ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.12.2017
COM(2017) 775 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ 2
1.1. Σκοπός της έκθεσης 2
1.2. Ιστορικό του νομικού πλαισίου 2
1.3. Πολιτικό πλαίσιο 3
1.4. Κάλυψη κρατών μελών και άλλων χωρών 3
2. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ 4
2.1. Εκπλήρωση των έννομων υποχρεώσεων 4
2.2. Μέθοδοι μέθοδοι συλλογής στοιχείων που χρησιμοποιούνται στα κράτη μέλη 4
2.3. Διοικητικός φόρτος για τα κράτη μέλη 4
2.4. Μείωση και απλούστευση του διοικητικού φόρτου 5
2.5. Επικύρωση στοιχείων και ποιότητα των στατιστικών που λαμβάνονται 5
2.6. Μεθοδολογική υποστήριξη στα κράτη μέλη 6
3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΜΑΤΑ 8
3.1. Τάσεις τάσεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ 8
3.2. Διάδοση στοιχείων 8
3.2.1. Πίνακες διάδοσης Eurobase 8
3.2.2. Δημοσιεύσεις 8
4. Περαιτέρω ανάπτυξη των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων 9
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 10

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων[1], η Επιτροπή υποχρεούται να υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και κάθε τρία έτη από την ημερομηνία αυτή κι έπειτα. Αυτή είναι η δεύτερη έκθεση που πληροί την απαίτηση αυτή.

Η παρούσα έκθεση περιγράφει το ιστορικό, το πλαίσιο πολιτικής και την κάλυψη της νομοθεσίας. Στη στη συνέχεια εξετάζει θέματα που αφορούν την εφαρμογή της και παρουσιάζει τα στατιστικά αποτελέσματα που προέκυψαν. Το τελευταίο τμήμα εξετάζει τη συνέχεια που δόθηκε στις προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που περιέχονται στην πρώτη έκθεση.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 αποτελεί αναδιατύπωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1172/98 του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1998, και των επόμενων τροποποιήσεών του που αποσκοπούσαν να ευθυγραμμίσουν τη νομική βάση της συλλογής στοιχείων οδικών μεταφορών με τις διατάξεις της Συνθήκης της Λισαβόνας. Με τον τρόπο αυτόν, ο κανονισμός αποτελεί ένα βήμα προόδου στην εξέλιξη των στατιστικών για τις μεταφορές στην ΕΕ. Αυτή η νομοθεσία παρέχει τη νομική βάση για τη συλλογή ενός ευρέος φάσματος στοιχείων σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Ζητώντας τα μικροδεδομένα από έρευνες σχετικά με φορείς οδικών μεταφορών να αποστέλλονται στην Επιτροπή, υπογραμμίζει τη σημασία της ποιότητας και συγκρισιμότητας των στατιστικών πληροφοριών.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 σχεδιάστηκε να παρέχει στην Επιτροπή, σε άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ και στις εθνικές κυβερνήσεις συγκρίσιμα, αξιόπιστα, εναρμονισμένα, τακτικά και συνεκτικά στατιστικά στοιχεία σχετικά με την κλίμακα και την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα για την πλαισίωση, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της ενωσιακής πολιτικής.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα στοιχεία με τη μορφή μικροδεδομένων: αυτό δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να παρέχει στους χρήστες στατιστικούς πίνακες που περιέχουν πολλούς διαφορετικούς συνδυασμούς μεταβλητών, υπό την προϋπόθεση της τήρησης των κανόνων εμπιστευτικότητας.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 συντάχθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίσει στο ελάχιστο την επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις μεταφορών. Η συλλογή στοιχείων βασίζεται σε δειγματοληπτική έρευνα· ως εκ τούτου, ζητούνται πληροφορίες μόνον για ένα δείγμα οχημάτων μεταφοράς και για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα (συνήθως μια εβδομάδα).

[1] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 2012, σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ. ΕΕ L 032 της 3.2.2012, σ. 1-18.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από την έρευνα οδικές μεταφορές που αναλαμβάνονται από οχήματα κάτω από ορισμένα όρια[2].

