ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 26.1.2015 г.
COM(2015) 17 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането на Регламент (ЕО) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането на Регламент (ЕО) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ ... 3
1.1. Цел на доклада ... 3
1.2. Предистория: нормативна уредба ... 3
1.3. Контекст на политиката ... 4
1.4. Държави членки и други държави, попадащи в обхвата на регламента ... 4
2. ПРИЛАГАНЕ НА РЕГЛАМЕНТА ... 5
2.1. Спазване на правните задължения ... 5
2.2. Използвани методи за събиране на данни ... 5
2.3. Административно натоварване ... 5
2.4. Намаляване и опростяване на административното натоварване ... 6
2.5. Валидиране на данните и качество на изпратените статистически данни ... 6
2.5.1. Валидиране на микроданните и проверки на динамичните редове ... 6
2.5.2. Съпоставяне на резултатите с други статистически данни ... 7
2.6. Методологична подкрепа ... 8
3. СТАТИСТИЧЕСКИ РЕЗУЛТАТИ ... 9
3.1. Тенденции в сектора на автомобилния товарен транспорт в ЕС ... 9
3.1.1. Развитие на автомобилния товарен транспорт в ЕС ... 9
3.1.2. Каботаж ... 10
3.2. Публикуване на данните ... 10
3.2.1. Таблици на Eurobase ... 10
3.2.2. Публикации ... 11
4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ ... 11
4.1. Нови предизвикателства ... 11
4.2. Предложения за развитие на правното основание ... 12
5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ ... 12

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. ЦЕЛ НА ДОКЛАДА

В член 7 от Регламента относно статистическите отчети във връзка с автомобилния превоз на товари[1] от Комисията се изисква до 31 декември 2014 г. да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на регламента.

Настоящият доклад е изготвен в отговор на това изискване. В него са изложени предисторията, контекстът на политиката и приложното поле на законодателството и се разглежда неговото прилагане, статистическите резултати и публикуването им. След това са очертани възможни насоки за бъдещо развитие, като се стига до заключението, че прилагането на регламента е довело до по-добро качество и своевременност на данните.

1.2. ПРЕДИСТОРИЯ: НОРМАТИВНА УРЕДБА

Регламент (ЕС) № 70/2012 е преработен текст на Регламент (ЕО) № 1172/98 на Съвета от 25 май 1998 г. и допълнителни изменения, имащи за цел консолидиране на правното основание за събиране на данни за автомобилния транспорт и привеждането му в съответствие с Договора от Лисабон чрез делегиране на правомощия на Комисията да приема незаконодателни актове от общ характер за допълнение и изменение на някои несъществени елементи на даден законодателен акт. Регламентът представлява правно основание за събирането на широк обхват от данни относно автомобилния товарен транспорт. Освен това предоставянето на микроданни от проучването на автомобилния товарен транспорт на Евростат гарантира качество и сравнимост на изготвената статистическа информация.

Целта на Регламент (ЕС) № 70/2012 е да гарантира, че на Комисията, другите институции на ЕС и националните правителства се предоставят съпоставими, надеждни, хармонизирани, периодични и подробни статистически данни за размера и развитието на автомобилния превоз на товари. Тези данни са необходими за изработването, проследяването и оценката на политиката на ЕС.

Държавите членки изпращат информацията на Евростат под формата на микроданни: това дава възможност на Евростат, при спазване на правилата за поверителност, да предоставя на потребителите статистически таблици, съдържащи голям брой различни комбинации от променливи.

Регламент (ЕС) № 70/2012 има за цел да сведе до минимум натоварването на транспортните предприятия. Събирането на данни се основава на проучване на базата на извадки. Информация следователно се изисква само за извадка от превозните средства и за кратък период от време (обикновено една седмица). Държавите членки могат освен това да изключват от проучването по-малките превозни средства.[2]

[1] Регламент (ЕС) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари. ОВ L 32, 3.2.2012 г.

[2] Всяка държава членка може да изключи от приложното поле на регламента пътните превозни средства с товароносимост или максимално допустимо тегло под определена граница. За единични пътни моторни

1.3. КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА

Разработването на обща транспортна политика изисква задълбочено познаване на мащаба и тенденциите в автомобилния товарен транспорт.

