EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga

VSEBINSKO KAZALO

1. UVOD ... 3
1.1. Namen poročila ... 3
1.2. Ozadje: pravni okvir ... 3
1.3. Okvir politike ... 3
1.4. Zajete države članice in druge države ... 4
2. IZVAJANJE UREDBE ... 5
2.1. Izpolnjevanje pravnih obveznosti ... 5
2.2. Uporabljene metode zbiranja podatkov ... 5
2.3. Upravno breme ... 5
2.4. Zmanjšanje in poenostavitev upravnega bremena ... 6
2.5. Potrditev podatkov in kakovost poslanih statističnih podatkov ... 6
2.5.1. Potrditev mikropodatkov in preverjanje časovnih vrst ... 6
2.5.2. Primerjanje rezultatov z drugimi statističnimi podatki ... 7
2.6. Metodološka podpora ... 7
3. STATISTIČNI REZULTATI ... 9
3.1. Trendi v cestnem prevozu blaga v EU ... 9
3.1.1. Razvoj cestnega prevoza blaga v EU ... 9
3.1.2. Kabotaža ... 10
3.2. Objavljanje podatkov ... 10
3.2.1. Tabele Eurobase ... 10
3.2.2. Objave ... 10
4. PREDLOGI ZA NADALJNJI RAZVOJ ... 11
4.1. Novi izzivi ... 11
4.2. Predlogi za razvoj pravne podlage ... 11
5. SKLEPNE UGOTOVITVE ... 12

1. UVOD

1.1. NAMEN POROČILA

Komisija mora v skladu s členom 7 Uredbe o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga[1] do 31. decembra 2014 Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o izvajanju te uredbe.

To poročilo je v skladu z navedeno zahtevo. V njem so opisani ozadje, okvir politike in področje uporabe zakonodaje ter obravnavani izvajanje zakonodaje, statistični rezultati in njihova objava. Opisan je tudi prihodnji razvoj, na koncu pa je ugotovljeno, da se je z Uredbo izboljšala kakovost in pravočasnost podatkov.

1.2. OZADJE: PRAVNI OKVIR

Uredba (EU) št. 70/2012 je prenovitev Uredbe Sveta (ES) št. 1172/98 z dne 25. maja 1998 in poznejših sprememb, katerih namen je bil konsolidirati pravno podlago za zbiranje podatkov o cestnem prevozu ter jo uskladiti z Lizbonsko pogodbo tako, da se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje nezakonodajnih aktov, ki se splošno uporabljajo in dopolnjujejo ali spreminjajo nekatere nebistvene elemente zakonodajnega akta. Uredba je pravna podlaga za zbiranje najrazličnejših podatkov o cestnem prevozu blaga. Poleg tega zagotavljanje mikropodatkov iz raziskovanja cestnega prevoza blaga Eurostatu zagotavlja kakovost in primerljivost pripravljenih statističnih informacij.

Namen Uredbe (EU) št. 70/2012 je Komisiji, drugim institucijam EU in nacionalnim vladam zagotoviti primerljive, zanesljive, harmonizirane, redne in izčrpne statistične podatke o obsegu in razvoju prevoza blaga po cesti. Ti podatki so potrebni za pripravo, spremljanje in oceno politike EU.

Države članice pošiljajo informacije Eurostatu v obliki mikropodatkov, kar Eurostatu omogoča, da ob upoštevanju določb o zaupnosti uporabnikom zagotovi statistične tabele, v katerih je veliko različnih kombinacij spremenljivk.

Uredba (EU) št. 70/2012 je bila pripravljena tako, da bi čim bolj zmanjšala breme prevoznih podjetij. Zbiranje podatkov temelji na vzorčnem raziskovanju. Zato se informacije zahtevajo le za vzorec prevoznih sredstev in za kratko obdobje (običajno en teden). Prav tako lahko države članice iz raziskovanja izključijo manjša vozila[2].

1.3. OKVIR POLITIKE

Za razvoj skupne prometne politike je potrebno poglobljeno znanje o obsegu in razvoju cestnega prevoza blaga.

