EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 26. 1. 2015
COM(2015) 17 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 70/2012 z 18. januára 2012 o štatistickom zisťovaní v cestnej nákladnej doprave

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 70/2012 z 18. januára 2012 o štatistickom zisťovaní v cestnej nákladnej doprave

OBSAH

1. ÚVOD ... 3
1.1. Cieľ správy ... 3
1.2. Súvislosti: právny rámec ... 3
1.3. Politický kontext ... 3
1.4. Pokrytie členských štátov a ostatných krajín ... 4
2. VYKONÁVANIE NARIADENIA ... 5
2.1. Plnenie zákonných povinností ... 5
2.2. Použitá metóda zberu údajov ... 5
2.3. Administratívne zaťaženie ... 5
2.4. Zníženie a zjednodušenie administratívneho zaťaženia ... 6
2.5. Overovanie správnosti údajov a kvalita zasielaných štatistických údajov ... 6
2.5.1. Overovanie správnosti mikroúdajov a kontroly časových radov ... 6
2.5.2. Referenčné porovnávanie výsledkov s ostatnými štatistikami ... 7
2.6. Metodická podpora ... 7
3. ŠTATISTICKÉ VÝSLEDKY ... 9
3.1. Trendy v cestnej nákladnej doprave v EÚ ... 9
3.1.1. Vývoj cestnej nákladnej dopravy v EÚ ... 9
3.1.2. Kabotáž ... 10
3.2. Zverejňovanie údajov ... 10
3.2.1. Tabuľky Eurobase ... 10
3.2.2. Publikácie ... 10
4. NÁVRHY NA ĎALŠÍ VÝVOJ ... 11
4.1. Nové výzvy ... 11
4.2. Návrhy na rozvoj právneho základu ... 11
5. ZÁVERY ... 12

ÚVOD

1.1. CIEĽ SPRÁVY

Podľa článku 7 nariadenia o štatistickom zisťovaní v cestnej nákladnej doprave[1] musí Komisia predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o jeho vykonávaní do 31. decembra 2014.

Touto správou sa uvedená požiadavka spĺňa. Uvádzajú sa v nej súvislosti, politický kontext a rozsah pôsobnosti právneho predpisu a rozoberá sa jeho vykonávanie, štatistické výsledky a ich zverejnenie. V nadväznosti na to sa opisuje možný budúci vývoj a vyvodzuje záver, že nariadením sa zlepšila kvalita a včasnosť údajov.

1.2. SÚVISLOSTI: PRÁVNY RÁMEC

Nariadenie (EÚ) č. 70/2012 je prepracovaným znením nariadenia Rady (ES) č. 1172/98 z 25. mája 1998 a následných zmien, ktorých cieľom bolo konsolidovať právny základ pre zber údajov o cestnej doprave a zosúladiť ho s Lisabonskou zmluvou tým, že sa na Komisiu deleguje právomoc prijímať všeobecne záväzné nelegislatívne akty, ktorými sa dopĺňajú alebo menia určité nepodstatné prvky legislatívneho aktu. Poskytuje právny základ pre zber širokého spektra údajov o cestnej nákladnej doprave. Okrem toho zasielanie mikroúdajov zo zisťovania o cestnej nákladnej doprave do Eurostatu zabezpečuje kvalitu a porovnateľnosť zostavených štatistických informácií.

Cieľom nariadenia (EÚ) č. 70/2012 je zabezpečiť, aby Komisia, ostatné inštitúcie EÚ a vnútroštátne verejné správy dostali porovnateľné, spoľahlivé, zosúladené, pravidelné a komplexné štatistické údaje o rozsahu a vývoji cestnej nákladnej dopravy. Tieto údaje sú potrebné na tvorbu, monitorovanie a hodnotenie politiky EÚ.

Členské štáty zasielajú tieto informácie Eurostatu vo forme mikroúdajov: to umožňuje Eurostatu, pri dodržiavaní pravidiel zachovania dôvernosti, poskytovať používateľom štatistické tabuľky obsahujúce mnoho rôznych kombinácií premenných.