Политиката в областта на данните е много важна: в Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“[3] са поставени десет цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите (като критерии за постигане на целевия показател за намаление на емисиите на парникови газове с 60 %). Подробните статистически данни за автомобилния товарен транспорт са необходими за проследяване на напредъка към постигане на някои от тези цели (напр. целта за прехвърляне на 30 % от дейността на автомобилния товарен транспорт на разстояния над 300 км към други видове транспорт до 2030 г.). В последните документи относно политиката, като „Доклада на Комисията относно състоянието на пазара на Съюза в областта на автомобилния транспорт“[4], също са широко използвани статистически данни за автомобилния товарен транспорт. За да изпълни своите задачи съгласно общата транспортна политика, Комисията се нуждае от сравними, надеждни, синхронизирани, периодични и подробни статистически данни за размера и развитието на автомобилния превоз на товари с превозни средства, регистрирани в ЕС, и за степента на използване на тези превозни средства.

Данните, събрани съгласно Регламента, са изключително ценни и за професионалните организации, транспортните дружества, изследователите и специалистите по моделиране в областта на автомобилния транспорт, тъй като задълбоченото познаване на пазара помага за подобряването на конкурентоспособността в сектора.

1.4. ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ И ДРУГИ ДЪРЖАВИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА РЕГЛАМЕНТА

Регламентът се прилага пряко и в своята цялост към всички държави членки. Не е необходимо транспонирането му в националното законодателство. В него се изисква от всички държави членки да предоставят данни. В съответствие с член 1, параграф 3 Малта е единственото изключение от това правило поради малкия брой на регистрираните в Малта пътни превозни средства за товари, които имат лиценз да участват в международния автомобилен превоз на товари. Събирането на качествени данни за транспорта от малтийския парк би натоварило непропорционално много малтийските превозвачи, тъй като те би трябвало да участват в проучванията по-често от превозвачите в други държави.

Сред държавите извън ЕС Норвегия и Швейцария също участват изцяло в събирането на статистически данни за автомобилния товарен транспорт в съответствие с Регламент (ЕС) № 70/2012. Двете държави от ЕИП Исландия и Лихтенщайн са понастоящем освободени от задължението да събират статистически данни за автомобилния товарен транспорт съгласно Регламента поради ограничения брой превозни средства в съответните им паркове, участващи в международния автомобилен транспорт.

превозни средства тази граница не може да надвишава товароносимост от 3,5 тона или максимално допустимо тегло от 6 тона.

[3] COM(2011) 144 от 28.3.2011 г.

[4] COM(2014) 222 от 14.4.2014 г.

Държавите — кандидатки за членство в ЕС, не участват в това събиране на данни.

2. ПРИЛАГАНЕ НА РЕГЛАМЕНТА

2.1. Спазване на правните задължения

Спазването на изискванията на Регламента относно предоставянето на данни е като цяло добро. Всички държави членки предоставят исканите набори от данни, като закъсненията са малко. Това гарантира изготвянето на висококачествени и надеждни статистически данни относно автомобилния товарен транспорт в Европа.

2.2. Използвани методи за събиране на данни

В регламента е очертана общата рамка за осигуряване на хармонизирано събиране на данни и сравнимост на резултатите. Евростат събира информация относно националните методи за събиране на данни (използване на регистри, методология за определяне на извадките, обхват и пр.) на всеки три години и я публикува в „Методологиите, използвани в проучванията на автомобилния товарен транспорт в държавите членки и държавите кандидатки“.

2.3. Административно натоварване

Регламентът има за цел да запази на ниско равнище натоварването за държавите членки. В повечето докладващи държави съществуващите процедури отговарят на изискванията за събирането на данни, така че не бе необходимо вземането на специални мерки. Евростат събра информация от докладващите държави, за да направи оценка на натоварването на респондентите при прилагането на Регламента.

Малко държави членки успяха да направят точна оценка на натоварването, но могат да се направят следните заключения:

- по отношение на редовното предоставяне на данни почти всички отговорили държави считат работния обем за приемлив;
- натоварването при събирането на данни е много различно в отделните държави, главно в зависимост от наличните национални системи за събиране на данни. Държавите, създали системи за електронно събиране на данни, са намалили натоварването върху респондентите, както и натоварването, свързано с обработването на данните. От предоставената информация става ясно, че:
    - средното време, необходимо на респондентите за отчитане на данните за едно превозно средство, пътувало през периода на проучването, е около 40 минути (в диапазона от 5 минути до 2 часа);
    - средното време, необходимо на респондентите за отчитане на данните за едно превозно средство, което не е пътувало през периода на проучването, е около 7 минути (в диапазона от 3 минути до 15 минути).