[1] Uredba (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga. UL L 32, 3.2.2012.

[2] Vsaka država članica lahko iz področja uporabe Uredbe izključi vozila za cestni prevoz, katerih nosilnost ali skupna dovoljena masa je nižja od določene mejne vrednosti. Pri posameznih motornih vozilih mejna vrednost ne sme presegati nosilnosti 3,5 tone ali največje skupne dovoljene mase 6 ton.

Podatki so zelo pomembni za politiko; v beli knjigi „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“[3] je določenih deset ciljev za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem (merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 %). Podrobni statistični podatki o cestnem prevozu blaga so potrebni za spremljanje napredka pri uresničevanju nekaterih od teh ciljev (npr. cilj, da bi moralo do leta 2030 30 % dejavnosti cestnega prevoza blaga na razdaljah več kot 300 km preiti na druge načine prevoza). Tudi v novejših dokumentih politike, kot je *Poročilo Komisije o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji*[4], se pogosto uporabljajo statistični podatki o cestnem prevozu blaga. Komisija za izvajanje svojih nalog v okviru skupne prometne politike potrebuje primerljive, zanesljive, časovno usklajene, redne in izčrpne statistične podatke o obsegu in razvoju prevoza blaga po cesti s prevoznimi sredstvi, registriranimi v Uniji, ter o stopnji izkoriščenosti teh vozil.

Podatki, zbrani v skladu z Uredbo, so zelo dragoceni tudi za poklicne organizacije, prevozna podjetja, raziskovalce in pripravljavce modelov na področju cestnega prevoza, saj poglobljeno znanje o trgu pomaga izboljšati poslovno konkurenčnost v sektorju.

1.4. ZAJETE DRŽAVE ČLANICE IN DRUGE DRŽAVE

Uredba se uporablja neposredno in v celoti v vseh državah članicah. Ni je treba prenesti v nacionalno zakonodajo. Vse države članice zavezuje, da morajo zagotavljati podatke. V skladu s členom 1(3) je Malta edina država, izvzeta iz tega pravila, saj je na Malti registriranih le malo vozil za cestni prevoz blaga, namenjenih za opravljanje mednarodnega cestnega prevoza blaga. Zbiranje visokokakovostnih podatkov o prevozih malteškega voznega parka bi pomenilo nesorazmerno obremenitev malteških prevoznikov, saj bi morali pogosteje sodelovati v raziskovanjih kot prevozniki v drugih državah.

Pri zbiranju statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga v skladu z Uredbo (EU) št. 70/2012 polno sodelujeta tudi državi, ki nista članici EU, in sicer Norveška in Švica. Pogodbenici EGP Islandija in Lihtenštajn sta trenutno izvzeti iz obveznosti zbiranja statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga v skladu z Uredbo zaradi omejenega števila vozil v njunih voznih parkih, namenjenih za opravljanje mednarodnega cestnega prevoza.

Države kandidatke za članstvo v EU ne sodelujejo pri tem zbiranju podatkov.

[3] COM(2011) 144, 28.3.2011.
[4] COM(2014) 222, 14.4.2014.

2. IZVAJANJE UREDBE

2.1. IZPOLNJEVANJE PRAVNIH OBVEZNOSTI

Izpolnjevanje zahtev Uredbe glede zagotavljanja podatkov je na splošno dobro. Vse države članice dostavljajo zahtevane nabore podatkov, pri čemer je le malo zamud. To zagotavlja pripravo visokokakovostnih in zanesljivih statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga v Evropi.

2.2. UPORABLJENE METODE ZBIRANJA PODATKOV

V Uredbi je določen skupni okvir za zagotavljanje harmoniziranega zbiranja podatkov in primerljivosti rezultatov. Eurostat vsaka tri leta zbere informacije o nacionalnih metodah zbiranja podatkov (uporaba registrov, metodologija vzorčenja, obseg podatkov itd.) in jih objavi v dokumentu z naslovom *„Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“* (Metodologije, ki se uporabljajo pri raziskovanju cestnega prevoza blaga v državah članicah in državah kandidatkah).