Nariadenie (EÚ) č. 70/2012 sa vypracovalo s ohľadom to, aby sa zaťaženie dopravných podnikov obmedzilo na minimum. Zber údajov je založený na výberovom zisťovaní. Informácie sa teda vyžadujú iba za vzorku dopravných vozidiel a za krátky čas (zvyčajne týždeň). Členské štáty môžu okrem toho zo zisťovania vylúčiť menšie vozidlá[2].

1.3. POLITICKÝ KONTEXT

Pri formulovaní spoločnej dopravnej politiky sú potrebné podrobné znalosti o rozsahu cestnej nákladnej dopravy a jej vývoji.

Politická relevantnosť údajov je veľmi vysoká: v bielej knihe *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru — Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne*

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 70/2012 z 18. januára 2012 o štatistickom zisťovaní v cestnej nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 32, 3.2.2012).

[2] Každý členský štát môže z rozsahu pôsobnosti nariadenia vylúčiť vozidlá cestnej dopravy s ložnou kapacitou alebo najväčšou dovolenou hmotnosťou pod určitou hranicou. V prípade jednotlivých motorových vozidiel nesmie byť hranica pre ložnú kapacitu vyššia ako 3,5 tony alebo pre najväčšiu dovolenú hmotnosť 6 ton.

využívajúceho zdroje[3] sa stanovilo desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje (kritériá na dosiahnutie cieľa spočívajúceho v znížení emisií skleníkových plynov o 60 %). Podrobná štatistika cestnej nákladnej dopravy je potrebná na monitorovanie pokroku pri dosahovaní niektorých z týchto cieľov (napr. cieľ previesť 30 % činnosti cestnej nákladnej dopravy na vzdialenosť nad 300 km do roku 2030 na iné druhy dopravy). Štatistiku cestnej nákladnej dopravy vo veľkej miere využívajú aj najnovšie politické dokumenty ako napr. *Správa Komisie o stave trhu cestnej dopravy v Únii* [4]. Komisia na účely vykonávania svojich úloh v rámci spoločnej dopravnej politiky potrebuje porovnateľné, spoľahlivé, zosúladené, pravidelné a komplexné štatistické údaje o rozsahu a vývoji prepravy tovaru po ceste vozidlami registrovanými v EÚ a o stupni využitia týchto vozidiel.

Údaje zozbierané podľa tohto nariadenia sú mimoriadne dôležité aj pre profesijné organizácie, dopravné spoločnosti, výskumných pracovníkov a tvorcov modelov v oblasti cestnej dopravy, pretože podrobné znalosti trhu pomáhajú zlepšiť konkurencieschopnosť podnikov v tomto sektore.

1.4. POKRYTIE ČLENSKÝCH ŠTÁTOV A OSTATNÝCH KRAJÍN

Toto nariadenie sa uplatňuje priamo a v celom rozsahu vo všetkých členských štátoch. Nemusí byť transponované do vnútroštátnych právnych predpisov. Podľa neho musia poskytovať údaje všetky členské štáty. Podľa článku 1 ods. 3 je jedinou výnimkou z tohto pravidla Malta vzhľadom na nízky počet cestných nákladných vozidiel registrovaných na Malte, ktoré majú povolenie na vykonávanie medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy. Zber kvalitných dopravných údajov o maltských vozidlách by predstavovalo neprimerané zaťaženie maltských dopravcov, pretože by sa museli zúčastňovať na zisťovaniach častejšie než zodpovedajúce podniky v iných krajinách.

Na zbere štatistických údajov o cestnej nákladnej doprave podľa nariadenia (EÚ) č. 70/2012 sa v plnej miere zúčastňujú aj tretie krajiny Nórsko a Švajčiarsko. Výnimku z povinnosti zbierať štatistické údaje o cestnej nákladnej doprave podľa tohto nariadenia majú v súčasnosti dve krajiny EHP Island a Lichtenštajnsko vzhľadom na obmedzený počet ich vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave.

