczne są regularnie wykorzystywane do monitorowania i oceny polityki w zakresie transportu drogowego towarów na poziomie krajowym i unijnym.