2.3. UPRAVNO BREME

Uredba je bila pripravljena tako, da se ohranja majhna obremenitev držav članic. V večini držav poročevalk so obstoječi postopki izpolnjevali zahteve za zbiranje podatkov, ne da bi bilo treba sprejeti posebne ukrepe. Eurostat je zbral informacije od držav poročevalk, da bi ocenil breme izpolnjevanja Uredbe za poročevalce.

Le nekaj držav članic je lahko natančno ocenilo breme, vendar je mogoče sprejeti naslednje zaključke:

- skoraj vse države članice, ki so se odzvale, menijo, da je delovna obremenitev pri rednem zagotavljanju podatkov sprejemljiva;
- breme zbiranja podatkov se med državami močno razlikuje in je odvisno zlasti od nacionalnih sistemov zbiranja podatkov, ki so na voljo. Države, ki so razvile elektronske sisteme zbiranja podatkov, so zmanjšale breme za poročevalce in breme obdelave podatkov. Na podlagi zagotovljenih informacij se zdi, da:
  - je bil povprečni čas, ki so ga poročevalci potrebovali za to, da so sporočili podatke za eno vozilo, ki je opravljalo vožnje v obdobju raziskovanja, ocenjen na približno 40 minut (in je znašal od 5 minut do 2 uri);
  - je bil povprečni čas, ki so ga poročevalci potrebovali za to, da so sporočili podatke za eno vozilo, ki ni opravljalo voženj v obdobju raziskovanja, ocenjen na približno 7 minut (in je znašal od 3 do 15 minut).

Breme izvajanja raziskovanja v skladu z Uredbo za nacionalne statistične urade in poročevalce se kompenzira z dodano vrednostjo pridobljenih statističnih podatkov. Zlasti:

- Eurostat upravlja zaupne nacionalne mikropodatke, ki jih zagotovi vsaka država članica, in zbira podrobne nacionalne podatke (tabele D). Te tabele omogočajo, da vsaka država poročevalka pridobi vse statistične informacije o vseh cestnih prevozih blaga na svojem ozemlju, vključno s statističnimi informacijami o tovornjakih, registriranih v drugih državah EU. Izvajanje te uredbe in storitev, ki

jo zagotavlja Eurostat, preprečujeta podvajanje zbiranja podatkov o tujih tovornjakih na nacionalni ravni;
- države poročevalke veliko povprašujejo po pripravljenih statističnih podatkih, saj se je izkazalo, da je raziskovanje zelo koristno za spremljanje trga cestnega prevoza blaga v Evropi;
- zbiranje in upravljanje informacij na ravni mikropodatkov pomeni, da je podatke mogoče prilagodljivo uporabiti takoj in brez dodatnega prizadevanja na nacionalni ravni za zadovoljitev posebnih potreb politike EU po različnih statističnih podatkih, npr. za pripravo poročil ali oceno zakonodaje in ciljev politike. V praksi primeri vključujejo pripravo statističnih podatkov glede na razdaljo, vožnje s praznimi vozili ali kabotažo.

2.4. ZMANJŠANJE IN POENOSTAVITEV UPRAVNEGA BREMENA

Poenostavitev in zmanjšanje bremena zbiranja in sporočanja podatkov sta med vprašanji, ki se jim Eurostat stalno posveča. Eurostat ukrepa na podlagi povratnih informacij držav članic v sodelovanju z nacionalnimi statističnimi uradi z:

1. zagotavljanjem orodij (npr. WebILSE) za olajšanje sporočanja podrobnih regionalnih podatkov (NUTS 3);
2. razvojem avtomatiziranih orodij in postopkov za prenos in potrditev mikropodatkov, da se državam članicam zagotovijo povratne informacije o kakovosti podatkov in posebnih napakah posameznih naborov podatkov;
3. spodbujanjem in zagotavljanjem pomoči pri sestavljanju elektronskih vprašalnikov in vzpostavljanju spletnih sistemov poročanja na nacionalni ravni;
4. organiziranjem rednih sestankov nacionalnih strokovnjakov iz vseh držav članic, na katerih se izmenjajo dobre prakse ter razpravlja o kakovosti podatkov, težavah in rešitvah.