1.3. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η ανάπτυξη κοινής πολιτικής μεταφορών απαιτεί εις βάθος γνώση της έκτασης και της εξέλιξης των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Η πολιτική συνάφεια είναι πολύ υψηλή: στη Λευκή Βίβλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών»[3], καθορίστηκαν δέκα στόχοι για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών (ως συγκριτικά σημεία αναφοράς για επίτευξη του στόχου της μείωσης κατά 60 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου). Για την παρακολούθηση της προόδου επίτευξης ορισμένων από τους στόχους αυτούς (π.χ. ο στόχος για την πραγματοποίηση του 30 % των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε αποστάσεις άνω των 300 km με άλλους τρόπους μεταφοράς έως το 2030) είναι απαραίτητες οι λεπτομερείς στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων.

Για να εκπληρώσει τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών, η Επιτροπή χρειάζεται συγκρίσιμες, αξιόπιστες, συγχρονισμένες, τακτικές και πλήρεις στατιστικές, τόσο για την έκταση και την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που εκτελούνται με οχήματα ταξινομημένα στην ΕΕ, όσο και για τον βαθμό χρησιμοποίησης των οχημάτων που εκτελούν τις εν λόγω μεταφορές.

Τα στοιχεία που συγκεντρώνονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 είναι επίσης εξαιρετικά πολύτιμα για τις επαγγελματικές οργανώσεις, τις εταιρείες μεταφορών, τους ερευνητές και τους δημιουργούς μοντέλων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς η εις βάθος γνώση της αγοράς συμβάλλει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων του τομέα.

1.4. ΚΑΛΥΨΗ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΧΩΡΩΝ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος και είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του.

Απαιτεί από όλα τα κράτη μέρη να υποβάλουν στοιχεία. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 του κανονισμού, η Μάλτα αποτελεί τη μόνη εξαίρεση στον εν λόγω κανόνα, δεδομένου του μικρού αριθμού των οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι καταχωρισμένα στη χώρα και φέρουν επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας. Η συλλογή ουσιαστικών και αξιόπιστων στοιχείων από ένα μικρό σύνολο οχημάτων θα συνεπαγόταν δυσανάλογο φόρτο για τις επιχειρήσεις της Μάλτας.

Δύο χώρες της ΕΖΕΣ, η Νορβηγία και η Ελβετία, παρέχουν επίσης στοιχεία.

[2] Κάθε κράτος μέλος έχει τη δυνατότητα να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τα οδικά οχήματα μεταφοράς των οποίων το ωφέλιμο φορτίο ή το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι κατώτερο από ένα ορισμένο όριο. Το όριο αυτό δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 3,5 τόνους ωφέλιμου φορτίου ή τους 6 τόνους μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για τα μεμονωμένα μηχανοκίνητα οχήματα.

[3] COM(2011) 144 της 28.3.2011.

2. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

2.1. ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Υπάρχει πολύ υψηλός βαθμός συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις παροχής στοιχείων που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012. Όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν τα ζητούμενα σύνολα στοιχείων, με καθυστερήσεις μόνο σε μικρό αριθμό περιπτώσεων, κυρίως λόγω πληροφοριακών αλλαγών σε εθνικό επίπεδο. Αυτό δίνει τη δυνατότητα παραγωγής υψηλής ποιότητας και αξιόπιστων στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη.

2.2. ΜΕΘΟΔΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Οι μεθοδολογικές ρυθμίσεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 έχουν διαμορφώσει ένα κοινό πλαίσιο για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης συλλογής στοιχείων και συγκρίσιμων στοιχείων.

Η Επιτροπή συγκεντρώνει πληροφορίες σχετικά με τις εθνικές μεθόδους συλλογής στοιχείων (χρήση μητρώων, μεθοδολογία δειγματοληψίας, κάλυψη κ.λπ.) ανά τρία έτη και τα διαθέτει στη δημοσίευσή της «Μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται σε έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες».

2.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 σχεδιάστηκε με τον συγκεκριμένο στόχο της διατήρησης της επιβάρυνσης των κρατών μελών στο ελάχιστο. Στις περισσότερες χώρες, οι υφιστάμενες διαδικασίες συλλογής στοιχείων πληρούσαν τις απαιτήσεις και δεν χρειάστηκε να ληφθούν ειδικά μέτρα. Η Επιτροπή συγκέντρωσε επίσης πληροφορίες σχετικά με την επιβάρυνση των απαντησάντων.

