EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2012. aasta määruse (EL) nr 70/2012 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) rakendamise kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2012. aasta määruse (EL) nr 70/2012 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) rakendamise kohta

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS 3
1.1. Aruande eesmärk 3
1.2. Taust: õigusraamistik 3
1.3. Poliitikaraamistik 3
1.4. Liikmesriikide ja teiste riikide hõlmatus 4
2. MÄÄRUSE RAKENDAMINE 5
2.1. Õiguslike kohustuste täitmine 5
2.2. Kasutatud andmekogumismeetod 5
2.3. Halduskoormus 5
2.4. Halduskoormuse vähendamine ja lihtsustamine 6
2.5. Andmete valideerimine ja esitatud statistiliste andmete kvaliteet 6
2.5.1. Mikroandmete valideerimine ja aegridade kontrollimine 6
2.5.2. Tulemuste võrdlemine muu statistikaga 7
2.6. Metoodiline tugi 7
3. STATISTILISED TULEMUSED 8
3.1. Autokaubaveo suundumused Euroopa Liidus 8
3.1.1. Autokaubaveo areng Euroopa Liidus 8
3.1.2. Kabotaaž 8
3.2. Andmete avaldamine 9
3.2.1. Eurobase'i tabelid 9
3.2.2. Väljaanded 9
4. ETTEPANEKUD EDASISEKS ARENGUKS 10
4.1. Uued väljakutsed 10
4.2. Ettepanekud õigusliku aluse väljatöötamiseks 10
5. JÄRELDUSED 11

1. SISSEJUHATUS

1.1. ARUANDE EESMÄRK

Määruse (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta)[1] artiklis 7 on ette nähtud, et komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 31. detsembriks 2014 aruande määruse rakendamise kohta.

Käesoleva aruandega täidetakse see nõue. Aruandes esitatakse õigusakti taust, poliitikaraamistik ja kohaldamisala ning arutatakse selle rakendamist, statistilisi tulemusi ja nende avaldamist. Lisaks kirjeldatakse võimalikke edasisi arenguid ning jõutakse järeldusele, et määruse kohaldamise tulemusena on paranenud andmete kvaliteet ja ajakohasus.

1.2. TAUST: ÕIGUSRAAMISTIK

Määrusega (EL) nr 70/2012 sõnastatakse uuesti nõukogu 25. mai 1998. aasta määrus (EÜ) nr 1172/98 ja selle hilisemad muudatused, mille eesmärk oli konsolideerida maanteetransporti käsitlevate andmete õiguslikku alust ja viia see kooskõlla Lissaboni lepinguga, delegeerides komisjonile õiguse võtta vastu muid kui seadusandlikke akte, mis on üldkohaldatavad ja mis täiendavad või muudavad seadusandliku akti teatavaid mitteolemuslikke osi. Sellega nähakse ette õiguslik alus autokaubavedu käsitlevate eri andmete kogumiseks. Lisaks tagab autokaubaveo uuringu mikroandmete edastamine Eurostatile statistilise teabe kvaliteedi ja võrreldavuse.

Määruse (EL) nr 70/2012 eesmärk on tagada, et komisjonile, teistele ELi institutsioonidele ja liikmesriikide valitsustele esitatakse autokaubaveo ulatuse ja arengusuundumuste kohta võrreldavaid, usaldusväärseid, ühtlustatud, korrapäraseid ja terviklikke statistilisi andmeid. Neid andmeid on vaja ELi poliitika kujundamiseks, jälgimiseks ja hindamiseks.

Liikmesriigid esitavad teabe Eurostatile mikroandmete vormis: see võimaldab Eurostatil, tingimusel et on tagatud konfidentsiaalsus, pakkuda kasutajatele eri muutujate kombinatsioone sisaldavaid statistilisi tabeleid.

Määruse (EL) nr 70/2012 eesmärk oli vähendada veoettevõtete koormust miinimumini. Andmete kogumise aluseks on valikuuring. Seega küsitakse teavet vaid sõidukite valimi ja lühikese ajavahemiku (tavaliselt nädal) kohta. Samuti võivad liikmesriigid väiksemad sõidukid uuringust välja jätta[2].