2.5. POTRDITEV PODATKOV IN KAKOVOST POSLANIH STATISTIČNIH PODATKOV

2.5.1. Potrditev mikropodatkov in preverjanje časovnih vrst

Države članice so odgovorne za kakovost izvajanja raziskovanja cestnega prevoza blaga, Eurostat pa si prizadeva odkriti napake v poslanih podatkih ter vzdrževati zelo učinkovit in zanesljiv sistem IT za potrditev in obdelavo podatkov. Eurostat državam članicam redno zagotavlja povratne informacije o vprašanjih, ki jih je morda treba dodatno preiskati.

Države poročevalke si v sorazmerju s svojimi zmožnostmi prizadevajo odpraviti podatkovne napake. Eurostatov postopek potrditve vključuje korake za potrditev mikropodatkov, pri čemer odkriva napake v uporabljenih kodah, format in vrednosti, ki presegajo obseg. Dodatno preverjanje časovnih vrst za nacionalni, mednarodni in skupni prevoz se opravi za četrtletne in letne podatke:

- mikropodatki – v pomoč pri pripravi naborov podatkov, ki imajo čim manj napak, države poročevalke prejmejo poročilo o potrditvi za vsak poslani paket podatkov, ki vsebuje podrobnosti na ravni mikropodatkov, kar omogoča enostavnejšo odpravo odkritih napak. Ta postopek se ponavlja, dokler niso odpravljene vse napake. Eurostat svoja pravila potrditve tudi prilagaja, da

zadovolji spreminjajoče se potrebe ter zagotovi visoko in boljšo kakovost in skladnost podatkov;

– časovne vrste – Eurostat meni, da je zelo pomembno, da se odstopanja v časovnih vrstah odkrijejo pred objavo podatkov, saj se statistični podatki o cestnem prevozu blaga uporabljajo v različnih poročilih Komisije in kot podlaga za ugotovitve glede razvoja trga cestnega prevoza blaga. Posebno pozornost namenja temu, da države poročevalke potrdijo trende, če se opazijo znatna nihanja. Po potrebi se predložijo revidirani nabori podatkov ali pojasnijo temeljni vzroki za močno nihanje časovnih vrst.

Na splošno vse države poročevalke pregledajo podatke in odpravijo odkrite napake.

2.5.2. Primerjanje rezultatov z drugimi statističnimi podatki

Statistični podatki o evropskem cestnem prevozu blaga, zbrani v skladu z Uredbo, temeljijo na državi, kjer je vozilo registrirano. Vsaka država poročevalka zbere vzorec premikov v njej registriranih tovornjakov na svojem ozemlju in zunaj njega, ne zbira pa informacij o prevozih tujih prevoznikov na svojem ozemlju. Ker različne države informacij o istem prevozu ne zberejo dvakrat, kakovosti rezultatov ni mogoče preveriti z zrcalnim preverjanjem. Kakovost statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga je mogoče preveriti le z uporabo drugih dopolnilnih virov podatkov ali raziskovanj.

CAFT (Cross-Alpine Freight Transport survey – raziskovanje čezalpskega prevoza blaga) je raziskovanje cest na švicarskih mejah (ki se opravi vsakih pet ali šest let). To raziskovanje se zelo razlikuje od raziskovanja na podlagi Uredbe (EU) št. 70/2012, pri čemer je zelo malo prekrivanja. Eurostat je na podlagi številnih predpostavk primerjal svoje podatke o cestnem prevozu blaga, zbrane v skladu z Uredbo, s podatki CAFT. Razen manjših odstopanj, ki so verjetno posledica majhnosti vzorcev in metode raziskovanja, se vira podatkov dobro skladata, kar poudarja kakovost podatkov, poslanih v skladu z Uredbo. Eurostat namerava v prihodnosti ponoviti to primerjanje, da se zagotovita skladnost in kakovost pripravljenih statističnih podatkov.