Σε γενικές γραμμές, μόνο ορισμένα κράτη μέλη ήταν σε θέση να εκτιμήσουν με ακρίβεια τον φόρτο που δημιουργείται από την εφαρμογή του κανονισμού. Παρόλ' αυτά, μπόρεσαν να εξαχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- για την τακτική παροχή στοιχείων, η συντριπτική πλειονότητα των χωρών που απάντησαν θεωρούν τον φόρτο εργασίας αποδεκτό.
- Υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στις χώρες όσον αφορά την επιβάρυνση που συνδέεται με τη συλλογή στοιχείων, ιδίως ανάλογα με τα διαθέσιμα εθνικά συστήματα συλλογής στοιχείων. Πιο συγκεκριμένα, με βάση το δείγμα των χωρών που υποβάλλουν στοιχεία, φαίνεται ότι:
    - ο μέσος χρόνος που χρειάστηκαν οι απαντήσαντες για να αναφέρουν στοιχεία όσον αφορά ένα όχημα με ταξίδια κατά την περίοδο της έρευνας υπολογίστηκε σε περίπου 10 με 45 λεπτά, ανάλογα με το σύστημα συλλογής στοιχείων που χρησιμοποιούσαν·
    - ο μέσος χρόνος που χρειάστηκαν οι απαντήσαντες για να αναφέρουν στοιχεία για ένα όχημα χωρίς δραστηριότητα κατά την περίοδο της έρευνας υπολογίστηκε σε περίπου 2 με 7 λεπτά·
    - η δυνατότητα συλλογής και διαβίβασης των στοιχείων σε ηλεκτρονική μορφή μειώνει σημαντικά τον φόρτο των απαντησάντων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο φόρτος που δημιουργείται από την έρευνα συλλογής στοιχείων η οποία διεξήχθη στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 αντισταθμίζεται από την προστιθέμενη αξία των παραγόμενων στατιστικών. Συγκεκριμένα:

- Η Επιτροπή διαχειρίζεται τα εθνικά εμπιστευτικά μικροδεδομένα που παρέχονται από κάθε κράτος μέλος και καταρτίζει λεπτομερή εθνικά στοιχεία (πίνακες D). Οι πίνακες αυτοί επιτρέπουν σε κάθε χώρα που υποβάλλει στοιχεία να συγκεντρώνει πλήρεις στατιστικές πληροφορίες σχετικά με όλες τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων εντός του εδάφους της με φορτηγά καταχωρισμένα οπουδήποτε στην ΕΕ (εκτός από τη Μάλτα), την Ελβετία και τη Νορβηγία. Η εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και η υπηρεσία που παρέχεται από την Επιτροπή αποτρέπουν την αλληλεπικάλυψη της συλλογής στοιχείων σε εθνικό επίπεδο για φορτηγά του εξωτερικού.
- Οι συμμετέχουσες χώρες έχουν έντονο ενδιαφέρον για τις στατιστικές που παράγονται· τα αποτελέσματα της έρευνας παρέχουν προστιθέμενη αξία και είναι θεμελιώδους σημασίας για την παρακολούθηση της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ευρώπη.
- Η συλλογή και η διαχείριση πληροφοριών σε επίπεδο μικροδεδομένων παρέχει ευελιξία για την κάλυψη των ειδικών αναγκών ενωσιακής πολιτικής όπου χρειάζονται οι στατιστικές πληροφορίες, χωρίς καθυστέρηση και χωρίς να απαιτείται η καταβολή επιπλέον προσπαθειών σε εθνικό επίπεδο. Τέτοιες πληροφορίες απαιτούνται συχνά από τις υπηρεσίες χάραξης πολιτικής για την κατάρτιση σχεδίων εκθέσεων ή την αξιολόγηση συναφούς νομοθεσίας και στόχων πολιτικής.