1.3. POLIITIKARAAMISTIK

Ühise transpordipoliitika väljatöötamiseks on vaja põhjalikke teadmisi autokaubaveo ulatuse ja arengusuundumuste kohta.

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 70/2012, 18. jaanuar 2012, kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta. ELT L 32, 3.2.2012.

[2] Iga liikmesriik võib jätta määruse reguleerimisalast välja sellised sõidukid, mille kandevõime või suurim lubatud täismass ei ületa teatavat piirmäära. Mootorsõidukite puhul ei tohi selline piirmäär ületada 3,5 tonni kandevõime puhul ja 6 tonni suurima lubatud täismassi puhul.

Andmetel on suur poliitiline tähtsus: Valges raamatus „*Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas*”[3] määratletakse kümme konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi eesmärki (kriteeriumidena, mida järgides saavutada kasvuhoonegaaside heite vähendamine 60 % võrra).
Vaja on üksikasjalikku autokaubaveo statistikat, et jälgida edusamme teatavate eesmärkide saavutamisel (nt eesmärk asendada 2030. aastaks 30 % autokaubavedudest, mis on pikemad kui 300 km, muude transpordiliikidega). Viimastes poliitikadokumentides, näiteks k*omisjoni aruanne Euroopa Liidu autoveoturu olukorra kohta*,[4] on autokaubaveo statistika leidnud samuti laialdast kasutust. Et komisjon saaks täita oma ülesandeid ühise transpordipoliitika raames, on komisjonil vaja võrreldavaid, usaldusväärseid, ühtlustatud, korrapäraseid ja terviklike statistilisi andmeid autokaubaveo ulatuse ja arengusuundumuste kohta, võttes arvesse ELis registreeritud sõidukeid ning nende sõidukite kasutusastet.

Määruse alusel kogutud andmed on samuti äärmiselt kasulikud kutseorganisatsioonide, transpordiettevõtjate, maanteetranspordi valdkonnas tegutsevate teadlaste ja spetsialistide jaoks, sest turu põhjalik tundmine aitab parandada kõnealuse sektori konkurentsivõimet.

1.4. LIIKMESRIIKIDE JA TEISTE RIIKIDE HÕLMATUS

Määrus on kõikides liikmesriikides vahetult ja tervikuna kohaldatav. Seda ei pea liikmesriikide õigusesse üle võtma. Selles nähakse ette, et kõik liikmesriigid esitavad andmeid. Artikli 1 lõike 3 kohaselt on ainus erand Malta, võttes arvesse Maltal registreeritud autokaubavedu teostavate selliste kaubaveosõidukite väikest arvu, millel on luba tegelda kaupade rahvusvahelise autoveoga. Kvaliteetsete transpordiandmete kogumine oleks Malta maanteeveoettevõtjate jaoks ebaproportsionaalselt suur koormus, sest nemad peaksid uuringutes osalema sagedamini kui teiste riikide maanteeveoettevõtjad.

Ka ELi mittekuuluvad riigid Norra ja Šveits osalevad täielikult autokaubaveo statistika kogumises vastavalt määrusele (EL) nr 70/2012. Kaks EMP riiki Island ja Liechtenstein on määruse kohasest autokaubaveo statistika kogumisest praegu vabastatud, sest neil on vähe kaubaveosõidukeid, millel on luba tegelda kaupade rahvusvahelise autoveoga.

ELi kandidaatriigid nende andmete kogumises ei osale.

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

2. MÄÄRUSE RAKENDAMINE

2.1. ÕIGUSLIKE KOHUSTUSTE TÄITMINE

Andmete esitamise osas on vastavus määruse nõuetele üldiselt hea. Kõik liikmesriigid esitavad nõutud andmeid; esineb vaid mõningaid viivitusi. See tagab kvaliteetse ja usaldusväärse autokaubaveo statistika Euroopas.

2.2. KASUTATUD ANDMEKOGUMISMEETOD

Määruses nähakse ette üldine raamistik, et tagada ühtlustatud andmekogumine ja tulemuste võrreldavus. Eurostat kogub teavet riikide andmete kogumise metoodika (registrite kasutamine, valimi koostamise metoodika, ulatus jne) kohta iga kolme aasta tagant ning avaldab selle järgmises dokumendis: „*Liikmesriikide ja kandidaatriikide autokaubaveo uuringutes kasutatav metoodika*”.

2.3. HALDUSKOORMUS

Määruse eesmärk oli hoida liikmesriikide koormus väiksena. Enamikus aruandvates riikides vastasid olemasolevad menetlused andmete kogumise nõuetele ning erimeetmeid ei olnud vaja võtta. Eurostat kogus teavet, et hinnata aruandvatele riikidele määruse rakendamisest tulenevat koormust.

Üksikud liikmesriigid suutsid koormust täpselt hinnata, kuid võib teha järgmised järeldused.

- peaaegu kõik vastanud riigid leidsid, et korrapärase andmeesitusega kaasnev töökoormus on vastuvõetav.
- andmete kogumisega kaasnev koormus on riigiti erinev, sõltudes peamiselt kättesaadavatest riiklikest andmete kogumise süsteemidest. Riikides, kus töötati välja elektroonilised andmete kogumise süsteemid, vähenes nii vastajate kui ka andmete töötlemise koormus. Esitatud teabest selgub, et:
    - vastanutel kulus kogu vaatlusperioodi andmete edastamiseks ühe sõiduki (koos sõitudega) kohta keskmiselt umbes 40 minutit (tulemused jäid vahemikku 5 minutit kuni 2 tundi);
    - vastanutel kulus kogu vaatlusperioodi andmete edastamiseks ühe sõiduki (ilma sõitudeta) kohta keskmiselt umbes 7 minutit (tulemused jäid vahemikku 3–15 minutit);

Riiklike statistikaametite ja vastajate koormuse seoses määrusega ette nähtud uuringu korraldamisega kompenseerib aga statistikast tulenev lisaväärtus. Eelkõige:

- Eurostat haldab iga liikmesriigi esitatud konfidentsiaalseid riiklikke mikroandmeid ja koostab üksikasjalikud riiklikud andmed (D-tabelid). Nende tabelite kaudu saab iga aruandev riik täielikku statistilist teavet kõigi maanteeveoga seotud toimingute, sealhulgas teistes ELi riikides registreeritud veoautodega tehtud toimingute kohta tema riigis. Tänu käesoleva määruse rakendamisele ja Eurostati teenustele ei tule riiklikul tasandil välismaiste veoautode kohta andmeid koguda.

- aruandvates riikides on suur huvi statistika järele, sest uuring on väga kasulik autokaubaveo turuseire seisukohast Euroopas.
- teabe kogumine ja haldamine mikroandmete tasandil tähendab, et teavet saab kasutada paindlikult vastavalt ELi poliitika vajadustele ja ilma täiendavate jõupingutusteta riiklikul tasandil, nt aruannete koostamiseks või poliitika ja õigusaktide eesmärkide hindamiseks. Praktilisteks näideteks võib tuua statistika koostamise vahemaarühmade, tühisõitude või kabotaaži kohta.

2.4. HALDUSKOORMUSE VÄHENDAMINE JA LIHTSUSTAMINE

Eurostat püüab jätkuvalt lihtsustada andmete kogumist ja aruandlust ning sellest tulenevat koormust vähendada. Eurostat tegutseb liikmesriikidelt saadud tagasiside põhjal koostöös riiklike statistikaametitega järgmiselt:

1. tagab töövahendid (nt WebILSE), et hõlbustada üksikasjalike piirkondlike (NUTS 3) andmete edastamist;
2. töötab välja automatiseeritud mikroandmete edastamise ja valideerimise vahendid ja menetlused, et anda liikmesriikidele tagasisidet andmete kvaliteedi ja andmekogumites esinenud konkreetsete vigade kohta;
3. edendab ja aitab koostada elektroonilisi küsimustikke ja veebipõhiseid aruandlussüsteeme riiklikul tasandil;
4. korraldab regulaarseid kohtumisi kõigi liikmesriikide riiklike ekspertidega, et vahetada kogemusi ning arutada andmete kvaliteeti, probleeme ja lahendusi.

2.5. ANDMETE VALIDEERIMINE JA ESITATUD STATISTILISTE ANDMETE KVALITEET

2.5.1. Mikroandmete valideerimine ja aegridade kontrollimine

Kui liikmesriigid vastutavad autokaubaveo uuringu kvaliteedi eest, siis Eurostati ülesanne on tuvastada vigu saadetud andmetes ja tagada tõhus ja usaldusväärne IT-süsteem andmete valideerimiseks ja töötlemiseks. Eurostat annab liikmesriikidele korrapäraselt tagasisidet küsimustes, mis võivad vajada edasist uurimist.

Aruandvad riigid teevad kõik endast oleneva, et tegeleda andmetes esinevate vigadega. Eurostati valideerimismenetlus sisaldab samme mikroandmete valideerimiseks, avastades vead kasutatud koodides, vormis ja väärtustes. Riikliku, rahvusvahelise ning kogu transpordi aegridade täiendavaid kontrolle tehakse nii kvartali- kui ka aastaandmete puhul:

- mikroandmed: et aruandvad riigid saaksid koostada võimalikult veatuid andmekogumeid, saadetakse neile iga esitatud andmepartii kohta valideerimisaruanne, mis sisaldab üksikasju mikroandmete tasandil, et avastatud vigu saaks lihtsamini parandada. Tegemist on järkjärgulise protsessiga, kuni kõik vead on kõrvaldatud. Eurostat kohandab ka oma valideerimiseeskirju, et võtta arvesse muutuvaid vajadusi ja tagada andmete kõrge kvaliteet ja järjepidevus.

- aegread: Eurostat peab äärmiselt oluliseks leida enne andmete avaldamist üles aegridades esinevad võõrväärtused, sest autokaubaveo statistikat kasutatakse komisjoni erinevates aruannetes; samuti tehakse selle põhjal järeldusi autokaubaveo turu arengusuundumuste kohta. Eurostat pöörab erilist tähelepanu sellele, et aruandvad riigid kinnitaksid suundumusi, kui täheldatakse olulisi

erinevusi. Vajaduse korral esitatakse muudetud andmekogumid või selgitatakse aegridades esinevate oluliste erinevuste põhjuseid.

Üldiselt korrigeerivad kõik aruandvad riigid andmeid ja parandavad leitud vead.

2.5.2. Tulemuste võrdlemine muu statistikaga

Määruse alusel kogutud Euroopa autokaubaveo statistika aluseks on sõiduki registreerimisriik. Iga aruandev riik koostab valimi riigis registreeritud veoautode liikumiste kohta oma riigi territooriumil ja väljaspool seda, kuid ei kogu teavet välisriigi veoettevõtjate osutatud vedude kohta oma territooriumil. Kuna sama tegevuse kohta ei koguta eri riikides teavet kaks korda, ei saa tulemuste kvaliteeti kontrollida peegelkontrolli kaudu. Autokaubaveo statistika kvaliteeti saab kontrollida vaid muude täiendavate andmeallikate või uuringute kaudu.

CAFT on teeäärne uuring, mis tehakse Šveitsi piiril iga viie või kuue aasta tagant. See uuring erineb märkimisväärselt määruse (EL) nr 70/2012 alusel tehtavast uuringust ega kattu oluliselt sellega. Tuginedes tervele reale eeldustele, on Eurostat võrrelnud oma autokaubaveo andmeid CAFTi (Alpe läbiva kaubaveo uuring) andmetega. Välja arvatud mõõdukad kõrvalekalded, mis on tõenäoliselt tingitud valimi väiksusest ja uurimismeetodist, sobivad need andmeallikad omavahel hästi, mis annab tunnistust määruse alusel saadetud andmete kvaliteedi kohta. Eurostat kavatseb võrdlusi teha ka tulevikus, et tagada statistika järjepidevus ja kvaliteet.

2.6. METOODILINE TUGI

Määruse rakendamiseks pakub Eurostat liikmesriikidele pidevat metoodilist ja tehnilist tuge ja teeb jõupingutusi kvaliteetse andmete ja metaandmete infosüsteemi tagamiseks.

Eurostat koostas kaks käsiraamatut, mis sisaldavad metoodilisi juhiseid aruandvatele riikidele:

- *Autokaubaveo metoodika*, mis on autokaubaveo statistika koostamise aluseks liikmesriikides, kandidaatriikides ja Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) riikides; ja
- *metoodika, mida liikmesriigid ja kandidaatriigid kasutavad autokaubaveo uuringutes.*

Käsiraamatuid ajakohastatakse korrapäraselt, et võtta arvesse arengusuundumusi autokaubaveo andmete kogumisel. Käsiraamatute viimased versioonid leiab Eurostati veebisaidilt[5].

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

3. STATISTILISED TULEMUSED

3.1. AUTOKAUBAVEO SUUNDUMUSED EUROOPA LIIDUS

3.1.1. Autokaubaveo areng Euroopa Liidus

Autokaubavedu on endiselt kõige olulisem kaubaveo liik. Kui väljenduda tonnkilomeetrites, on autokaubaveo osakaal kõigist sisemaa transpordiliikidest üle 70 % ning see on viimase kümne aasta jooksul püsinud suhteliselt stabiilsena. Kuid hiljutine majanduskriis mõjutas märkimisväärselt ka autokaubavedu Euroopas. 2012. aastal jäi ELi autokaubavedu tonnkilomeetrites ligikaudu 12 % allapoole 2007. aasta tipptaset.

Riigisisesed veod, mida pakuvad kodumaised veoettevõtjad, moodustavad kogu autokaubaveost ligikaudu kaks kolmandikku. Riigisisesed veod, mida pakuvad välismaised veoettevõtjad, moodustavad ligikaudu 1,5 % kogu autokaubaveost ning ligikaudu 2,0 % kogu riigisisesest autokaubaveost. Kabotaaži osakaal, millega mõõdetakse välismaiste veoettevõtjate osalemist rendi või tasu eest riigisisesel autokaubaveo turul, oli 2012. aastal 2,3%. Viimasel ajal on see mõnevõrra kasvanud, eriti pärast seda, kui kaotati üleminekupiirangud ELiga 2004. ja 2007. aastal ühinenud riikidest pärit vedajatele.

Rahvusvahelise transpordi osakaal (sealhulgas kolmandate riikide veod) on viimase kümne aasta jooksul suurenenud 30 %-lt kogu autokaubaveost 2004. aastal 33 %ni 2012. aastal, peegeldades Euroopa Liidu ühtse turu mõju. Umbes 78 % rahvusvahelistest vedudest teevad vedajad, kes on registreeritud ühes neist kahest riigis, kelle vahel kaupa veetakse. Ülejäänud 22 % vedudest tehakse mõne kolmanda Euroopa riigi vedaja poolt kolmandate riikide vedude osana, mis on olnud kõige kiiremini kasvav turuosa viimase kümne aasta jooksul.

2012. aastal moodustasid veod rendi või tasu eest (vedu tasu eest) kogu autokaubaveost 85 %, ülejäänud 15 % olid veod omal kulul.

Ajavahemikus 2008–2012 vähenesid veod kõigis vahemaarühmades, aga kõige enam puudutas see lühemaid ja pikemaid vahemaid: vahemaadel kuni 150 km jäid veod tonnkilomeetrites 2012. aastal 15 % allapoole 2008. aasta taset; vahemaadel üle 1000 km vähenesid veod samal ajal 14 %. Lisaks tehakse 56 % kaubaveost (väljendatuna tonnkilomeetrites) rohkem kui 300 kilomeetri kaugusele. ELi transpordipoliitika eesmärk on suunata 2030. aastaks 30 % pikamaa autovedudest ümber raudtee- ja veetranspordile; 2050. aastaks on vastav eesmärk 50 %.

Kui vaadelda veomahtu tonnides, veeti liikmesriikides peamiselt järgmisi tooterühmasid: kaevandustooted (26 % 2012. aasta kogumahust), muud mittemetalsetest mineraalidest tooted (14 %), toiduained, joogid ja tubakas (12 %) ja põllumajandustooted (9 %). Peamised tooterühmad tonnkilomeetrites olid toiduained, joogid ja tubakas (17 %), põllumajandustooted (11 %), muud mittemetalsetest mineraalidest tooted (8 %), kemikaalid ja metallimaagid (mõlemad 8 %) ning metalli- ja puidutooted (mõlemad 7 %).

3.1.2. Kabotaaž

Kabotaaž ehk välismaiste veoettevõtjate osalemine rendi või tasu eest riigisisestel vedudel on taas kord ELi maanteetranspordi poliitika keskmes. Kabotaaži käsitlevaid eeskirju, mis on

sätestatud määruses (EÜ) nr 1072/2009,[6] hinnatakse ja tehakse nende toimivuskontrolli. Komisjoni töö selles valdkonnas põhineb suures osas määruse (EL) nr 70/2012 alusel kogutud andmetele. Samas kogub kabotaaži teema mitmes liikmesriigis poliitilist tähtsust, nagu seda on näidanud hiljutised arutelud autokaubaveo statistika töörühmas. Mõned kutseala liidud leiavad, et kabotaaži tase on suurem kui Eurostati ametlikus statistikas kajastatu, kuigi statistilisi tõendeid selle väite kinnituseks praegu veel ei ole.

Vaatamata kabotaaži suhteliselt väiksele osakaalule kõigis autovedudes, tuleb parandada asjaomase statistika kvaliteeti. Autokaubaveo statistika 2014. aasta töörühm tegi järelduse, et uuringu üldise kvaliteedi parandamine (vastamismäära suurendamine, registrite kvaliteedi parandamine, parem valimi moodustamine, andmeedastusvahendite parandamine jne) parandaks ka kabotaaži andmete täpsust. Eurostat jälgib tähelepanelikult selle valdkonna poliitilisi arenguid ja hindab statistilise olukorra ümber neile vastavalt. Eurostat jätkab ka andmete avaldamist kabotaaži osakaalu kohta, et toetada arutelusid.

3.2. ANDMETE AVALDAMINE

3.2.1. Eurobase'i tabelid

Koondandmed laaditakse üles Eurostati andmebaasi Eurobase niipea, kui need on läbinud valideerimiskontrolli. Kasutajad võivad seega saada üksikasjalikke statistilisi tabeleid vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 6/2003 kaupade autovedu käsitleva statistika avaldamise kohta, tuginedes määruse (EL) nr 70/2012 alusel saadetud andmetele, mis hõlmavad ajavahemikku alates 1999. aastast. Eurobase'is sisalduvaid metaandmeid ajakohastatakse korrapäraselt, et need peegeldaksid aruandvate riikide viimast metoodikat.

3.2.2. Väljaanded

Samuti kirjutab Eurostat artikleid väljaandes *Statistics Explained* järgmistel teemadel (vt lingid):

- Üldised suundumused autokaubaveo valdkonnas
- Autokaubaveod sõidukite kaupa
- Autokaubaveod vedude kaupa
- Autokaubaveod kaubaliikide kaupa
- Autokaubaveo statistika – kabotaaž

Neid artikleid ajakohastatakse igal aastal, kui andmete kogumine võrdlusaasta kohta on lõpule viidud.

4. ETTEPANEKUD EDASISEKS ARENGUKS

4.1. UUED VÄLJAKUTSED

Tehakse edasisi jõupingutusi vastajate koormuse vähendamiseks, püüdes samal ajal suurendada vastamise määra ja andmete kvaliteeti.

[6] ELT L 300, 14.11.2009, lk 72.

Eurostat ja liikmesriigid on juba kindlaks määranud mitmed uued tegevusvaldkonnad, milleks on:

- arendada olemasolevaid andmeedastuse mehhanisme, et vastajatel oleks võimalik esitada rohkem kõrge kvaliteediga andmeid, vähendades seejuures aruandluskoormust ja kulusid: mõned aruandvad riigid on juba alustanud uute standardite, näiteks XML-vormingu kasutamist, mis võimaldab edastada andmeid kiiremini, suurendades samas nende sidusust ja usaldusväärsust;
- elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide kasutamine, et täiendada ja võrrelda uuringu tulemusi ja parandada andmete kvaliteeti;
- olemasolevate andmete edasine kasutamine, et modelleerida transpordivoogusid ja kehtestada transpordipoliitika ja modelleerimise jaoks vajalikke parameetreid, näiteks keskmine koormustegur transpordi liikide ja vahemaarühmade kaupa;
- kasutada paremini ära uuringu tulemusi, et hinnata turu avamist, transpordi tõhusust, autovedude turusuundumusi ja transpordiliikide jaotust;
- kasutada paremini ära uuringu tulemusi, et toota üksikasjalikumat statistikat maanteetranspordi tekitatud kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta.

4.2. ETTEPANEKUD ÕIGUSLIKU ALUSE VÄLJATÖÖTAMISEKS

Kuigi määrus (EL) nr 70/2012 on hea alus praeguse autokaubaveo turu hindamiseks, on välja töötatud võimalused, kuidas tegeleda poliitika arengusuundumustest tuleneva vajadusega uute andmete järele, ilma et aruandluskoormus oluliselt suureneks. Nende üle võidakse liikmesriikidega pidada arutelusid edasistel töörühma koosolekutel.

Teemad võivad hõlmata järgmist:

- andmete kogumine autokaubaveo energiatarbimise kohta: selline andmete kogumine, nagu seda mõned liikmesriigid juba teevad, võiks esialgu toimuda vabatahtlikkuse alusel ja koondtasandil (igal aastal); see võimaldaks täpsemalt hinnata autokaubaveo mõju kasvuhoonegaaside heitkogustele;
- kohustuslik andmete kogumine tühisõitude kohta: see on määruse alusel praegu vabatahtlik ja kõik riigid ei esita andmeid tühjalt läbitud kilomeetrite kohta; kui see aga muuta kohustuslikuks, oleks võimalik paremini hinnata ELi autokaubaveo sektori energia- ja tegevustõhusust.

5. JÄRELDUSED

Määruse (EL) nr 70/2012 rakendamisel on olnud üldjoontes positiivne mõju, võimaldades kiiresti saada võrreldavaid ja kvaliteetseid tulemusi.

Eurostat teeb märkimisväärseid jõupingutusi, et aidata liikmesriikidel määrust rakendada ja toota kõrgekvaliteedilist statistikat. Eurostat on loonud infosüsteemi ja kehtestanud teabeedastusmeetodid, mis vähendavad aruandvate riikide andmete haldamise koormust. Eurostat kohandab pidevalt oma valideerimiseeskirju, et muuta need andmete kontrollimise ja

töötlemise seisukohast praktilisemaks ja tõhusamaks ja aidata liikmesriikidel vähendada nii vastajate kui ka ametiasutuste koormust.

Määrus on vajalik riigisisese ja ELi autokaubaveo statistika koostamiseks ja töö dubleerimise vältimiseks. Statistikat kasutatakse korrapäraselt autokaubaveo poliitika seireks ja hindamiseks riiklikul ja ELi tasandil. Andmete avaldamine on parandanud nähtavust ja taganud investeeringute tasuvuse.