2.6. METODOLOŠKA PODPORA

Eurostat zagotavlja stalno metodološko in tehnično podporo državam članicam za izvajanje Uredbe ter si prizadeva vzdrževati visokokakovosten informacijski sistem za podatke in metapodatke.

Eurostat je pripravil dva priročnika z metodološkimi navodili za države poročevalke:

– *„Road freight transport methodology“* (Metodologija za cestni prevoz blaga), ki je podlaga za zbiranje statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga v državah članicah, državah kandidatkah in državah Evropskega združenja za prosto trgovino (EFTA); in
– *„Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries“* (Metodologije, ki se uporabljajo pri raziskovanju cestnega prevoza blaga v državah članicah in državah kandidatkah).

Ta priročnika se redno posodabljata, da se upošteva razvoj zbiranja podatkov o cestnem prevozu blaga. Najnovejši različici je mogoče prenesti s spletnega mesta Eurostata[5].

[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications.

3. STATISTIČNI REZULTATI

3.1. TRENDI V CESTNEM PREVOZU BLAGA V EU

3.1.1. Razvoj cestnega prevoza blaga v EU

Cestni prevoz je še vedno najpomembnejši način prevoza blaga. V smislu tonskih kilometrov presega 70 % vseh načinov celinskega prevoza, pri čemer je bil ta delež v zadnjem desetletju razmeroma stabilen. Vendar je nedavna gospodarska kriza znatno vplivala na cestni prevoz blaga v Evropi. Dejavnost cestnega prevoza blaga v EU, merjena v tonskih kilometrih, je bila leta 2012 približno 12 % nižja od najvišje vrednosti leta 2007.

Nacionalni prevoz, ki ga opravijo domači prevozniki, znaša skoraj dve tretjini skupnega cestnega prevoza blaga. Nacionalni prevoz, ki ga opravijo tuji prevozniki, znaša približno 1,5 % skupnega cestnega prevoza blaga in približno 2,0 % skupnega nacionalnega cestnega prevoza blaga. Stopnja razširjenosti kabotaže, s katero se meri delež tujih prevoznikov na nacionalnem trgu komercialnega cestnega prevoza blaga, je leta 2012 znašala 2,3 %. Nedavno se je nekoliko povečala, zlasti po odpravi prehodnih omejitev za prevoznike iz držav, ki so se pridružile EU leta 2004 in leta 2007.

Delež mednarodnega prevoza (vključno s prevozom z vozili, registriranimi v tretji državi) se je v zadnjem desetletju povečal s 30 % skupnega cestnega prevoza blaga leta 2004 na 33 % leta 2012, v čemer se kaže učinek enotnega trga v Evropski uniji. Približno 78 % mednarodnega prevoza opravijo prevozniki, registrirani v eni od dveh držav, med katerima se prevaža blago. Preostalih 22 % opravijo prevozniki iz tretje evropske države v okviru prevozov z vozili, registriranimi v tretji državi, kar je najhitreje rastoči tržni segment v preteklem desetletju.

Delež prevozov za „najem in plačilo“ (prevoz za plačilo) je leta 2012 znašal 85 % skupnega cestnega prevoza blaga, preostalih 15 % pa so bili „prevozi za lastne potrebe“.

Pri vseh razdaljah je bil v obdobju 2008–2012 zabeležen upad, pri čemer je bil ta največji pri krajših in daljših razdaljah, in sicer je bil leta 2012 prevoz v tonskih kilometrih za premike, krajše od 150 kilometrov, 15 % manjši od ravni leta 2008, prevoz v tonskih kilometrih za premike, daljše od 1 000 kilometrov, pa je upadel za 14 %. Poleg tega je 56 % prevozov tovora (v smislu tonskih kilometrov) daljših od 300 kilometrov. Cilj prometne politike EU je, da do leta 2030 30 % cestnih prevozov na navedenih daljših razdaljah preide na železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa več kot 50 %.