Натоварването за националните статистически институти и за респондентите при провеждането на задължителното съгласно Регламента проучване се компенсира от добавената стойност на получените статистически данни. По-специално:

- Евростат управлява националните поверителни микроданни, предоставени от всяка държава членка, и събира подробни национални данни (таблици D). Тези таблици дават възможност на всяка докладваща държава да получи пълна статистическа информация относно всички операции на автомобилния товарен транспорт в тази държава, включително за товарните автомобили, регистрирани в други държави от ЕС. Прилагането на този Регламент и услугата, предоставена от Евростат, предотвратяват дублирането на събиране на данни на национално равнище за чуждестранните товарни автомобили;
- изготвяните статистически данни са необходими на докладващите държави, тъй като проучването се оказва много полезно за наблюдението на пазара на пътни товарни превози в Европа;
- събирането и управлението на информация на равнище микроданни означава, че то може да се използва гъвкаво, за да бъдат посрещнати бързо и без допълнителни усилия на национално равнище нуждите на ЕС в областта на политиката от статистически данни, напр. за изготвяне на проектодоклади или оценка на законодателни и политически целеви показатели. На практика примерите включват изготвянето на статистически данни по класове разстояние, при празни курсове или при каботаж.

2.4. НАМАЛЯВАНЕ И ОПРОСТЯВАНЕ НА АДМИНИСТРАТИВНОТО НАТОВАРВАНЕ

Евростат отделя особено внимание на опростяването и намаляването на натоварването при събирането и докладването на данни. В своята работа Евростат разчита на обратната връзка с държавите членки в сътрудничество с националните статистически институти, като:

1. предоставя инструменти (като напр. WebILSE) за улесняване на докладването на подробни регионални (NUTS 3) данни;
2. разработва автоматизирани инструменти и процеси за предаване и валидиране на микроданните с цел установяване на обратна връзка с държавите членки относно качеството на данните и конкретните грешки във всеки набор от данни;
3. подкрепя и подпомага съставянето на електронни въпросници и базирани в интернет системи за докладване на национално равнище;
4. провежда редовни срещи на национални експерти от всички държави членки за обмен на добри практики и обсъждане на качеството на данните, проблемите и решенията.

2.5. ВАЛИДИРАНЕ НА ДАННИТЕ И КАЧЕСТВО НА ИЗПРАТЕНИТЕ СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

2.5.1. Валидиране на микроданните и проверки на динамичните редове

Докато държавите членки отговарят за качеството на провеждане на проучването на автомобилните превози на товари, Евростат работи за откриването на грешки в изпратените данни и поддържането на високоефективна, надеждна ИТ система за

валидиране и обработване на данните. Евростат поддържа редовна обратна връзка с държавите членки по въпроси, които могат да изискват допълнителна проверка.

Докладващите държави полагат всички възможни усилия за отстраняване на грешки в данните. Процедурата за валидиране на Евростат включва стъпки за валидиране на микроданни чрез откриване на грешки при използваните кодове и формати, както и по отношение на валидността на стойностите. За тримесечните и годишните данни се извършват допълнителни проверки на динамичните редове за националния, международния и общия транспорт:

- микроданни: за да се помогне на докладващите държави да изготвят набори от данни, които са с колкото е възможно по-малко грешки, при всяка партида изпратени данни те получават доклад за валидирането, който съдържа подробна информация на равнище микроданни, за да може откритите грешки да бъдат по-лесно коригирани. Този процес се повтаря, докато не бъдат коригирани всички грешки. Освен това Евростат адаптира правилата си за валидиране, за да отговори на променящите се потребности и да осигури високо равнище и подобряване на качеството и последователността на данните;

- динамични редове: Евростат счита, че е изключително важно сериозните отклонения в динамичните редове да бъдат откривани преди публикуването на данните, тъй като статистическите данни за автомобилните превози на товари се използват в различни доклади на Комисията, както и при формулирането на заключения относно тенденциите на пазара на пътните превозвачи. Службата обръща специално внимание на докладващите държави да потвърждават тенденциите, ако бъдат открити значителни различия. Когато се налага, се предоставят преразгледани набори от данни или обяснения относно основните причини за сериозните различия в динамичните редове.