2.4. ΜΕΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ

Η μείωση και η απλούστευση του διοικητικού φόρτου αποτελεί διαρκές μέλημα της Επιτροπής. Βάσει των παρατηρήσεων των κρατών μελών, η Επιτροπή, σε συνεργασία με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες, υλοποιεί συγκεκριμένες δράσεις με σκοπό τη μείωση του φόρτου της συλλογής στοιχείων και της υποβολής εκθέσεων στις εθνικές αρχές και τους απαντήσαντες στην έρευνα. Τέτοιες δράσεις περιλαμβάνουν:

1. την ανάπτυξη εργαλείων για τη διευκόλυνση της υποβολής λεπτομερών περιφερειακών (NUTS 3) στοιχείων·
2. την ανάπτυξη εργαλείων και διαδικασιών αυτοματοποιημένης διαβίβασης και επαλήθευσης μικροδεδομένων, ώστε να παρέχεται ανατροφοδότηση στα κράτη μέλη όσον αφορά την ποιότητα των στοιχείων και συγκεκριμένα λάθη για κάθε σύνολο στοιχείων·
3. την προώθηση και την υποστήριξη της δημιουργίας ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων και διαδικτυακών συστημάτων υποβολής στοιχείων σε εθνικό επίπεδο·
4. τη διοργάνωση τακτικών συσκέψεων εθνικών εμπειρογνωμόνων από όλα τα κράτη μέλη (ομάδες εργασίας και ειδικές ομάδες δράσης) και εμπειρογνωμόνων από γειτονικές χώρες με σκοπό την ανταλλαγή ορθών πρακτικών και τη συζήτηση της ποιότητας των στοιχείων, των προβλημάτων και των λύσεων.

2.5. ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

Ενώ τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την ποιότητα της υλοποίησης της έρευνας στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, η Επιτροπή λαμβάνει όλα τα μέτρα για την ανίχνευση σφαλμάτων

στα στοιχεία που λαμβάνει και διατηρεί ένα αξιόπιστο σύστημα ΤΠ υψηλών επιδόσεων για την επικύρωση των στοιχείων και την επεξεργασία τους. Η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά τα κράτη μέλη σχετικά με τα θέματα που ενδέχεται να απαιτούν περαιτέρω διευκρίνιση.

Οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για την αντιμετώπιση λαθών, ιδίως των επαναλαμβανόμενων. Η διαδικασία επικύρωσης περιλαμβάνει την τριμηνιαία και την ετήσια επικύρωση μικροδεδομένων και ελέγχους χρονοσειρών για τις εθνικές, τις διεθνείς και τις συνολικές μεταφορές:

- *Επικύρωση μικροδεδομένων*: για την εξασφάλιση της παραγωγής συνόλων στοιχείων χωρίς λάθη, οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία λαμβάνουν έκθεση επικύρωσης για κάθε διαβίβαση στοιχείων με λεπτομέρειες σε επίπεδο μικροδεδομένων, ώστε τυχόν λάθη να διορθώνονται ευκολότερα. Αυτό έπεται μιας επαναληπτικής διαδικασίας έως ότου διορθωθούν όλα τα λάθη. Επιπλέον, η Επιτροπή αναπτύσσει συνεχώς τους κανόνες επικύρωσης ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες και να διασφαλίζεται η παραγωγή στατιστικών υψηλής ποιότητας.
- *Έλεγχοι χρονοσειράς*: η Επιτροπή (Eurostat) θεωρεί ότι είναι σημαντικό να προσδιοριστούν οι ακραίες τιμές σε μια χρονοσειρά πριν από τη δημοσίευση των στοιχείων, καθώς οι στατιστικές για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων χρησιμοποιούνται σε διάφορες εκθέσεις της Επιτροπής για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Συγκεκριμένα, απαιτεί οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία να επιβεβαιώνουν τις τάσεις όπου παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις. Όπου είναι αναγκαίο, τα κράτη μέλη υποβάλλουν αναθεωρημένα σύνολα στοιχείων ή επεξηγήσεις των αιτιών που ευθύνονται για σημαντικές τροποποιήσεις των χρονοσειρών.

Όλες οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία τα αναθεωρούν αν υπάρχουν λάθη.

2.6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η Επιτροπή παρέχει συνεχή μεθοδολογική και τεχνική υποστήριξη για την εφαρμογή του κανονισμού περί στατιστικών των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και εξασφαλίζει τη διατήρηση ενός υψηλής ποιότητας συστήματος πληροφόρησης για στοιχεία και μεταδεδομένα.

Για να παράσχει στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία μεθοδολογική καθοδήγηση σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012, η Επιτροπή έχει καταρτίσει δύο εγχειρίδια αναφοράς:

- *Μεθοδολογία οδικών μεταφορών εμπορευμάτων*[4], που αποτελεί τη βάση για την κατάρτιση στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη, τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες της ΕΖΕΣ·
- *Μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται σε έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες*[5], που παρουσιάζει τις

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

μεθοδολογικές πτυχές των ερευνών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που διεξήχθησαν στις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία.

