ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με 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

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με 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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ... 3
1.1. Σκοπός της έκθεσης ... 3
1.2. Ιστορικό: το νομικό πλαίσιο ... 3
1.3. Πολιτικό πλαίσιο ... 4
1.4. Κάλυψη κρατών μελών και άλλων χωρών ... 4
2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ... 5
2.1. Εκπλήρωση των έννομων υποχρεώσεων ... 5
2.2. Χρησιμοποιηθείσες μέθοδοι συλλογής στοιχείων ... 5
2.3. Διοικητικός φόρτος ... 5
2.4. Μείωση του διοικητικού φόρτου και απλούστευση ... 6
2.5. Επικύρωση στοιχείων και ποιότητα των στατιστικών που αποστέλλονται ... 6
2.5.1. Επικύρωση μικροδεδομένων και έλεγχοι χρονοσειρών ... 6
2.5.2. Αξιολογώντας συγκριτικά τα αποτελέσματα με άλλες στατιστικές ... 7
2.6. Μεθοδολογική υποστήριξη ... 8
3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΜΑΤΑ ... 9
3.1. Τάσεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ ... 9
3.1.1. Εξελίξεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ ... 9
3.1.2. Ενδομεταφορές ... 10
3.2. Δημοσίευση των στοιχείων ... 10
3.2.1. Πίνακες Eurobase ... 10
3.2.2. Δημοσιεύσεις ... 10
4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ... 11
4.1. Νέες προκλήσεις ... 11
4.2. Προτάσεις για την ανάπτυξη της νομικής βάσης ... 11
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ... 12

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ

Το άρθρο 7 του κανονισμού σχετικά με τις στατιστικές καταγραφές των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων[1] ορίζει ότι η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την εφαρμογή του στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014.

Η παρούσα έκθεση εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή. Περιγράφει το ιστορικό, το πλαίσιο πολιτικής και την κάλυψη της νομοθεσίας και εξετάζει την εφαρμογή της, τα στατιστικά αποτελέσματα και τη δημοσίευσή τους. Εν συνεχεία περιγράφει πιθανές μελλοντικές εξελίξεις και συνάγει το συμπέρασμα ότι με τον κανονισμό βελτιώθηκε η ποιότητα και η έγκαιρη παράδοση των στοιχείων.

1.2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ: ΤΟ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 αποτελεί αναδιατύπωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1172/98 του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1998, και των μεταγενέστερων τροποποιήσεών του που αποσκοπούσαν να εδραιώσουν τη νομική βάση για τις οδικές μεταφορές, τη συλλογή στοιχείων και την ευθυγράμμισή του με τη Συνθήκη της Λισαβόνας αναθέτοντας στην Επιτροπή την εξουσία έκδοσης μη νομοθετικών πράξεων γενικής ισχύος που συμπληρώνουν ή τροποποιούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία μιας νομοθετικής πράξης. Αυτή η νομοθεσία παρέχει τη νομική βάση για τη συλλογή ενός ευρέος φάσματος στοιχείων σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Επιπλέον, η παροχή στη Eurostat των μικροδεδομένων της έρευνας για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων διασφαλίζει την ποιότητα και τη συγκρισιμότητα των παραγόμενων στατιστικών πληροφοριών.

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι στην Επιτροπή, σε άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ και στις εθνικές κυβερνήσεις παρέχονται 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 πολιτικής της ΕΕ.

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

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 σχεδιάστηκε για να περιορίσει στο ελάχιστο την επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις μεταφορών. Η συλλογή δεδομένων βασίζεται σε δειγματοληπτική έρευνα. Ως εκ τούτου, ζητούνται πληροφορίες μόνον για ένα δείγμα οχημάτων μεταφοράς και για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα (συνήθως μια εβδομάδα). Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εξαιρούν μικρότερα οχήματα από την έρευνα[2].

[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 ΕΕ L 32 της 3.2.2012.

[2] Κάθε κράτος μέλος μπορεί να εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οχήματα οδικών μεταφορών με ωφέλιμο φορτίο ή με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος κάτω από ένα ορισμένο όριο. Για τα μεμονωμένα μηχανοκίνητα οχήματα, το όριο δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 3,5 τόνους ωφέλιμου φορτίου ή τους 6 τόνους μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους.

1.3. ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

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

Η πολιτική συνάφεια των στοιχείων 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 τη μετατόπιση του 30% των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σε αποστάσεις άνω των 300 km σε άλλους τρόπους μεταφοράς από το 2030) είναι απαραίτητες οι λεπτομερείς στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Πρόσφατα έγγραφα πολιτικής, όπως η *Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την κατάσταση της αγοράς οδικών μεταφορών της Ένωσης*[4], χρησιμοποιούν επίσης σε μεγάλο βαθμό στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Για την εκτέλεση των καθηκόντων της στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών, η Επιτροπή χρειάζεται συγκρίσιμα, αξιόπιστα, συγχρονισμένα, τακτικά και πλήρη στατιστικά στοιχεία σχετικά με το μέγεθος και τις εξελίξεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που εκτελούνται με οχήματα καταχωρισμένα στην Ένωση, καθώς και σχετικά με τον βαθμό χρησιμοποίησης των οχημάτων αυτών.

Τα δεδομένα που συγκεντρώνονται βάσει του κανονισμού 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 ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος και είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του. Δεν είναι απαραίτητο να μεταφερθεί στην εθνική νομοθεσία. Απαιτεί από όλα τα κράτη μέλη να παρέχουν στοιχεία. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3, η Μάλτα είναι η μόνη εξαίρεση από τον κανόνα αυτόν, δεδομένου του μικρού αριθμού των οδικών οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων που είναι καταχωρισμένα στη Μάλτα και αδειοδοτημένα να εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Η συλλογή υψηλής ποιότητας στοιχείων για τις μεταφορές από τον μαλτέζικο στόλο θα συνεπαγόταν δυσανάλογη επιβάρυνση για τους μεταφορείς της Μάλτας, δεδομένου ότι θα πρέπει να συμμετέχουν στις έρευνες πιο συχνά από τους ομολόγους τους σε άλλες χώρες.

Η Νορβηγία και η Ελβετία, χώρες μη μέλη της ΕΕ, συμμετέχουν πλήρως στη συλλογή στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 70/2012. Οι δύο χώρες του ΕΟΧ, η Ισλανδία και το Λιχτενστάιν, εξαιρούνται επί του παρόντος από την υποχρέωση να συλλέγουν στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων σύμφωνα με τον κανονισμό, λόγω του περιορισμένου αριθμού των αντίστοιχων στόλων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές.

Οι υποψήφιες προς ένταξη στην ΕΕ χώρες δεν συμμετέχουν σε αυτή τη συλλογή δεδομένων.

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

2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

2.1. ΕΚΠΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΝΝΟΜΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κανονισμού σχετικά με την παροχή δεδομένων είναι γενικά καλή. Όλα τα κράτη μέλη παρέχουν τα ζητούμενα σύνολα στοιχείων, με κάποιες καθυστερήσεις. Αυτό εξασφαλίζει την παραγωγή υψηλής ποιότητας και αξιόπιστων στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη.

2.2. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙΣΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Ο κανονισμός προβλέπει ένα κοινό πλαίσιο για τη διασφάλιση της εναρμονισμένης συλλογής στοιχείων και τη συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων. Η Eurostat συγκεντρώνει πληροφορίες σχετικά με τις εθνικές μεθόδους συλλογής στοιχείων (χρήση των μητρώων, μεθοδολογία δειγματοληψίας, κάλυψη κ.λπ.) ανά τρία έτη και τα δημοσιεύει σε *μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται σε έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες*.

2.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ

Ο κανονισμός θεσπίστηκε για να διατηρηθεί η επιβάρυνση των κρατών μελών σε χαμηλά επίπεδα. Στις περισσότερες χώρες, οι υφιστάμενες διαδικασίες πληρούσαν τις απαιτήσεις συλλογής στοιχείων και δεν χρειάστηκε να ληφθούν ειδικά μέτρα. Η Eurostat συνέλεξε πληροφορίες από τις χώρες που υπέβαλαν στοιχεία για να εκτιμήσει τον φόρτο των ερωτηθέντων από την εφαρμογή του κανονισμού.

Λίγα κράτη μέλη ήταν σε θέση να εκτιμήσουν τον φόρτο με ακρίβεια, αλλά μπόρεσαν να συναχθούν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- για την τακτική παροχή στοιχείων, σχεδόν όλες οι χώρες που απάντησαν θεωρούν ότι ο φόρτος εργασίας είναι αποδεκτός.
- ο φόρτος της συλλογής στοιχείων διαφέρει κατά πολύ από χώρα σε χώρα ανάλογα με τα διαθέσιμα εθνικά συστήματα συλλογής στοιχείων. Οι χώρες που ανέπτυξαν ηλεκτρονικά συστήματα συλλογής στοιχείων μείωσαν τον φόρτο για τους ερωτηθέντες και τον φόρτο επεξεργασίας των στοιχείων. Από τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν, φαίνεται ότι:
    - ο μέσος χρόνος που χρειάστηκαν οι ερωτηθέντες για να αναφέρουν στοιχεία για ένα όχημα με ταξίδια κατά την περίοδο της έρευνας ανερχόταν σε περίπου 40 λεπτά (με διακύμανση από 5 λεπτά έως 2 ώρες)·
    - ο μέσος χρόνος που χρειάστηκαν οι ερωτηθέντες για να αναφέρουν στοιχεία για ένα όχημα χωρίς ταξίδια κατά την περίοδο της έρευνας ανερχόταν σε περίπου 7 λεπτά (με διακύμανση από 3 λεπτά έως 15 λεπτά)·

Ο φόρτος τόσο για τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες όσο και για τους συμμετέχοντες στη διεξαγωγή της έρευνας που απαιτείται βάσει του κανονισμού αντισταθμίζεται από την προστιθέμενη αξία των παραγόμενων στατιστικών. Ειδικότερα:

- Η Eurostat 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 των συνόρων της, συμπεριλαμβανομένων των καταχωρισμένων φορτηγών σε άλλες χώρες της ΕΕ. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού και η υπηρεσία που παρέχεται από την Eurostat δεν επιτρέπουν την αλληλεπικάλυψη της συλλογής στοιχείων σε εθνικό επίπεδο για φορτηγά του εξωτερικού.
- Υπάρχει έντονη ζήτηση για τις παραγόμενες στατιστικές από τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία, καθώς η έρευνα αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμη για την παρακολούθηση της αγοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην Ευρώπη.
- Η συλλογή και η διαχείριση πληροφοριών σε επίπεδο μικροδεδομένων σημαίνει ότι μπορούν να χρησιμοποιούνται με ευελιξία για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια σειρά στατιστικών πάραυτα και χωρίς επιπλέον προσπάθειες σε εθνικό επίπεδο, π.χ. για σχέδια εκθέσεων ή για την αξιολόγηση της νομοθεσίας και των στόχων πολιτικής. Στην πράξη, τα παραδείγματα περιλαμβάνουν την παραγωγή στατιστικών ανά κατηγορία απόστασης, για κίνηση άδειων φορτηγών ή για τις ενδομεταφορές.

2.4. ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ ΚΑΙ ΑΠΛΟΥΣΤΕΥΣΗ

Η απλούστευση και η μείωση του φόρτου της συλλογής στοιχείων και της υποβολής τους είναι μία από τις συνεχιζόμενες ανησυχίες της Eurostat. Η Eurostat ενεργεί με βάση την ανάδραση από τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τις εθνικές στατιστικές υπηρεσίες:

1. παρέχοντας εργαλεία (π.χ. WebILSE) για τη διευκόλυνση της υποβολής λεπτομερών περιφερειακών (NUTS 3) στοιχείων·
2. αναπτύσσοντας εργαλεία και διαδικασίες αυτοματοποιημένης διαβίβασης και επαλήθευσης μικροδεδομένων, ώστε να παρέχεται ανατροφοδότηση στα κράτη μέλη όσον αφορά την ποιότητα των στοιχείων και συγκεκριμένα σφάλματα για κάθε σύνολο στοιχείων·
3. προωθώντας και βοηθώντας τη δημιουργία ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων και διαδικτυακών συστημάτων υποβολής στοιχείων σε εθνικό επίπεδο·
4. διοργανώνοντας τακτικές συσκέψεις εθνικών εμπειρογνωμόνων από όλα τα κράτη μέλη για 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 ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ

2.5.1. Επικύρωση μικροδεδομένων και έλεγχοι χρονοσειρών

Ενώ τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την ποιότητα της διεξαγωγής της έρευνας στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, η Eurostat εργάζεται για την ανίχνευση σφαλμάτων στα στοιχεία που αποστέλλονται και για τη διατήρηση ενός αξιόπιστου συστήματος ΤΠ υψηλών επιδόσεων για την επικύρωση των στοιχείων και την επεξεργασία τους. Η Eurostat ενημερώνει τακτικά τα κράτη μέλη σχετικά με τα θέματα που ενδέχεται να απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση.

Οι χώρες καταβάλλουν κάθε εύλογη προσπάθεια για την αντιμετώπιση σφαλμάτων στα στοιχεία που υποβάλλουν. Η διαδικασία επικύρωσης της Eurostat περιλαμβάνει μέτρα για την επικύρωση μικροδεδομένων ανίχνευσης σφαλμάτων σε κωδικούς που χρησιμοποιούνται, στο μορφότυπο και σε τιμές εκτός πεδίου. Επιπλέον έλεγχοι χρονοσειράς για τις εθνικές, διεθνείς και συνολικές μεταφορές διενεργούνται για τα τριμηνιαία και τα ετήσια στοιχεία:

- μικροδεδομένα: για να μπορούν να παράγουν σύνολα στοιχείων που είναι όσο το δυνατόν χωρίς λάθη, οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία λαμβάνουν έκθεση επικύρωσης για κάθε παρτίδα στοιχείων που αποστέλλουν με λεπτομερή στοιχεία σε επίπεδο μικροδεδομένων ώστε τα λάθη αυτά να διορθώνονται ευκολότερα. Αυτό έπεται μιας επαναληπτικής διαδικασίας έως ότου διορθωθούν όλα τα λάθη. Η Eurostat προσαρμόζει, επίσης, τους κανόνες επικύρωσης ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες και να διασφαλίζονται στοιχεία υψηλής και ενισχυμένης ποιότητας και συνέπειας.

- Χρονοσειρές: η Eurostat θεωρεί ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να προσδιοριστούν οι ακραίες τιμές για τις χρονοσειρές πριν από τη δημοσίευση των στοιχείων, καθώς οι στατιστικές για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων χρησιμοποιούνται σε διάφορες εκθέσεις της Επιτροπής και για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Δίνει ιδιαίτερη προσοχή ώστε οι χώρες που υποβάλλουν στοιχεία να επιβεβαιώνουν τις τάσεις σε περίπτωση που παρατηρούνται σημαντικές διακυμάνσεις. Εφόσον είναι αναγκαίο, υποβάλλονται αναθεωρημένα σύνολα στοιχείων ή παρέχονται επεξηγήσεις για τους υποκείμενους λόγους για σοβαρές τροποποιήσεις χρονοσειρών.

Συνολικά, όλες οι χώρες αναθεωρούν τα στοιχεία και διορθώνουν λάθη που διαπιστώνονται.

2.5.2. Αξιολογώντας συγκριτικά τα αποτελέσματα με άλλες στατιστικές

Τα ευρωπαϊκά στατιστικά στοιχεία για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που συλλέγονται σύμφωνα με τον κανονισμό βασίζονται στη χώρα καταχώρισης των οχημάτων. Κάθε χώρα που υποβάλλει στοιχεία συλλέγει ένα δείγμα μετακινήσεων εντός και εκτός του εδάφους της από φορτηγά καταχωρισμένα στη χώρα, αλλά δεν συλλέγει πληροφορίες σχετικά με μεταφορές από αλλοδαπούς μεταφορείς εντός της επικράτειάς της. Δεδομένου ότι δεν συλλέγονται δύο φορές πληροφορίες από διαφορετικές χώρες σχετικά με την ίδια εργασία, η ποιότητα των αποτελεσμάτων δεν μπορεί να ελεγχθεί με τη χρήση «ελέγχων αντανάκλασης». Η ποιότητα των στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων μπορεί να ελέγχεται μόνο με χρήση άλλων ερευνών ή συμπληρωματικών πηγών στοιχείων.

Η CAFT είναι η καθ' οδόν έρευνα (κάθε πέντε ή έξι έτη) στα ελβετικά σύνορα. Είναι πολύ διαφορετική σε σχέση με την έρευνα βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 και με πολύ μικρή επικάλυψη. Η Eurostat, με βάση ορισμένες παραδοχές, συνέκρινε τα κανονιστικά της στοιχεία σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων με τα στοιχεία της CAFT (Cross-Alpine Freight Transport, διαλπικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων). Με την εξαίρεση κάποιων μέτριων ακραίων τιμών, ίσως λόγω των χαμηλών μεγεθών του δείγματος και της μεθόδου της έρευνας, υπάρχει καλή προσαρμογή μεταξύ των πηγών στοιχείων, γεγονός που τονίζει την ποιότητα των στοιχείων που αποστέλλονται στο πλαίσιο του κανονισμού. Η Eurostat σκοπεύει να επαναλάβει το εγχείρημα αυτό στο μέλλον προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνοχή και η ποιότητα των παραγόμενων στατιστικών.

2.6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Η Eurostat παρέχει στα κράτη μέλη συνεχή μεθοδολογική και τεχνική υποστήριξη για την εφαρμογή του κανονισμού και καταβάλλεται προσπάθεια για τη διατήρηση ενός υψηλής ποιότητας συστήματος πληροφόρησης για στοιχεία και μεταδεδομένα.

Η Eurostat δημοσίευσε δύο εγχειρίδια που περιέχουν μεθοδολογική καθοδήγηση για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία:

- *Μεθοδολογία οδικών μεταφορών εμπορευμάτων*, που αποτελεί τη βάση για την κατάρτιση στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη, τις υποψήφιες χώρες και τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών (ΕΖΕΣ)· και
- *Μεθοδολογίες που χρησιμοποιούνται για έρευνες για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στα κράτη μέλη και τις υποψήφιες χώρες*.

Τα εγχειρίδια αυτά ενημερώνονται τακτικά, ώστε να αντανακλούν τις εξελίξεις στον τομέα της συλλογής στοιχείων για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Οι τελευταίες εκδόσεις μπορούν να τηλεφορτωθούν από τον δικτυακό τόπο της Eurostat[5].

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

3. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΜΑΤΑ

3.1. ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΕ

3.1.1. Εξελίξεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ

Οι οδικές μεταφορές παραμένουν ο σημαντικότερος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων. Σε τονοχιλιόμετρα, αντιπροσωπεύουν πάνω από το 70% όλων των τρόπων εσωτερικών μεταφορών, με το μερίδιο αυτό να είναι σχετικά σταθερό κατά την τελευταία δεκαετία. Ωστόσο, η πρόσφατη οικονομική κρίση είχε σημαντικό αντίκτυπο στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην Ευρώπη. Το 2012, οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στην ΕΕ μετρούμενες σε τονοχιλιόμετρα ήταν περίπου 12% κάτω από την ανώτατη τιμή που σημειώθηκε 2007.

Οι εθνικές μεταφορές από εγχώριους μεταφορείς αντιπροσωπεύει σχεδόν τα δύο τρίτα των συνολικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Οι εθνικές μεταφορές που εκτελούνται από αλλοδαπούς μεταφορείς αντιπροσωπεύουν το 1,5% περίπου των συνολικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων και το 2,0% περίπου του συνόλου των εθνικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Ο βαθμός διείσδυσης των ενδομεταφορών, που μετρά το μερίδιο των αλλοδαπών μεταφορέων στις εθνικές οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για λογαριασμό τρίτων στην αγορά, ήταν 2,3% το 2012. Πρόσφατα αυξήθηκε λίγο, ιδίως μετά την άρση των μεταβατικών περιορισμών που είχαν επιβληθεί στους μεταφορείς από τις χώρες που προσχώρησαν στην ΕΕ το 2004 και το 2007.

Το μερίδιο των διεθνών μεταφορών (συμπεριλαμβανομένης της εκτέλεσης μεταφορών μεταξύ τρίτων κρατών) αυξήθηκε κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας από το 30% του συνόλου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων το 2004 σε 33% το 2012, γεγονός που αντικατοπτρίζει τις επιπτώσεις της ενιαίας αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Περίπου το 78% των διεθνών μεταφορών εκτελούνται από μεταφορείς που είναι καταχωρισμένοι σε μία από τις δύο χώρες μεταξύ των οποίων μεταφέρονται τα εμπορεύματα. Το υπόλοιπο 22% πραγματοποιείται από μεταφορείς από τρίτη ευρωπαϊκή χώρα στο πλαίσιο του διασυνοριακού εμπορίου, το πιο ραγδαία αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς κατά την τελευταία δεκαετία.

Το 2012, οι εργασίες για λογαριασμό τρίτων (μεταφορά έναντι αμοιβής) αντιπροσώπευαν το 85% των συνολικών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, το δε υπόλοιπο 15% αποτελείται από εργασίες «για ίδιο λογαριασμό».

Όλες οι κατηγορίες απόστασης μειώθηκαν μεταξύ του 2008 και του 2012, με τις μικρότερες και μεγαλύτερες αποστάσεις να πλήττονται περισσότερο: το 2012, η μεταφορά σε τονοχιλιόμετρα για μετακινήσεις κάτω των 150 χιλιομέτρων ήταν 15% κάτω από το επίπεδο του 2008, ενώ για τις μετακινήσεις άνω των 1 000 χιλιομέτρων μειώθηκε κατά 14%. Επιπλέον, το 56% των εμπορευματικών ταξιδιών (σε τονοχιλιόμετρα) είναι άνω των 300 χιλιομέτρων. Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ έχει στόχο τη μετατόπιση του 30% των οδικών μεταφορών σε αυτές τις μεγαλύτερες αποστάσεις έως το 2030 και περισσότερο από 50% έως το 2050 σε σιδηροδρομικές και πλωτές μεταφορές.

Από την άποψη των μεταφερόμενων τόνων, οι σημαντικές ομάδες προϊόντων που μεταφέρονται στα κράτη μέλη ήταν προϊόντα ορυχείων και λατομείων (26% του συνόλου το 2012), άλλα μη μεταλλικά ορυκτά προϊόντα (14%), τρόφιμα, ποτά και καπνός (12%) και τα

γεωργικά προϊόντα (9%). Οι πιο σημαντικές ομάδες προϊόντων σε τονοχιλιόμετρα ήταν τα τρόφιμα, ποτά και καπνός (17% του συνόλου), τα γεωργικά προϊόντα (11%), άλλα μη μεταλλικά ορυκτά προϊόντα (8%), χημικά προϊόντα και μεταλλεύματα (8% έκαστο), τα μεταλλικά προϊόντα και τα προϊόντα ξύλου (7% έκαστο).

3.1.2. Ενδομεταφορές

Οι ενδομεταφορές, δηλαδή οι εθνικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου που εκτελούνται από αλλοδαπούς μεταφορείς, βρίσκονται επί του παρόντος για άλλη μια φορά στο επίκεντρο της πολιτικής της ΕΕ στον τομέα των οδικών μεταφορών. Οι υφιστάμενοι κανόνες σχετικά με τις ενδομεταφορές, που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1072/2009[6], αξιολογούνται και εκτιμάται η καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου. Οι εργασίες της Επιτροπής στον τομέα αυτό βασίζονται κυρίως σε στοιχεία που συλλέγονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 70/2012. Ταυτόχρονα, το θέμα των ενδομεταφορών αποκτά μεγαλύτερη πολιτική σημασία σε ορισμένα κράτη μέλη, όπως απέδειξαν οι πρόσφατες συζητήσεις στην ομάδα εργασίας για τις στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Ορισμένες επαγγελματικές ενώσεις θεωρούν ότι το επίπεδο των ενδομεταφορών είναι υψηλότερο από ό, τι αντανακλάται στις επίσημες στατιστικές της Eurostat, παρότι δεν υπάρχουν σήμερα στατιστικά στοιχεία που να στηρίξουν τον ισχυρισμό αυτό.

Παρά το σχετικά μικρό μερίδιο των ενδομεταφορών στις οδικές μεταφορές συνολικά, είναι αναγκαία η περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας των σχετικών στατιστικών. Η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για το 2014 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η βελτίωση της συνολικής ποιότητας της έρευνας (αυξάνοντας το ποσοστό απόκρισης, βελτιώνοντας την ποιότητα των μητρώων, προβαίνοντας σε καλύτερη δειγματοληψία, βελτιώνοντας τα μέσα διαβίβασης των στοιχείων, κλπ.) θα βελτίωνε τελικά την ακρίβεια και των στοιχείων για τις ενδομεταφορές. Η Eurostat θα παρακολουθήσει τις πολιτικές εξελίξεις στον τομέα αυτό εκ του σύνεγγυς και θα αξιολογήσει αναλόγως τη στατιστική κατάσταση εκ νέου. Η Eurostat θα συνεχίσει επίσης να δημοσιεύει στοιχεία σχετικά με τον βαθμό διείσδυσης των ενδομεταφορών προκειμένου να υποστηρίξει τη συζήτηση.

3.2. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

3.2.1. Πίνακες Eurobase

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία φορτώνονται στη Eurobase, τη βάση δεδομένων της Eurostat, αμέσως μόλις περάσουν επιτυχώς τους ελέγχους επικύρωσης. Οι χρήστες έχουν, κατά συνέπεια, στη διάθεσή τους πίνακες λεπτομερών στατιστικών βάσει του κανονισμού της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 6/2003 περί της διάδοσης των στατιστικών σχετικά με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων, με βάση τα στοιχεία που διαβιβάζονται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012, που καλύπτει την περίοδο από το 1999 και μετά. Το σύνολο των διαθέσιμων μεταδεδομένων στη Eurobase ενημερώνεται τακτικά ώστε να αντικατοπτρίζει τις πρόσφατες μεθοδολογικές εξελίξεις στις διάφορες χώρες που υποβάλλουν στοιχεία.

3.2.2. Δημοσιεύσεις

Η Eurostat δημοσιεύει επίσης άρθρα στη σειρά *Statistics Explained*, που καλύπτουν τα ακόλουθα θέματα (βλ. σχετικούς συνδέσμους):

[6] ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72.

- 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
- Στατιστικές οδικών μεταφορών εμπορευμάτων – ενδομεταφορών (cabotage)

Τα άρθρα αυτά επικαιροποιούνται σε ετήσια βάση· η συλλογή στοιχείων ολοκληρώνεται κάθε φορά για ένα δεδομένο έτος αναφοράς.

4. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

4.1. ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Θα συνεχιστούν οι προσπάθειες για τη μείωση του φόρτου των ερωτηθέντων και, παράλληλα, την αύξηση του ποσοστού απόκρισης και της ποιότητας των στοιχείων.

Η Eurostat και τα κράτη μέλη έχουν ήδη ορίσει πολλούς νέους τομείς δράσης, όπως:

- ανάπτυξη των υφιστάμενων μηχανισμών υποβολής στοιχείων ώστε οι ερωτηθέντες να παρέχουν περισσότερα στοιχεία υψηλότερης ποιότητας, μειώνοντας συγχρόνως το φόρτο εργασίας και το κόστος: ορισμένες χώρες έχουν ήδη αρχίσει να θεσπίζουν νέα πρότυπα όπως το μορφότυπο XML, επιτρέποντας την ταχύτερη διαβίβαση των στοιχείων, αυξάνοντας παράλληλα τη συνεκτικότητα και την αξιοπιστία τους·
- χρήση ηλεκτρονικών συστημάτων διοδίων για τη συμπλήρωση και τη συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων των ερευνών και τη βελτίωση της ποιότητας των στοιχείων·
- περαιτέρω αξιοποίηση των διαθέσιμων στοιχείων για την παραγωγή υποδειγμάτων για τις μεταφορικές ροές και τον καθορισμό παραμέτρων που είναι χρήσιμες για την πολιτική μεταφορών και τη διαμόρφωσή τους, όπως τους μέσους συντελεστές φορτίου με τον τύπο μεταφοράς, ή την κατηγορία απόστασης·
- καθιστώντας τα αποτελέσματα της έρευνας περισσότερο χρήσιμα για την αξιολόγηση του ανοίγματος της αγοράς, της αποδοτικότητας των μεταφορών, των τάσεων της αγοράς οδικών μεταφορών και του διαχωρισμού των τρόπων μεταφοράς·
- καθιστώντας τα αποτελέσματα της έρευνας περισσότερο χρήσιμα για την παραγωγή πιο λεπτομερών στατιστικών σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.

4.2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΝΟΜΙΚΗΣ ΒΑΣΗΣ

Ενώ ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 70/2012 παρέχει μια καλή βάση για την αξιολόγηση της υπάρχουσας αγοράς οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, έχουν εντοπιστεί τρόποι αντιμετώπισης των νέων αναγκών για στοιχεία που προκύπτουν από εξελίξεις της πολιτικής,

χωρίς να αυξάνεται σημαντικά ο φόρτος εργασίας. Ενδέχεται να συζητηθούν με τα κράτη μέλη σε μελλοντικές συνεδριάσεις ομάδων εργασίας.

Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει:

- τη συλλογή στοιχείων για την κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές: η συλλογή στοιχείων αυτού του είδους, που ήδη διεξάγεται από ορισμένα κράτη μέλη, μπορεί αρχικά να καθιερωθεί σε εθελοντική βάση και σε συνολικό επίπεδο (σε ετήσια βάση)· θα επέτρεπε ακριβέστερη εκτίμηση των επιπτώσεων των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων στην παραγωγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου·
- υποχρεωτική συλλογή στοιχείων σχετικά με τις «διαδρομές χωρίς φορτίο»: επί του παρόντος αυτό είναι προαιρετικό στο πλαίσιο του κανονισμού, και δεν αναφέρουν όλες οι χώρες τις διαδρομές χωρίς φορτίο· το να καταστεί υποχρεωτικό θα επιτρέψει την καλύτερη αξιολόγηση της ενεργειακής απόδοσης και της αποτελεσματικότητας του τομέα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων της ΕΕ.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 70/2012 είχε γενικά θετικό αντίκτυπο, καθιστώντας δυνατή την ταχεία παραγωγή συγκρίσιμων αποτελεσμάτων υψηλής ποιότητας.

Η Eurostat καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για να βοηθήσει τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν τον κανονισμό και να παράγουν στατιστικές υψηλής ποιότητας. Έχει εκπονήσει ένα σύστημα πληροφοριών και καθιέρωσε μεθόδους επικοινωνίας που ελαχιστοποιούν τον φόρτο διαχείρισης στοιχείων για τις χώρες που υποβάλλουν στοιχεία. Προσαρμόζει συνεχώς τους κανόνες επικύρωσης, ώστε να είναι πιο πρακτικοί και αποτελεσματικοί για τον έλεγχο και την επεξεργασία των στοιχείων και, με τον τρόπο αυτό, βοηθά τα κράτη μέλη να μειώσουν τον φόρτο εργασίας τόσο των ερωτηθέντων όσο και των διοικητικών αρχών.

Ο κανονισμός έχει αποδειχθεί απαραίτητος για την παραγωγή εθνικών και ενωσιακών στατιστικών για τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και την αποφυγή της επικάλυψης εργασιών. Οι στατιστικές χρησιμοποιούνται σε τακτική βάση για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων πολιτικών σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο ΕΕ. Η δημοσίευση των δεδομένων έχει αυξήσει την προβολή τους και την καλύτερη απόδοση της επένδυσης των πόρων.