Največje skupine proizvodov v smislu prepeljanih ton v državah članicah so bili rudarski in kamnolomski proizvodi (26 % skupne količine leta 2012), drugi nekovinski mineralni proizvodi (14 %), hrana, pijače in tobak (12 %) ter kmetijski proizvodi (9 %). Največje skupine proizvodov v tonskih kilometrih so bile hrana, pijače in tobak (17 % skupne količine), kmetijski proizvodi (11 %), drugi nekovinski mineralni proizvodi (8 %), kemikalije in kovinske rude (obe skupini po 8 %) ter kovinski in lesni proizvodi (obe skupini po 7 %).

3.1.2. Kabotaža

Kabotaža, tj. nacionalni komercialni prevoz, ki ga opravijo tuji prevozniki, je zdaj ponovno v ospredju politike cestnega prevoza EU. Ocenjujejo se obstoječa pravila o kabotaži, določena v Uredbi (ES) št. 1072/2009[6], in njihova ustreznost. Delo Komisije na tem področju večinoma temelji na podatkih, zbranih v skladu z Uredbo (EU) št. 70/2012. Hkrati je kabotaža vse pomembnejša politična tema v številnih državah članicah, kot je razvidno iz nedavnih razprav v delovni skupini za statistične podatke o cestnem prevozu blaga. Nekatera poklicna združenja menijo, da je raven kabotaže višja od ravni, ki se kaže v uradnih statističnih podatkih Eurostata, čeprav za zdaj ni statističnih dokazov, ki bi podprli to trditev.

Čeprav je delež kabotaže v skupnih cestnih prevozih razmeroma majhen, obstaja potreba po nadaljnjem izboljšanju kakovosti ustreznih statističnih podatkov. Delovna skupina za statistične podatke o cestnem prevozu blaga iz leta 2014 je sklenila, da bi izboljšanje skupne kakovosti raziskovanja (s povišanjem stopnje odzivnosti, izboljšanjem kakovosti registrov, boljšim vzorčenjem, izboljšanjem orodij za prenos podatkov itd.) na koncu izboljšalo tudi točnost podatkov o kabotaži. Eurostat bo natančno spremljal politični razvoj na tem področju in v skladu s tem ponovno ocenil stanje glede statističnih podatkov. Prav tako bo še naprej objavljal podatke o stopnji razširjenosti kabotaže, da se zagotovi podpora razpravi.

3.2. OBJAVLJANJE PODATKOV

3.2.1. Tabele Eurobase

Zbirni podatki se prenesejo v Eurobase, tj. referenčno podatkovno zbirko Eurostata, takoj ko je preverjena njihova veljavnost. Tako lahko uporabniki v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 6/2003 o diseminaciji statističnih podatkov o prevozu blaga po cesti pridobijo podrobne statistične tabele, ki temeljijo na podatkih, poslanih v skladu z Uredbo (EU) št. 70/2012, in zajemajo obdobje od leta 1999. Nabor metapodatkov, ki je na voljo v podatkovni zbirki Eurobase, se redno posodablja, da odraža najnovejši metodološki razvoj v različnih državah poročevalkah.

3.2.2. Objave

Eurostat pripravlja tudi članke za zbirko *„Statistics Explained“* (Razlaga statističnih podatkov), ki zajemajo naslednje teme (glej povezave v zvezi s tem):

- General trends in road freight transport (Splošni trendi v cestnem prevozu blaga)
- Road freight transport by vehicle characteristics (Cestni prevoz blaga po značilnostih vozil)
- Road freight transport by journey characteristics (Cestni prevoz blaga po značilnostih voženj)
- Road freight transport by type of goods (Cestni prevoz blaga po vrsti blaga)
- Road freight transport statistics – cabotage (Statistični podatki o cestnem prevozu blaga – kabotaža)

Ti članki se posodobijo enkrat letno, ko se konča zbiranje podatkov za določeno referenčno leto.

[6] UL L 300, 14.11.2009, str. 72.