Kandidátske krajiny sa na tomto zbere údajov nezúčastňujú.

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

2. VYKONÁVANIE NARIADENIA

2.1. PLNENIE ZÁKONNÝCH POVINNOSTÍ

Dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia na poskytovanie údajov je vo všeobecnosti uspokojivé. Požadované súbory údajov poskytujú až na niekoľko prípadov oneskorenia všetky členské štáty. Tým je zabezpečená tvorba kvalitnej a spoľahlivej štatistiky o cestnej nákladnej doprave v Európe.

2.2. POUŽITÁ METÓDA ZBERU ÚDAJOV

Nariadenie poskytuje spoločný rámec na zabezpečenie harmonizovaného zberu údajov a porovnateľnosti výsledkov. Eurostat zbiera informácie o vnútroštátnych metódach zberu údajov (využívanie registrov, výberové metódy, pokrytie atď.) každé tri roky a zverejňuje ich v príručke *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metódy používané v rámci zisťovaní o cestnej nákladnej doprave v členských štátoch a kandidátskych krajinách).

2.3. ADMINISTRATÍVNE ZAŤAŽENIE

Nariadenie (EÚ) č. 70/2012 sa vypracovalo s ohľadom to, aby sa zaťaženie členských štátov udržalo na nízkej úrovni. Vo väčšine spravodajských krajín existujúce postupy spĺňali požiadavky týkajúce sa zberu údajov a nemuseli sa prijať žiadne osobitné opatrenia. Eurostat zozbieral informácie od spravodajských krajín, aby mohol posúdiť zaťaženie respondentov pri vykonávaní nariadenia.

Zaťaženie dokázalo presne posúdiť len niekoľko členských štátov, aj tak je však možné dospieť k týmto záverom:

- V prípade pravidelného poskytovania údajov je zaťaženie podľa takmer všetkých krajín, ktoré odpovedali, prijateľné.
- V zaťažení vyplývajúcom zo zberu údajov sú medzi jednotlivými krajinami výrazné rozdiely, najmä v závislosti od existujúcich vnútroštátnych systémov zberu údajov. Krajiny, ktoré vyvinuli elektronické systémy zberu údajov, znížili zaťaženie respondentov a zaťaženie spojené so spracovaním údajov. Z poskytnutých informácií vyplýva, že:
  - priemerný čas, ktorý respondenti potrebovali na to, aby ohlásili údaje za jedno vozidlo s jazdami v sledovanom období, sa odhaduje približne na 40 minút (pohybuje sa od 5 minút do 2 hodín),
  - priemerný čas, ktorý respondenti potrebovali na to, aby ohlásili údaje za jedno vozidlo bez jázd v období zisťovania, sa odhaduje približne na 7 minút (pohybuje sa od 3 minút do 15 minút).

Zaťaženie národných štatistických úradov a respondentov vyplývajúce zo zisťovania, ktoré sa vyžaduje podľa tohto nariadenia, vykompenzuje pridaná hodnota výslednej štatistiky. Konkrétne:

- Eurostat spravuje dôverné vnútroštátne mikroúdaje, ktoré poskytol každý členský štát, a zostavuje podrobné vnútroštátne údaje (D-tables, t. j. tabuľky na

výmenu údajov). Tieto tabuľky umožňujú, aby každá spravodajská krajina získala úplné štatistické informácie o všetkých činnostiach v cestnej nákladnej doprave vo svojej krajine vrátane nákladných vozidiel registrovaných v iných krajinách EÚ. Vykonávanie tohto nariadenia a služby, ktoré poskytuje Eurostat, zabraňujú duplicitnému zberu údajov o zahraničných vozidlách na vnútroštátnej úrovni.

- Existuje silný dopyt po zostavovaní štatistiky zo strany spravodajských krajín, keďže zisťovanie sa ukázalo byť veľmi užitočné pre monitorovanie trhu cestnej nákladnej dopravy v Európe.
- Zber a spravovanie informácií na úrovni mikroúdajov znamená, že sa môžu flexibilne používať v záujme splnenia osobitných potrieb politiky EÚ pre rad štatistík okamžite a bez dodatočného úsilia na vnútroštátnej úrovni, napr. na vypracovanie správ alebo hodnotenie právnych predpisov a politických cieľov. V praxi ide napríklad o tvorbu štatistiky podľa úsekov vzdialenosti buď v prípade jázd naprázdno alebo v prípade kabotáže.

2.4. ZNÍŽENIE A ZJEDNODUŠENIE ADMINISTRATÍVNEHO ZAŤAŽENIA

Zjednodušiť a znížiť zaťaženie vyplývajúce zo zberu údajov a spravodajské zaťaženie je jedným z trvalých cieľov Eurostatu. Eurostat reaguje na základe spätnej väzby od členských štátov v spolupráci s národnými štatistickými úradmi týmito opatreniami:

1. poskytovanie nástrojov (napr. WebILSE) s cieľom uľahčiť oznamovanie podrobných regionálnych (NUTS 3) údajov;
2. vyvíjanie nástrojov na automatizované zasielanie a overovanie mikroúdajov a postupov s cieľom poskytnúť spätnú väzbu členským štátom týkajúcu sa kvality údajov a konkrétnych chýb v každom súbore údajov;
3. podpora a pomoc pri vypracúvaní elektronických dotazníkov a webových spravodajských systémov na vnútroštátnej úrovni;
4. realizácia pravidelných stretnutí národných expertov zo všetkých členských štátov, aby si vymieňali osvedčené postupy a diskutovali o kvalite údajov, problémoch a riešeniach.

2.5. OVEROVANIE SPRÁVNOSTI ÚDAJOV A KVALITA ZASIELANÝCH ŠTATISTICKÝCH ÚDAJOV

2.5.1. Overovanie správnosti mikroúdajov a kontroly časových radov

Kým členské štáty sú zodpovedné za kvalitu realizácie zisťovania o cestnej nákladnej dopravy, Eurostat sa zaoberá odhaľovaním chýb v zasielaných údajoch a udržiavaním výkonného, spoľahlivého IT systému na overovanie správnosti a spracovanie údajov. Eurostat poskytuje členským štátom pravidelnú spätnú väzbu v otázkach, ktoré si môžu vyžiadať ďalšie skúmanie.

Spravodajské krajiny vynakladajú maximálne úsilie na odstránenie chýb v údajoch. Postup Eurostatu pri overovaní správnosti údajov zahŕňa aj kroky, pri ktorých sa overuje správnosť mikroúdajov a odstraňujú chyby kódov, formátu a odľahlých hodnôt. Okrem toho sa v prípade štvrťročných a ročných údajov uskutočňujú ďalšie kontroly časových radov týkajúcich sa vnútroštátnej, medzinárodnej a celkovej dopravy:

– mikroúdaje: s cieľom pomôcť spravodajským krajinám s tvorbou súborov údajov, ktoré obsahujú čo najmenej chýb, sa im poskytujú validačné správy ku každej dávke údajov s podrobnosťami na úrovni mikroúdajov, aby sa uľahčila oprava zistených chýb. Opakovane sa postupuje dovtedy, kým sa neopravia všetky chyby. Eurostat prispôsobuje svoje pravidlá overovania správnosti údajov aj s cieľom vyhovieť meniacim sa potrebám a zabezpečiť vysokú a lepšiu kvalitu a konzistentnosť údajov.

– časové rady: podľa Eurostatu je mimoriadne dôležité pred zverejnením údajov identifikovať odľahlé hodnoty v časových radoch, keďže štatistika cestnej nákladnej dopravy sa používa v rôznych správach Komisie a na vyvodenie záverov o vývoji na trhu cestnej nákladnej dopravy. Osobitnú pozornosť venuje tomu, aby spravodajské krajiny potvrdili trendy, ak sú zaznamenané významné odchýlky. V prípade potreby sa zašlú revidované súbory údajov alebo sa poskytnú vysvetlenia o hlavných dôvodoch významných odchýlok v časových radoch.

Vo všeobecnosti údaje revidujú a zistené chyby opravujú všetky spravodajské krajiny.

2.5.2. Referenčné porovnávanie výsledkov s ostatnými štatistikami

Štatistika európskej cestnej nákladnej dopravy zostavovaná podľa tohto nariadenia je založená na krajine registrácie vozidla. Každá spravodajská krajina vyberá vzorku pohybov, ktoré nákladné vozidlá zaregistrované v krajine vykonali v rámci svojho územia a mimo neho, ale nezbiera informácie o doprave, pokiaľ ide o zahraničných dopravcov na jej území. Keďže informácie o tej istej činnosti nezbierajú jednotlivé krajiny duplicitne, kvalitu nie je možné overiť porovnaním výsledkov. Kvalitu štatistiky cestnej nákladnej dopravy je možné overiť iba prostredníctvom iných doplnkových zdrojov údajov alebo zisťovaní.

CAFT je cestný prieskum (každých päť alebo šesť rokov) na švajčiarskych hraniciach. Je o úplne iný ako zisťovanie na základe nariadenia (EÚ) č. 70/2012, s ktorým má veľmi málo spoločných prvkov. Eurostat na základe niekoľkých predpokladov porovnal svoje regulačné údaje o cestnej nákladnej doprave s údajmi z prieskumu CAFT (Cross-Alpine Freight Transport survey, alpský prieskum nákladnej dopravy). S výnimkou mierne odľahlých hodnôt, pravdepodobne z dôvodu malej veľkosti vzoriek a metódy zisťovania, sú zdroje údajov dobre zosúladené, čo svedčí o kvalite údajov zasielaných podľa uvedeného nariadenia. Eurostat plánuje tento prieskum v budúcnosti zopakovať, aby sa zabezpečila konzistentnosť a kvalita vypracúvanej štatistiky.

2.6. METODICKÁ PODPORA

Eurostat poskytuje členským štátom pri vykonávaní nariadenia nepretržitú metodickú a technickú podporu a usiluje sa zachovať kvalitný informačný systém údajov a metaúdajov.

Eurostat vypracoval dve príručky obsahujúce metodické usmernenia pre spravodajské krajiny:

– *Road freight transport methodology* (Metodika cestnej nákladnej dopravy), ktorá je základom pre zostavovanie štatistiky cestnej nákladnej dopravy v

členských štátoch, kandidátskych krajinách a krajinách Európskeho združenia voľného obchodu (EZVO); a

– *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodiky použité v zisťovaniach o cestnej nákladnej doprave v členských štátoch a kandidátskych krajinách).

Tieto príručky sa pravidelne aktualizujú, aby odrážali vývoj v zbere údajov o cestnej nákladnej doprave. Najnovšie verzie možno stiahnuť z webovej lokality Eurostatu[5].

[5] http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/publications.

3. ŠTATISTICKÉ VÝSLEDKY

3.1. TRENDY V CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVE V EÚ

3.1.1. Vývoj cestnej nákladnej dopravy v EÚ

Cestná doprava je stále najdôležitejším druhom prepravy tovaru. Z hľadiska tonokilometrov predstavuje viac ako 70 % všetkých druhov vnútrozemskej dopravy, pričom tento podiel je počas posledných desiatich rokov relatívne stabilný. Cestnú nákladnú dopravu v Európe však významne ovplyvnila nedávna hospodárska kríza. V roku 2012 dosiahla úroveň cestnej nákladnej dopravy v EÚ meraná v tonokilometroch o 12 % menej než jej najvyššia úroveň v roku 2007.