Общо взето, всички докладващи държави преразглеждат данните и коригират откритите грешки.

2.5.2. Съпоставяне на резултатите с други статистически данни

Статистическите данни за автомобилните превози на товари в Европа, събрани в съответствие с Регламента, са изготвени от гледна точка на държавата на регистрация на пътните превозни средства. Всяка докладваща държава събира извадка от придвижвания на своята територия или извън нея по товарни автомобили, регистрирани в държавата, но не събира информация за транспорта от чуждестранни превозвачи на своята територия. Тъй като информацията не се събира двойно от различни държави за една и съща операция, качеството на резултатите не може да се контролира, като се използват огледални проверки. Качеството на статистическите данни за автомобилни превози на товари може да бъде проверено само чрез използването на други допълнителни източници на данни или проучвания.

CAFT е проучване на автомобилния транспорт (провеждано на всеки пет или шест години) по швейцарските граници. То е много различно в сравнение с проучването въз основа на Регламент (ЕС) № 70/2012 и с много малко припокриване. Въз основа на

редица допускания Евростат извърши сравнение на своите редовни данни за автомобилния товарен транспорт с данните от CAFT (проучването Cross-Alpine Freight Transport, трансалпийски товарен транспорт). С изключение на някои умерени отклонения, дължащи се вероятно на малките размери на извадката и метода на проучване, е налице добро съответствие между източниците на данни, което е доказателство за качеството на данните, изпращани съгласно Регламента. Евростат възнамерява да повтори в бъдеще това сравнение, за да осигури съгласуваност и качество на предоставяните статистически данни.

2.6. МЕТОДОЛОГИЧНА ПОДКРЕПА

Евростат предоставя методологична и техническа подкрепа на държавите членки при прилагането на Регламента, като полага усилия да поддържа висококачествена информационна система за данни и метаданни.

Евростат изготви два наръчника, съдържащи методологични указания за докладващите държави:

- „Методология на автомобилния товарен транспорт“, в която са изложени основите на събирането на статистически данни за автомобилни превози на товари в държавите членки, държавите кандидатки и държавите от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ); и
- „Методологии, използвани при проучвания на автомобилния товарен транспорт в държавите членки и държавите кандидатки“.

Тези наръчници се актуализират редовно, като се отразяват тенденциите в събирането на данни за автомобилните превози на товари. Последните версии могат да бъдат изтеглени от уебсайта на Евростат.[5]

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

3. СТАТИСТИЧЕСКИ РЕЗУЛТАТИ

3.1. ТЕНДЕНЦИИ В СЕКТОРА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В ЕС

3.1.1. Развитие на автомобилния товарен транспорт в ЕС

Автомобилните превози продължават да бъдат най-важният вид транспорт на товари. Изразено в тонкилометри (т/км), на него се падат над 70 % от всички видове вътрешни превози, като този дял е сравнително стабилен през последното десетилетие. Въпреки това неотдавнашната икономическа криза оказа значително въздействие върху автомобилния товарен транспорт в Европа. През 2012 г. дейностите по автомобилния превоз на товари в ЕС, измерени в тонкилометри, бяха с около 12 % под своята върхова стойност през 2007 г.

Националният транспорт, осъществяван от вътрешни превозвачи, възлиза на почти две трети от общия обем на автомобилния товарен транспорт. На националния транспорт, осъществяван от чуждестранни превозвачи, се падат около 1,5 % от общите дейности по автомобилен товарен транспорт и около 2,0 % от общия обем на националния автомобилен товарен транспорт. Степента на навлизане на каботажа, с която се измерва делът на чуждестранните превозвачи на пазара на националния автомобилен товарен транспорт за чужда сметка или срещу възнаграждение, е била 2,3 % през 2012 г. Напоследък този вид превози отбелязват известен ръст, по-специално след премахването на преходните ограничения за превозвачите от държавите, които се присъединиха към ЕС през 2004 и 2007 г.

Делът на международния транспорт (включително чрез превозни средства, регистрирани в трета държава, т.е. пътувания между трети страни) нарасна през последното десетилетие от 30 % от общия обем на автомобилния товарен транспорт през 2004 г. до 33 % през 2012 г., отразявайки въздействието на единния пазар в Европейския съюз. Около 78 % от международния транспорт се извършва от превозвачи, регистрирани в една от двете държави, между които се придвижват товарите. Останалите 22 % се поемат от превозвачи от трета европейска държава като част от операциите между трети страни — най-бързо нарастващият пазарен сектор през последното десетилетие.

През 2012 г. на операциите по превози за „чужда сметка или възнаграждение“ (превоз срещу заплащане) са се падали 85 % от общите дейности по автомобилни превози на товари, като останалите 15 % са били „за собствена сметка“.

През периода 2008—2012 г. бе отбелязан спад при всички класове разстояние, като най-силно засегнати са по-късите и по-дългите разстояния: през 2012 г. изражението в тонкилометри на превозите за разстояния под 150 км бе с 15 % под равнището от 2008 г., докато за разстояния над 1 000 км то бе с 14 % по-малко. Освен това 56 % от обема на товарните превози (изразен в тонкилометри) са на разстояние над 300 км. В рамките на политиката на ЕС в областта на транспорта е определена целта за прехвърляне на 30 % от операциите на автомобилния транспорт на по-дълги разстояния към железопътния и водния транспорт до 2030 г. и над 50 % — до 2050 г.

От гледна точка на превозените тонове основните групи продукти, транспортирани между държавите членки, са продукти, добити от мините и кариерите (26 % от общия обем през 2012 г.), други неметални минерални продукти (14 %), храни, напитки и тютюневи изделия (12 %) и селскостопански продукти (9 %). Основните групи продукти, изразени в тонкилометри, са храни, напитки и тютюневи изделия (17 % от общия обем), селскостопански продукти (11 %), други неметални минерални продукти (8 %), химикали и метални руди (по 8 %), метални продукти и дървени продукти (по 7 %).

3.1.2. Каботаж

Каботажът, т.е. вътрешният транспорт за чужда сметка или възнаграждение, извършван от чуждестранни превозвачи, понастоящем отново е обект на внимание в рамките на политиката на ЕС в областта на автомобилния транспорт. Съществуващите правила за каботажа, определени в Регламент (ЕО) № 1072/2009[6], са обект на оценка, както и тяхната пригодност като регулаторна рамка. Работата на Комисията в тази област се основава до голяма степен на данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012. Същевременно каботажът добива все по-голямо значение в тази област на политиката в редица държави членки, както стана ясно от обсъжданията в Работната група по статистическите данни за автомобилните превози на товари. Според някои професионални сдружения разпространението на каботажа е по-голямо, отколкото е отразено в официалните статистически данни на Евростат, макар засега да няма статистически доказателства в подкрепа на това твърдение.

Въпреки сравнително малкия дял на каботажа в общите операции на автомобилния транспорт, е необходимо да се повиши допълнително качеството на съответните статистически данни. През 2014 г. работната група по статистическите данни за автомобилните превози на товари достигна до заключението, че подобряването на общото качество на проучването (чрез увеличаване на процента на отговори, повишаване на качеството на регистрите, по-добро организиране на извадките, усъвършенстване на инструментите за предаване на данни и пр.) ще подобри в крайна сметка точността и на данните за каботажа. Евростат ще следи отблизо развитието в тази област на политиката и ще извърши съответна оценка на ситуацията от гледна точка на статистиката. Освен това Евростат ще продължи да публикува данни за степента на навлизане на каботажа, за да подпомогне обсъжданията в тази област.

3.2. ПУБЛИКУВАНЕ НА ДАННИТЕ

3.2.1. Таблици на Eurobase

Обобщените данни се въвеждат в Eurobase, референтната база данни на Евростат, веднага след като преминат проверките за валидиране. По този начин потребителите могат да получат подробни статистически таблици съгласно Регламент (ЕО) № 6/2003 на Комисията относно разпространението на статистика за автомобилен превоз на товари, въз основа на данните, изпратени съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012, за периода след 1999 г. Наборът от метаданни, достъпни в Eurobase, се актуализира редовно, за да се отразят последните методологически тенденции в различните докладващи държави.

[6] ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72.

3.2.2. Публикации

Евростат публикува също така статии в поредицата „Statistics Explained“ („Статистиката в достъпна форма“), по следните теми (вж. съответните препратки):

- Общи тенденции в автомобилния товарен транспорт
- Автомобилният товарен транспорт по характеристики на МПС
- Автомобилният товарен транспорт по характеристики на пътуването
- Автомобилният товарен транспорт по вид товари
- Статистически данни за автомобилния товарен транспорт — каботаж

Тези статии се актуализират ежегодно след като приключи събирането на данни за съответната референтна година.

4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ

4.1. НОВИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА

Ще продължат усилията за намаляване на натоварването на респондентите при същевременно повишаване на процента на отговори и качеството на данните.

Евростат и държавите членки определиха вече няколко нови области на дейност, сред които:

- развитие на съществуващите механизми за докладване на данни, за да се даде възможност на респондентите да предоставят повече данни с по-високо качество, като същевременно се намалят натоварването и разходите за докладването: някои докладващи държави вече започнаха да въвеждат нови стандарти, като формàта XML, даващи възможност за по-бързо изпращане на данните при едновременно повишаване на тяхната съгласуваност и надеждност;
- използване на електронни системи за събиране на такси с оглед допълване и съпоставимост на резултатите от проучванията и подобряване на качеството на данните;
- допълнително използване на наличните данни за моделиране на транспортните потоци и определяне на параметри, полезни за политиката и моделирането в сектора на транспорта, като напр. средни коефициенти на натоварване по вид транспорт и клас разстояние;
- по-целенасочено използване на резултатите от проучването при оценката на отварянето на пазара, ефективността на транспорта, пазарните тенденции в автомобилния транспорт и разпределението между видовете транспорт;
- по-целенасочено използване на резултатите от проучването при изготвянето на по-подробни статистически данни за емисиите на парникови газове от автомобилния транспорт.

4.2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ПРАВНОТО ОСНОВАНИЕ

Макар че Регламент (ЕС) № 70/2012 предоставя добра основа за оценка на настоящото състояние на пазара в областта на автомобилния товарен транспорт, бяха установени нови начини, чрез които новите потребности от данни, възникващи в резултат на развитието на политиката, да бъдат задоволени, без да се увеличава значително натоварването при докладване. Те могат да бъдат обсъдени с държавите членки на бъдещи заседания на работната група.

Ето някои от тях:

- събиране на данни за потреблението на енергия в автомобилния товарен транспорт: събирането на такива данни, извършвано вече от някои държави членки, може да бъде въведено първоначално на доброволен принцип и по-обобщено (на годишна база); това ще даде възможност за по-точна оценка на въздействието на автомобилния товарен транспорт върху емисиите на парникови газове;
- задължително събиране на данни за „празни курсове“: това понастоящем се прави по избор съгласно Регламента и не всички държави докладват за празни автомобилкилометри; ако то се направи задължително, това ще даде възможност за по-добро оценяване на енергийната и оперативната ефективност на сектора на автомобилния товарен транспорт в ЕС.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Въздействието от прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 несъмнено е положително благодарение на възможността за своевременно получаване на сравними и висококачествени резултати.

Евростат полага значителни усилия, за да помогне на държавите членки да прилагат Регламента и да изготвят висококачествени статистически данни. Службата е разработила информационна система и е въвела методи за комуникация, които свеждат до минимум натоварването за докладващите държави при управлението на данните. Евростат постоянно актуализира правилата си за валидиране, за да ги направи по-практични и по-ефикасни при проверката и обработката на данните и по този начин да помогне на държавите членки да намалят свързаното с докладването натоварване както за респондентите, така и за административните органи.

Прилагането на регламента е от решаващо значение за изготвянето на статистически данни за националните и европейските автомобилни превози на товари и за избягване на дублирането на работата. Статистическите данни се използват редовно за проследяване и оценка на политиките в сектора на автомобилния товарен транспорт на национално и европейско равнище. Публикуването на данните е допринесло за по-осезаемото им присъствие и използване и е осигурило по-добра възвръщаемост на инвестираните ресурси.