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

3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΜΑΤΑ[6]

3.1. ΤΑΣΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ

Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων αντιπροσωπεύουν το βασικό μερίδιο των μεταφορών εμπορευμάτων που εκτελούνται με εσωτερικές μεταφορές (με ποσοστό περίπου 75 %, το οποίο έχει παραμείνει σχετικά σταθερό κατά την τελευταία δεκαετία). Το 2015, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ μετρούμενες σε τονοχιλιόμετρα αυξήθηκαν κατά 2,4 % σε σχέση με το 2014. Παρόλ' αυτά, παρέμειναν κατά 7,6 % κάτω από το υψηλότερο σημείο τους προ της κρίσης του 2007 και ελάχιστα πάνω από το επίπεδο του 2010 (0,7 %).

Οι εθνικές μεταφορές που εκτελούνται από εγχώριες εταιρείες αντιπροσωπεύουν περίπου τα δύο τρίτα της συνολικής δραστηριότητας οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, ενώ ο βαθμός διείσδυσης των ενδομεταφορών το 2015 ήταν περίπου στο 3 %, ήτοι κατά μέσον όρο το 3 % του συνόλου των εθνικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην ΕΕ πραγματοποιήθηκε από αλλοδαπούς μεταφορείς.

Η εμβάθυνση της ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς της ΕΕ συμβάλλει στην επίτευξη υψηλότερων ρυθμών ανάπτυξης για τις διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σε σχέση με τις εθνικές. Μεταξύ του 2005 και του 2015, ο αριθμός των τονοχιλιομέτρων από δραστηριότητες εθνικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που πραγματοποιήθηκαν από εγχώριους μεταφορείς μειώθηκε κατά 6,5 %, ενώ ο αντίστοιχος για όσες πραγματοποιήθηκαν από διεθνείς μεταφορείς (συμπεριλαμβανομένων των ενδομεταφορών) αυξήθηκε κατά 14,9 %.

3.2. ΔΙΑΔΟΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

3.2.1. Πίνακες διάδοσης Eurobase

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία φορτώνονται στη Eurobase, τη βάση διάδοσης δεδομένων αναφοράς της Επιτροπής (Eurostat), αμέσως μόλις περάσουν επιτυχώς τους ελέγχους επικύρωσης. Οι χρήστες έχουν στη διάθεσή τους πίνακες λεπτομερών στατιστικών οι οποίοι διατίθενται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 6/2003 της Επιτροπής, της 30ής Δεκεμβρίου 2002, περί της διάδοσης των στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων[7], όσον αφορά τα στοιχεία που διαβιβάζονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012, που καλύπτει την περίοδο από το 1999 και μετά.

3.2.2. Δημοσιεύσεις

Η Επιτροπή (Eurostat) δημοσιεύει επίσης άρθρα στη σειρά *Statistics Explained*[8], που καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα:

---

[6] Τα στατιστικά στοιχεία και η ανάλυση των τάσεων διατίθενται στην ιστοσελίδα της Επιτροπής (Eurostat): (http://ec.europa.eu/eurostat) και στις εξειδικευμένες εκθέσεις της Επιτροπής (ΓΔ MOVE): (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 6/2003 της Επιτροπής, της 30ής Δεκεμβρίου 2002, περί της διάδοσης των στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ), ΕΕ L 001 της 4.1.2003, σ. 0045 - 0049

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

- Γενικές τάσεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων
- Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των οχημάτων
- Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του ταξιδιού
- Οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανά είδος εμπορεύματος

Τα άρθρα αυτά επικαιροποιούνται σε ετήσια βάση, όταν η συλλογή στοιχείων ολοκληρώνεται για ένα δεδομένο έτος αναφοράς.

Σε συμμόρφωση με τον κανονισμό της Επιτροπής (ΕΕ) αριθ. 557/2013, της 17ης Ιουνίου 2013, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές, όσον αφορά την πρόσβαση σε απόρρητα στοιχεία για επιστημονικούς σκοπούς[9], τα μικροδεδομένα για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ανωνυμοποιούνται και διατίθενται στους ερευνητές ως αρχεία προς επιστημονική χρήση.

4. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Την περίοδο 2015-2016 έλαβαν χώρα αρκετές συναντήσεις των ειδικών ομάδων δράσης και των ομάδων εργασίας με τα κράτη μέλη για να εξετάσουν και να προτείνουν μέτρα για τη βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων και τη μείωση του φόρτου της συλλογής στοιχείων, καθώς και για να συζητήσουν τη δυνατότητα συλλογής πληροφοριών σχετικά με κενές διαδρομές φορτηγών αυτοκινήτων σε υποχρεωτική βάση και στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου των φορτηγών αυτοκινήτων. Κατά τη διάρκεια αυτών των συναντήσεων εντοπίστηκαν ορισμένοι τομείς όπου η υπάρχουσα εμπειρογνωμοσύνη μπορεί να βοηθήσει στη βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων και τη μείωση του φόρου συλλογής στοιχείων, και συγκεκριμένα:

- στην υποβολή στοιχείων σχετικά με οχήματα που δεν βρίσκονται σε χρήση,
- στην απλούστευση του ερωτηματολογίου της έρευνας,
- στη χρήση διοικητικών στοιχείων,
- στη συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας,
- στη χρήση νέων τρόπων για την υποβολή των στοιχείων από τις έρευνες.

Στην τελευταία έκδοση του εγχειριδίου στατιστικής για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, η Επιτροπή παρουσίασε ορθές πρακτικές για τους προαναφερθέντες τομείς από επιλεγμένα κράτη μέλη. Οι πρακτικές αυτές θα στηρίξουν την περαιτέρω ανάπτυξη των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, θα βελτιώσουν την ποιότητα των στοιχείων και θα μειώσουν τον φόρτο υποβολής. Τα κράτη μέλη εξακολουθούν να διστάζουν να συμφωνήσουν σε μια υποχρεωτική συλλογή πληροφοριών σχετικά με τις διαδρομές χωρίς φορτίο (επί του παρόντος είναι εθελοντική) και στη συλλογή στοιχείων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου των φορτηγών λόγω της σχετικής αύξησης του φόρτου υποβολής. Ταυτόχρονα, τα

[9] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 557/2013 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2013, για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 223/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές, όσον αφορά την πρόσβαση σε απόρρητα στοιχεία για επιστημονικούς σκοπούς, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 831/2002 της Επιτροπής, ΕΕ L 164 της 18.6.2013, σ. 16–19

τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί βελτίωση στη διαθεσιμότητα των στατιστικών στοιχείων που κοινοποιούνται σε εθελοντική βάση από τα κράτη μέλη. Σημειώνονται επιπλέον προσπάθειες στις στατιστικές ενέργειας για την παραγωγή πιο λεπτομερών στατιστικών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, εξασφαλίζοντας συνάφεια με το συνολικό ενεργειακό ισοζύγιο.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εμπειρία που αποκτάται και τα αποτελέσματα που προκύπτουν με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 μπορούν να θεωρηθούν ως ιδιαίτερα θετικά. Οι πόροι που διατίθενται για τη διατήρηση της παραγωγής τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο Επιτροπής επιτρέπουν την παραγωγή συγκρίσιμων αποτελεσμάτων υψηλής ποιότητας. Η Επιτροπή στηρίζει τα κράτη μέλη στην εφαρμογή του κανονισμού και στην παραγωγή στατιστικών υψηλής ποιότητας. Έχει εκπονήσει και διατηρεί σύστημα πληροφόρησης και ενίσχυσε την επικοινωνία για να ελαχιστοποιήσει τον φόρτο για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία. Έχει επίσης παράσχει καθοδήγηση για περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων και τη μείωση του φόρτου υποβολής και συλλογής στοιχείων δημοσιεύοντας εθνικές ορθές πρακτικές.

Ο κανονισμός έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό και αποδοτικό εργαλείο για την παραγωγή ποιοτικών και αξιόπιστων στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων τόσο σε επίπεδο ΕΕ όσο και σε εθνικό επίπεδο, αποφεύγοντας την επικάλυψη εργασιών. Σε ένα κράτος μέλος, η εθνική έρευνα για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων αντικαταστάθηκε από την έρευνα για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012. Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα άλλα κράτη μέλη να ακολουθήσουν αυτό το παράδειγμα. Οι παραγόμενες στατιστικές χρησιμοποιούνται σε τακτική βάση για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων πολιτικών σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ.