EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 26.1.2015
COM(2015) 17 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18 päivänä tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanosta

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

maanteiden tavarakuljetusten tilastoista 18 päivänä tammikuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanosta

SISÄLLYS

1. JOHDANTO ... 3
1.1. Kertomuksen tarkoitus ... 3
1.2. Tausta: oikeudellinen kehys ... 3
1.3. Poliittinen konteksti ... 3
1.4. Asetuksen soveltaminen jäsenvaltioissa ja muissa maissa ... 4
2. ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO ... 5
2.1. Lakisääteisten velvoitteiden noudattaminen ... 5
2.2. Käytetyt tiedonkeruumenetelmät ... 5
2.3. Hallinnollinen rasite ... 5
2.4. Yksinkertaistaminen ja hallinnollisen rasituksen vähentäminen ... 6
2.5. Tietojen validointi ja lähetettyjen tilastotietojen laatu ... 6
2.5.1. Mikrotason tietojen validointi ja aikasarjojen tarkastukset ... 6
2.5.2. Tulosten vertaaminen muihin tilastoihin ... 7
2.6. Menetelmätuki ... 7
3. TILASTOLLISET TULOKSET ... 9
3.1. Maanteiden tavarakuljetusten suuntaukset EU:ssa ... 9
3.1.1. Maanteiden tavarakuljetusten kehittyminen EU:ssa ... 9
3.1.2. Kabotaasi ... 10
3.2. Tietojen julkistaminen ... 10
3.2.1. Eurobase-taulukot ... 10
3.2.2. Julkaisut ... 10
4. JATKOKEHITYSEHDOTUKSIA ... 11
4.1. Uudet haasteet ... 11
4.2. Ehdotuksia oikeusperustan kehittämiseksi ... 11
5. PÄÄTELMÄT ... 12

1. JOHDANTO

1.1. KERTOMUKSEN TARKOITUS

Maanteiden tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen[1] 7 artiklassa vaaditaan, että komissio antaa viimeistään 31. joulukuuta 2014 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen mainitun asetuksen täytäntöönpanosta.

Tämä kertomus on tuon vaatimuksen mukainen. Kertomuksessa esitetään katsaus lainsäädännön taustaan, poliittiseen kontekstiin ja kattavuuteen sekä käsitellään sen täytäntöönpanoa ja saatuja tilastollisia tuloksia ja niiden julkaisemista. Lisäksi kertomuksessa hahmotellaan mahdollisia kehityssuuntia, ja päätelmänä on, että tietojen laatu ja ajantasaisuus on asetuksen ansiosta parantunut.

1.2. TAUSTA: OIKEUDELLINEN KEHYS

Asetus (EU) N:o 70/2012 on uudelleenlaadittu versio 25. toukokuuta 1998 annetusta neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1172/98 ja siihen myöhemmin tehdyistä muutoksista, joiden tarkoituksena oli lujittaa maanteiden tavarakuljetuksiin liittyvän tietojenkeruun oikeusperustaa ja saattaa se yhdenmukaiseksi Lissabonin sopimuksen kanssa siirtämällä komissiolle valta antaa muita kuin lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäviä, soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä, muita kuin keskeisiä osia. Asetuksella vahvistetaan oikeudellinen kehys maanteiden tavarankuljetuksia koskevien laaja-alaisten tietojen keruulle. Lisäksi maanteiden tavarankuljetuksia koskevista tutkimuksista saatujen mikrotason tietojen toimittaminen Eurostatille takaa tuotettujen tilastotietojen laadun ja vertailukelpoisuuden.

Asetuksen (EY) N:o 70/2012 tarkoituksena on varmistaa, että komissio, muut EU:n toimielimet ja kansalliset viranomaiset saavat vertailukelpoisia, luotettavia, yhdenmukaisia, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja maanteiden tavarankuljetusten laajuudesta ja muutoksista. Näitä tietoja tarvitaan EU:n toimien suunnittelua, seurantaa ja arviointia varten.

Jäsenvaltiot toimittavat tiedot Eurostatille mikrotason tietoina, minkä ansiosta Eurostat pystyy toimittamaan käyttäjille tilastotaulukoita, jotka sisältävät monia muuttujayhdistelmiä, huolehtien samalla siitä, että salassapitovelvollisuutta noudatetaan.

Asetus (EU) N:o 70/2012 on laadittu niin, että kuljetusyrityksille koituva rasite on mahdollisimman pieni. Tietojen keruu perustuu otantaan. Tietoja pyydetään siten vain osasta kuljetuksiin käytettävistä ajoneuvoista ja lyhyeltä ajalta (yleensä viikolta). Jäsenvaltiot voivat jättää pienet ajoneuvot tutkimuksen ulkopuolelle.[2]

1.3. POLIITTINEN KONTEKSTI

Yhteisen liikennepolitiikan laatiminen edellyttää syvällisiä tietoja maanteiden tavarakuljetusten määrästä ja kehityssuunnista.

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 70/2012, annettu 18 päivänä tammikuuta 2012, maanteiden tavarakuljetusten tilastoista. EUVL L 32, 3.2.2012.

[2] Jäsenvaltiot voivat jättää tutkimuksen ulkopuolelle sellaiset tieliikenteen ajoneuvot, joiden kantavuus tai enimmäispaino on tiettyä raja-arvoa pienempi. Yksittäistä moottoriajoneuvoa koskeva raja-arvo ei saa olla suurempi kuin 3,5 tonnia kantavuuden tai 6 tonnia sallitun enimmäispainon osalta.

Tietojen merkitys toiminnan kannalta on erittäin suuri: Valkosessa kirjassa *Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää*[3] asetettiin kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi kymmenen tavoitetta (jotka toimivat vertailuperusteina 60 prosentin päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi). Maanteiden tavarakuljetuksia koskevia yksityiskohtaisia tietoja tarvitaan, jotta voidaan seurata näiden tavoitteiden saavuttamista (esimerkkinä tavoite siirtää 30 prosenttia yli 300 kilometrin mittaisista maanteiden tavarakuljetuksista muihin liikennemuotoihin vuoteen 2030 mennessä). Maanteiden tavarakuljetuksia koskevia tilastotietoja on käytetty laajasti myös tuoreissa politiikka-asiakirjoissa, kuten komission *kertomuksessa unionin maantieliikennemarkkinoiden tilanteesta*[4]. Yhteisen liikennepolitiikan alaan kuuluvien tehtäviensä suorittamiseksi komissio tarvitsee vertailukelpoisia, luotettavia, synkronoituja, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja EU:ssa rekisteröidyillä ajoneuvoilla tapahtuvien maanteiden tavarakuljetusten mittakaavasta ja kehityssuunnista sekä näiden ajoneuvojen käyttöasteesta.

Puheena olevan asetuksen nojalla kerätyt tiedot ovat erittäin arvokkaita myös toimialajärjestöille ja kuljetusyrityksille sekä maantiekuljetusalan tutkijoille ja mallintajille, sillä tarkat tiedot markkinoista auttavat parantamaan kilpailukykyä alalla.

1.4. ASETUKSEN SOVELTAMINEN JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Asetusta sovelletaan sellaisenaan ja kaikilta osiltaan kaikissa jäsenvaltioissa. Sitä ei tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Siinä edellytetään, että kaikki jäsenvaltiot toimittavat tietoja. Malta on 1 artiklan 3 kohdan nojalla ainoa poikkeus tästä säännöstä, sillä maassa on rekisteröity vain vähän tavarakuljetukseen tarkoitettuja tieliikenteen moottoriajoneuvoja, joilla on lupa harjoittaa kansainvälistä maanteiden tavarakuljetusta. Maltalaisia ajoneuvoja koskevien hyvälaatuisten kuljetustietojen kerääminen aiheuttaisi kohtuutonta hallinnollista rasitusta maltalaisille maanteiden tavaraliikenteen harjoittajille, sillä niiden olisi osallistuttava tutkimuksiin muiden maiden yrityksiä useammin.

EU:n ulkopuolisista maista Norja ja Sveitsi osallistuvat täysimääräisesti maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tilastotietojen keruuseen asetuksen (EU) N:o 70/2012 mukaisesti. ETA-maat Islanti ja Liechtenstein on toistaiseksi vapautettu velvoitteesta kerätä maanteiden tavarakuljetuksia koskevia tilastotietoja asetuksen mukaisesti, koska maissa on vain vähän kansainväliseen maanteiden tavarakuljetukseen osallistuvia ajoneuvoja.

EU:n jäsenehdokasvaltiot eivät osallistu tähän tiedonkeruuseen.

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

2. ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

2.1. LAKISÄÄTEISTEN VELVOITTEIDEN NOUDATTAMINEN

Tietojen toimittamista koskevia asetuksen vaatimuksia noudatetaan yleisesti ottaen hyvin. Jäsenvaltioiden tietosarjoja toimitetaan myöhässä harvoin. Tämä takaa sen, että tuotetut Euroopan maanteiden tavaraliikennettä koskevat tilastot ovat laadukkaita ja luotettavia.

2.2. KÄYTETYT TIEDONKERUUMENETELMÄT

Tarkasteltavana oleva asetus tarjoaa yhteisen kehyksen, jonka avulla voidaan varmistaa yhdenmukainen tietojenkeruu ja vertailukelpoisten tulosten saanti. Eurostat kerää tietoja osallistuvien maiden käyttämistä tiedonkeruumenetelmistä (rekisterien käyttö, otantamenetelmät, peittävyys jne.) joka kolmas vuosi ja julkaisee ne asiakirjassa *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

2.3. HALLINNOLLINEN RASITE

Asetus on laadittu niin, että jäsenvaltioille koituva rasitus olisi mahdollisimman pieni. Useimmissa tietoja toimittavissa maissa käytössä olleet menetelmät olivat tiedonkeruuvaatimuksia vastaavia, eikä erityistoimenpiteisiin ollut tarvetta. Eurostat on kerännyt osallistujamaista tietoja arvioidakseen asetuksen täytäntöönpanosta vastaajille koituvaa rasitusta.

Harva jäsenvaltio kykeni arvioimaan rasitusta tarkasti, mutta seuraavat päätelmät voidaan tehdä:

- Säännöllisen tietojen toimittamisen osalta lähes kaikki vastanneet maat katsoivat, että työmäärä on kohtuullinen.
- Tiedonkeruusta aiheutuva rasitus vaihtelee paljon maittain riippuen käytettävissä olevista tietojen koontimenetelmistä. Maissa, joissa on kehitetty sähköisiä tiedonkeruumenetelmiä, vastaajille koituvaa ja tietojen käsittelystä aiheutuvaa rasitusta on kyetty vähentämään. Saatujen tietojen perusteella voidaan päätellä, että
    - keskimääräinen aika, jonka vastaajat käyttivät tietojen ilmoittamiseen ajoneuvosta, jolla on ollut kuljetuksia tutkimusjakson aikana, oli noin 40 minuuttia (vaihteluväli 5 minuutista 2 tuntiin);
    - keskimääräinen aika, jonka vastaajat käyttivät tietojen ilmoittamiseen ajoneuvosta, jolla ei ollut kuljetuksia tutkimusjakson aikana, oli noin 7 minuuttia (vaihteluväli 3–15 minuuttia).

Asetuksen edellyttämän tutkimuksen tekemisestä kansallisille tilastolaitoksille ja vastaajille koituvan rasitteen vastapainona on saatavien tilastojen tarjoama lisäarvo. Erityisesti voidaan mainita seuraavat näkökohdat:

- Eurostat hallinnoi kansallisia salassa pidettäviä mikrotason tietoja ja laatii maita koskevat yksityiskohtaiset tiedot (D-taulukot). Näiden taulukoiden ansiosta ilmoittava maa saa täydelliset tilastotiedot kaikista maanteiden

tavarankuljetustoiminnoista kyseisessä maassa, myös muissa EU-maissa rekisteröidyillä ajoneuvoilla tehdyistä kuljetuksista. Asetuksen täytäntöönpanon ja Eurostatin tarjoaman palvelun ansiosta vältetään päällekkäisyys ulkomaisten ajoneuvojen osalta kansallisessa tiedonkeruussa.

- Tuotettujen tilastojen kysyntä ilmoittavissa maissa on suuri, sillä tutkimus on osoittautunut sangen hyödylliseksi maanteiden tavarakuljetusmarkkinoiden seurannassa Euroopassa.
- Kun tiedot kerätään ja niitä hallinnoidaan mikrotasolla, niitä voidaan käyttää joustavasti EU:n tarpeisiin ja erilaisten tilastojen tuottamiseen nopeasti ja kohdennetusti ilman lisätyötä kansallisella tasolla, esimerkiksi raporttien laatimista tai lainsäädännön ja toimintatavoitteiden arvioimista varten. Käytännön esimerkkejä ovat tilastojen laatiminen etäisyysluokittain tai tyhjänäajon ja kabotaasin osalta.

2.4. YKSINKERTAISTAMINEN JA HALLINNOLLISEN RASITUKSEN VÄHENTÄMINEN

Yksinkertaistaminen sekä tiedonkeruusta ja ilmoittamisesta aiheutuvan rasitteen vähentäminen ovat Eurostatin jatkuvana pyrkimyksenä. Eurostat ottaa huomioon jäsenvaltioiden antaman palautteen ja, toimien yhteistyössä kansallisten tilastolaitosten kanssa,

1. tarjoaa työvälineitä (esim. WebILSE), jotka helpottavat yksityiskohtaisten alueellisten (NUTS3) tietojen ilmoittamista;
2. kehittää automatisoituja mikrotason tietojen toimittamis- ja validointityökaluja ja -menettelyjä, joiden avulla voidaan antaa jäsenvaltioille palautetta tietojen laadusta ja kussakin tietosarjassa havaituista erityisistä virheistä;
3. edistää ja tukee sähköisten kyselylomakkeiden ja verkkopohjaisten ilmoittamisjärjestelmien käyttöönottoa kansallisella tasolla;
4. järjestää säännöllisesti jäsenvaltioiden kansallisten asiantuntijoiden kanssa tapaamisia, joissa vaihdetaan hyviä käytänteitä ja keskustellaan tietojen laadusta sekä ongelmista ja ratkaisuista.

2.5. TIETOJEN VALIDOINTI JA LÄHETETTYJEN TILASTOTIETOJEN LAATU

2.5.1. Mikrotason tietojen validointi ja aikasarjojen tarkastukset

Jäsenvaltiot vastaavat maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tutkimusten suorittamisen laadusta, mutta Eurostat kehittää keinoja lähetetyissä tiedoissa olevien virheiden havaitsemiseksi ja pitää yllä tehokasta ja luotettavaa tietojenkäsittelyjärjestelmää tietojen validointia ja käsittelyä varten. Eurostat antaa jäsenvaltioille säännöllisesti palautetta seikoista, jotka voivat edellyttää lisäpanostusta.

Ilmoittavat maat suorittavat kaikki kohtuulliset toimenpiteet tietovirheiden korjaamiseksi. Eurostatin validointimenettely sisältää vaiheita mikrotason tiedoissa olevien virheiden validoimiseksi ja koodi- ja muotovirheiden sekä normaalin alueen ulkopuolella olevien arvojen havaitsemiseksi. Sekä neljännesvuosittaisille että vuosittaisille tiedoille tehdään aikasarjojen lisätarkastukset maiden sisäisten, kansainvälisten sekä kaikkien kuljetusten osalta seuraavasti:

- Mikrotason tiedot: Jotta ilmoittavat maat voisivat tuottaa mahdollisimman virheettömiä tietosarjoja, ne saavat jokaisesta lähettämästään tietoerästä validointiraportin, jossa annetaan mikrotason tietoja koskevia ohjeita havaittujen virheiden korjaamisen helpottamiseksi. Tätä seuraa iteratiivinen menettely kunnes kaikki virheet on korjattu. Eurostat myös mukauttaa validointisääntöjään muuttuvia tarpeita vastaavasti ja varmistaakseen tietojen hyvän laadun ja johdonmukaisuuden.

- Aikasarjat: Eurostat pitää erittäin tärkeänä aikasarjoissa olevien poikkeavien arvojen havaitsemista ennen tietojen julkistamista, sillä maanteiden tavarakuljetustilastoja käytetään monissa komission kertomuksissa sekä tehtäessä päätelmiä maanteiden tavarakuljetusmarkkinoiden kehityssuunnista. Erityistä huomiota kiinnitetään siihen, että ilmoittavat maat vahvistavat suuntaukset, jos merkittäviä heilahteluja havaitaan. Tarvittaessa toimitetaan tarkistetut tietosarjat tai annetaan selvitys aikasarjoissa ilmenevien merkittävien vaihteluiden taustalla olevista syistä.

Yleisesti ottaen kaikki ilmoittavat maat tarkistavat tietoja ja korjaavat havaitut virheet.

2.5.2. Tulosten vertaaminen muihin tilastoihin

Asetuksen nojalla kerätyt Euroopan maantieliikenteen tavarakuljetuksia koskevat tilastot perustuvat ajoneuvon rekisteröintimaahan. Kukin ilmoittava maa kerää otoksen kyseisessä maassa rekisteröityjen ajoneuvojen liikkeistä maan alueella ja sen ulkopuolella, mutta ei ulkomaisten maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien kuljetuksista maan alueella. Koska mitään samaa toimintaa koskevaa tietoa ei kerätä kahteen kertaan eri maissa, tulosten laatua ei voida tarkastaa peilaavan tilastovertailun avulla. Maanteiden tavarakuljetustilastojen laatu voidaan tarkastaa vain käyttäen muita täydentäviä tietolähteitä tai tutkimuksia.

CAFT (Cross-Alpine Freight Transport survey) on tienvarsitutkimus, joka tehdään (joka viides tai kuudes vuosi) Sveitsin rajoilla. Se on hyvin erilainen kuin asetukseen (EU) N:o 70/2012 perustuva tutkimus, ja päällekkäisyyttä on hyvin vähän. Eurostat on eräiden oletusten perusteella verrannut maanteiden tavarakuljetuksia koskevia asetuksen nojalla kerättyjä tietojaan CAFT-tietoihin. Todennäköisesti otosten pienuudesta tai tutkimusmenetelmästä johtuvia maltillisesti poikkeavia arvoja lukuun ottamatta näistä eri lähteistä saadut tiedot ovat varsin yhteensopivia, mikä korostaa asetuksen nojalla toimitettujen tietojen laadukkuutta. Eurostat aikoo tulevaisuudessa toistaa vertailun tuotettujen tilastojen johdonmukaisuuden ja laadun varmistamiseksi.

2.6. MENETELMÄTUKI

Eurostat tarjoaa jäsenvaltioille jatkuvaa menetelmiin liittyvää ja teknistä tukea asetuksen täytäntöönpanoa varten ja ylläpitää korkealaatuista tietojärjestelmää tietoja ja metatietoja varten.

Eurostat on tuottanut seuraavat kaksi käsikirjaa, joissa annetaan ilmoittaville maille menetelmiä koskevia ohjeita:

- *Road freight transport methodology*, jossa esitetään perusteet maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tilastojen keruulle jäsenvaltioissa, ehdokasmaissa ja Euroopan vapaakauppaliiton (EFTA) maissa; sekä
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

Näitä käsikirjoja päivitetään säännöllisesti maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tietojen keruussa tapahtuvien muutosten ottamiseksi huomioon. Uusimmat versiot ovat ladattavissa Eurostatin verkkosivustolta[5].

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

3. TILASTOLLISET TULOKSET

3.1. MAANTEIDEN TAVARAKULJETUSTEN SUUNTAUKSET EU:SSA

3.1.1. Maanteiden tavarakuljetusten kehittyminen EU:ssa

Maantieliikenne on edelleen tärkein tavarankuljetusmuoto. Tonnikilometreinä mitattuna sen osuus kaikista maaliikenteen kuljetuksista on yli 70 prosenttia, ja osuus on pysynyt melko vakaana viimeisen vuosikymmenen ajan. Viimeaikaisella talouskriisillä on kuitenkin ollut huomattava vaikutus maanteiden tavarakuljetuksiin Euroopassa. Vuonna 2012 maanteiden tavarakuljetustoiminta EU:ssa tonnikilometreinä mitattuna oli noin 12 prosenttia pienempää kuin huippuvuonna 2007.

Kotimaisten tavaraliikenteen harjoittajien suorittamien maan sisäisten kuljetusten osuus maanteiden tavarakuljetusten kokonaismäärästä on lähes kaksi kolmasosaa. Ulkomaisten tavaraliikenteen harjoittajien suorittamien maan sisäisten kuljetusten osuus maanteiden tavarakuljetusten kokonaismäärästä on noin 1,5 prosenttia ja maan sisäisten tavarakuljetusten kokonaismäärästä noin 2,0 prosenttia. Kabotaasin leviämisaste, jolla mitataan toisen lukuun toimivien ulkomaisten tavaraliikenteen harjoittajien osuutta maan sisäisistä maanteiden tavarakuljetuksista, oli 2,3 prosenttia vuonna 2012. Kabotaasiaste on viime aikoina kasvanut hieman eritoten sen jälkeen, kun vuosina 2004 ja 2007 EU:hun liittyneitä maita koskeneet siirtymävaiheen rajoitukset poistettiin.

Kansainvälisten kuljetusten osuus (mukaan luettuna kolmannen maan liikenne) maanteiden tavarakuljetusten kokonaismäärästä on kasvanut viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana. Se oli 30 prosenttia vuonna 2004 ja 33 prosenttia vuonna 2012, mikä heijastaa Euroopan unionin yhteismarkkinoiden vaikutuksia. Kansainvälisistä kuljetuksista noin 78 prosenttia tekee liikenteenharjoittaja, joka on rekisteröity jommassakummassa niistä kahdesta maasta, joiden välillä tavaroita kuljetetaan. Loput 22 prosenttia tekee liikenteenharjoittaja kolmannesta Euroopan maasta osana kolmannen maan liikennettä, joka on ollut viimeksi kuluneen vuosikymmenen aikana nopeimmin kasvava markkinasegmentti.

Vuonna 2012 "toisen lukuun" suoritettavat toiminnot (kuljetus korvausta vastaan) muodostivat 85 prosenttia maanteiden tavarakuljetusten kokonaismäärästä. Loput 15 prosenttia tehtiin "omaan lukuun".

Vuosien 2008 ja 2012 välillä kuljetukset vähenivät kaikissa etäisyysluokissa. Vuonna 2012 kuljetusten määrä oli tonnikilometreinä mitattuna alle 150 kilometrin luokassa 15 prosenttia ja yli 1 000 kilometrin luokassa 14 prosenttia pienempi kuin vuonna 2008. Kuljetusmatkoista 56 prosenttia (tonnikilometreinä ilmaistuna) on yli 300 kilometrin mittaisia. EU:n liikennepolitiikan tavoitteena on siirtää näistä tieliikenteen pitkän matkan kuljetuksista vuoteen 2030 mennessä 30 prosenttia ja vuoteen 2050 mennessä yli 50 prosenttia raide- ja vesiliikenteeseen.

Suurimmat jäsenvaltioissa kuljetetut tuoteryhmät kuljetettuina tonneina ilmoitettuna olivat kaivos- ja louhintatuotteet (26 prosenttia kokonaismäärästä vuonna 2012), ei-metalliset mineraalituotteet (14 prosenttia), elintarvikkeet, juomat ja tupakka (12 prosenttia) sekä maataloustuotteet (9 prosenttia). Tonnikilometreinä ilmoitettuna suurimmat tuoteryhmät olivat elintarvikkeet, juomat ja tupakka (17 prosenttia), maataloustuotteet (11 prosenttia),

muut ei-metalliset mineraalituotteet (8 prosenttia), kemikaalit ja metallimalmit (8 prosenttia kukin) sekä metalli- ja puutuotteet (7 prosenttia kukin).

3.1.2. Kabotaasi

Kabotaasi, eli liikenteenharjoittajien toisen lukuun tekemät kuljetukset muussa kuin sijoittautumisjäsenvaltiossaan, on nyt jälleen esillä EU:n tieliikennepolitiikassa. Nykyisiä kabotaasisääntöjä, jotka vahvistetaan asetuksessa (EU) N:o 1072/2009[6], tarkastellaan parhaillaan uudelleen ja niiden toimivuutta arvioidaan. Komission toiminta tällä sektorilla perustuu pitkälti tietoihin, jotka on kerätty asetuksen (EU) N:o 70/2012 nojalla. Samanaikaisesti kabotaasin poliittinen painoarvo on kasvanut monessa jäsenvaltiossa, mikä käy ilmi viimeaikaisista keskusteluista, joita on käyty maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevässä työryhmässä. Muutamat ammattialan järjestöt katsovat, että kabotaasin määrä on suurempi kuin mitä Eurostatin viralliset tilastot osoittavat, mutta väitteelle ei ole tilastolista näyttöä.

Vaikka kabotaasin osuus tieliikenteen tavarakuljetuksista on suhteellisen pieni, on sitä koskevien tilastojen laatua syytä parantaa. Maanteiden tavaraliikenteen tilastoja käsittelevän vuoden 2014 työryhmän päätelmänä oli, että tutkimuksen yleisen laadun parantaminen (vastausasteen kasvattaminen, rekisterien laadun parantaminen, otannan tehostaminen, tietojen lähettämisvälineiden parantaminen jne.) parantaa lopulta myös kabotaasitietojen tarkkuutta. Eurostat seuraa tämän alan poliittista kehitystä tiiviisti ja arvioi tilastonäkökohtia uudelleen tarpeen mukaan. Eurostat jatkaa myös kabotaasin leviämisastetta koskevien tietojen julkistamista keskustelun tueksi.

3.2. TIETOJEN JULKISTAMINEN

3.2.1. Eurobase-taulukot

Aggregoidut tiedot syötetään Eurostatin Eurobase-tietokantaan heti, kun ne ovat läpäisseet validointitestit. Näin käyttäjät saavat käyttöönsä maanteiden tavarakuljetuksia koskevien tilastotietojen levittämisestä annetun komission asetuksen (EU) N:o 6/2003 mukaiset yksityiskohtaiset tilastotaulukot, jotka perustuvat asetuksen (EU) N:o 70/2012 nojalla toimitettuihin tietoihin ja kattavat vuodesta 1999 alkavan ajanjakson. Eurobase-tietokannassa olevia metatietoja päivitetään säännöllisesti ilmoittavissa maissa tapahtuneiden menetelmiä koskevien muutosten ottamiseksi huomioon.

3.2.2. Julkaisut

Eurostat laatii myös *Statistics Explained* -sarjaan artikkeleita seuraavista aiheista (ks. linkit):

- General trends in road freight transport
- Road freight transport by vehicle characteristics
- Road freight transport by journey characteristics
- Road freight transport by type of goods
- Road freight transport statistics – cabotage

[6] EYVL L 300, 14.11.2009, s. 72.

Näitä artikkeleita päivitetään vuosittain aina, kun tietojenkeruu saadaan päätökseen tietyn viitevuoden osalta.

4. JATKOKEHITYSEHDOTUKSIA

4.1. UUDET HAASTEET

Työtä vastaajille koituvan rasituksen vähentämiseksi ja samalla vastausasteen ja laadun parantamiseksi jatketaan.

Eurostat ja jäsenvaltiot ovat jo löytäneet useita uusia kehityskohteita, kuten

- nykyisten ilmoittamismekanismien kehittäminen niin, että vastaajat voivat toimittaa enemmän ja laadukkaampia tietoja ja samalla ilmoittamisrasite pienenee: jotkin ilmoittavat maat ovat jo alkaneet käyttää uusia standardeja, kuten XML-formaattia, joiden ansiosta tiedot voidaan lähettää nopeammin ja samalla niiden johdonmukaisuus ja luotettavuus paranevat;
- sähköisten tietullijärjestelmien hyödyntäminen tutkimustulosten täydentämiseksi ja vertaamiseksi ja tietojen laadun parantamiseksi;
- käytettävissä olevien tietojen entistä parempi hyödyntäminen liikennevirtojen mallintamiseksi ja liikennepolitiikan ja mallintamisen kannalta hyödyllisten parametrien (esimerkiksi keskimääräinen käyttöaste kuljetusmuodon tai etäisyysluokan mukaan) asettamiseksi;
- tutkimustietojen parempi hyödyntäminen arvioitaessa markkinoiden avautumisen vaikutuksia, kuljetusten tehokkuutta, tiekuljetusmarkkinoiden kehityssuuntia ja liikennemuotojakaumaa;
- tutkimustietojen hyödyntäminen entistä yksityiskohtaisempien tilastojen tuottamiseksi tiekuljetusten kasvihuonepäästöistä.

4.2. EHDOTUKSIA OIKEUSPERUSTAN KEHITTÄMISEKSI

Asetus (EU) N:o 70/2012 on hyvä perusta nykyisten maantieliikenteen tavarankuljetusmarkkinoiden arvioinnille, mutta on myös löydetty keinoja vastata politiikan muutosten aiheuttamiin uusiin tiedontarpeisiin lisäämättä merkittävästi ilmoittamisesta aiheutuvaa rasitetta. Niistä voidaan keskustella jäsenvaltioiden kanssa työryhmän tulevissa kokouksissa.

Näitä keinoja voisivat olla esimerkiksi seuraavat:

- Tietojen keruu maanteiden tavarakuljetusten energiankulutuksesta: Tällainen tiedonkeruu, jota jotkin jäsenvaltiot jo harjoittavat, voidaan aluksi ottaa käyttöön vapaaehtoisperiaatteella ja aggregaattitasolla (vuosittain). Sen ansiosta voitaisiin tehdä parempi arvio maanteiden tavarakuljetusten vaikutuksesta kasvihuonekaasupäästöihin.
- Pakollinen tiedonkeruu "tyhjänä ajetuista matkoista": Tämä on nykyisin asetuksen nojalla vapaaehtoista, eivätkä kaikki maat ilmoita tyhjänä ajettuja ajoneuvokilometrejä. Jos ilmoittaminen olisi pakollista, voitaisiin EU:n tiekuljetusalan energiankäytön ja toiminnan tehokkuutta arvioida entistä paremmin.

5. PÄÄTELMÄT

Asetuksen (EU) N:o 70/2012 täytäntöönpanolla on ollut laajoja myönteisiä vaikutuksia, ja sen ansiosta voidaan nopeasti tuottaa vertailukelpoisia ja laadukkaita tuloksia.

Eurostat auttaa merkittävällä panoksella jäsenvaltioita asetuksen täytäntöönpanossa ja laadukkaiden tilastojen tuottamisessa. Se on kehittänyt tietojärjestelmän ja ottanut käyttöön tiedonvaihtomenettelyjä, joiden ansiosta ilmoittaville maille tietojen hallinnoinnista aiheutuva rasite on mahdollisimman pieni. Eurostat mukauttaa validointisääntöjään jatkuvasti, jotta tietojen tarkastaminen ja käsittely olisi selkeämpää ja tehokkaampaa, ja auttaa siten jäsenvaltioita vähentämään sekä vastaajille että viranomaisille tietojen ilmoittamisesta koituvaa rasitetta.

Asetus on osoittautunut korvaamattomaksi kansallisten ja EU:n tason maantieliikenteen tavarakuljetustilastojen laadinnassa ja sen ansiosta on voitu välttää moninkertaista työtä. Tilastoja käytetään jatkuvasti maanteiden tavarakuljetuksiin liittyvän politiikan arvioinnissa kansallisella ja EU:n tasolla. Tietojen julkistaminen on lisännyt niiden näkyvyyttä parantanut työhön sijoitetuille resursseille saatavaa vastinetta.