4. PREDLOGI ZA NADALJNJI RAZVOJ

4.1. NOVI IZZIVI

Nadaljevala se bodo prizadevanja za zmanjšanje bremena poročevalcev, povišanje stopnje odzivnosti in izboljšanje kakovosti podatkov.

Eurostat in države članice so že določili več novih področij ukrepanja, kot so:

- razvoj obstoječih mehanizmov sporočanja podatkov, ki bodo poročevalcem omogočili, da bodo zagotovili več podatkov, ki bodo kakovostnejši, hkrati pa zmanjšali breme in stroške sporočanja; nekatere države poročevalke so že začele uvajati nove standarde, kot je format XML, ki omogočajo hitrejše pošiljanje podatkov ter večjo skladnost in zanesljivost podatkov;
- uporaba elektronskih sistemov cestninjenja za dopolnitev in izvedbo primerjalne analize rezultatov raziskovanja ter izboljšanje kakovosti podatkov;
- nadaljnja uporaba razpoložljivih podatkov za pripravo modelov prometnih tokov in določitev parametrov, ki so koristni za prometno politiko in pripravo modelov, kot so povprečni faktorji obremenitve po vrsti prevoza ali razdalji;
- izboljšanje uporabnosti rezultatov raziskovanja za ocenjevanje odpiranja trga, učinkovitosti prevoza, trendov na trgu cestnega prevoza in razčlenitve po načinih prevoza;
- izboljšanje uporabnosti rezultatov raziskovanja za pripravo podrobnejših statističnih podatkov o emisijah toplogrednih plinov iz cestnega prevoza.

4.2. PREDLOGI ZA RAZVOJ PRAVNE PODLAGE

Čeprav je Uredba (EU) št. 70/2012 dobra podlaga za oceno sedanjega trga cestnega prevoza blaga, so bili opredeljeni načini obravnavanja novih podatkovnih potreb, ki izhajajo iz razvoja politike, brez znatnega povečanja bremena sporočanja. O njih se bo morda razpravljalo z državami članicami na prihodnjih sestankih delovne skupine.

To lahko vključuje:

- zbiranje podatkov o porabi energije v cestnem prevozu blaga; takšno zbiranje podatkov, ki ga nekatere države članice že izvajajo, se lahko sprva uvede prostovoljno in na zbirni ravni (enkrat na leto); omogočalo bi natančnejšo presojo vpliva cestnega prevoza blaga na nastajanje emisij toplogrednih plinov;
- obvezno zbiranje podatkov o „vožnjah s praznimi vozili“; v skladu z Uredbo zbiranje navedenih podatkov zdaj ni obvezno in števila kilometrov, ki jih prevozijo prazna vozila, ne sporočajo vse države; če bi navedeno zbiranje postalo obvezno, bi omogočalo boljšo oceno energijske učinkovitosti in operativne učinkovitosti sektorja cestnega prevoza blaga EU.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Izvajanje Uredbe (EU) št. 70/2012 ima zelo pozitiven vpliv in je omogočilo hitro pripravo primerljivih, visokokakovostnih rezultatov.

Eurostat si zelo prizadeva zagotoviti pomoč državam članicam pri izvajanju Uredbe in pripravi visokokakovostnih statističnih podatkov. Razvil je informacijski sistem in uvedel komunikacijske metode, ki zmanjšujejo breme upravljanja podatkov za države poročevalke. Stalno prilagaja svoja pravila potrditve, da bi bila uporabnejša in učinkovitejša za preverjanje in obdelavo podatkov ter bi tako pomagala državam članicam zmanjšati breme poročevalcev in uprav.

Izkazalo se je, da je Uredba nujna za pripravo statističnih podatkov o cestnem prevozu blaga v posameznih državah in EU ter za preprečevanje podvajanja dela. Statistični podatki se redno uporabljajo pri spremljanju in ocenjevanju politik cestnega prevoza blaga na nacionalni ravni in ravni EU. Zaradi objavljanja so postali podatki bolj prepoznavni in so zagotovili boljšo donosnost vloženih sredstev.