Vnútroštátna doprava vykonávaná domácimi dopravcami predstavuje takmer dve tretiny celkovej cestnej nákladnej dopravy. Vnútroštátna doprava vykonávaná zahraničnými dopravcami predstavuje približne 1,5 % celkovej cestnej nákladnej dopravy a približne 2,0 % celkovej vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy. Miera preniknutia kabotáže, ktorá vyjadruje podiel zahraničných dopravcov na vnútroštátnom trhu cestnej nákladnej dopravy za poplatok a úhradu, v roku 2012 predstavovala 2,3 %. Nedávno sa mierne zvýšila, najmä v dôsledku zrušenia dočasných obmedzení pre dopravcov z krajín, ktoré pristúpili k EÚ v roku 2004 a 2007.

Podiel medzinárodnej dopravy (vrátane dopravy v tretích krajinách) sa v poslednom desaťročí zvýšil z 30 % celkovej cestnej nákladnej dopravy v roku 2004 na 33 % v roku 2012, čo odráža vplyv existencie jednotného trhu v Európskej únii. Približne 78 % medzinárodnej dopravy vykonávajú dopravcovia registrovaní v jednej z dvoch krajín, medzi ktorými sa tovar prepravuje. Zvyšných 22 % vykonávajú dopravcovia z tretej európskej krajiny v rámci cestnej dopravy v tretích krajinách, ktorá je segmentom s najrýchlejším rastom za posledné desaťročie.

V roku 2012 tvorila preprava za poplatok a úhradu (preprava za úplatu) 85 % celkovej cestnej nákladnej dopravy, zvyšných 15 % predstavovala preprava „pre vlastné potreby“.

Od roku 2008 do roku 2012 došlo k poklesu vo všetkých úsekoch vzdialenosti, najviac v prípade kratších a dlhších vzdialeností: v roku 2012 bola úroveň dopravy v tonokilometroch v prípade prepravy pod 150 kilometrov o 15 % nižšia ako úroveň v roku 2008 a v prípade prepravy nad 1 000 kilometrov o 14 % nižšia. Okrem toho 56 % prepravy nákladu (v tonokilometroch) sa uskutočňuje na viac ako 300 kilometrov. Cieľom dopravnej politiky EÚ je do roku 2030 presunúť 30 % a do roku 2050 viac než 50 % cestnej nákladnej dopravy na tieto dlhšie vzdialenosti na železničnú alebo vodnú dopravu.

Z hľadiska prepravených ton predstavovali najdôležitejšie skupiny výrobkov prepravovaných v členských štátoch produkty ťažby a dobývania (26 % celkového množstva v roku 2012), ostatné nekovové minerálne výrobky (14 %), potraviny, nápoje a tabak (12 %) a poľnohospodárske výrobky (9 %). Najdôležitejšími skupinami výrobkov v tonokilometroch boli potraviny, nápoje a tabak (17 % celkového množstva), poľnohospodárske výrobky (11 %), ostatné nekovové minerálne výrobky (8 %), chemikálie a kovové rudy (po 8 %), kovové výrobky a výrobky z dreva (po 7 %).

3.1.2. Kabotáž

Kabotáž, t. j. vnútroštátna doprava za poplatok a úhradu vykonávaná zahraničnými dopravcami, je v súčasnosti opäť v centre pozornosti politiky EÚ v oblasti cestnej dopravy. Existujúce pravidlá týkajúce sa kabotáže stanovené v nariadení (ES) č. 1072/2009[6] sú v súčasnosti predmetom hodnotenia a posudzuje sa ich regulačná vhodnosť. Práca Komisie v tejto oblasti je vo veľkej miere založená na údajoch zozbieraných v rámci nariadenia (EÚ) č. 70/2012. Téma kabotáž zároveň získava na politickom význame v mnohých členských štátoch, ako to vyplynulo z najnovších rokovaní v rámci pracovnej skupiny pre štatistické údaje o cestnej nákladnej doprave. Podľa niektorých profesijných združení je úroveň kabotáže vyššia, ako vypovedá oficiálna štatistika Eurostatu, hoci na podporu tohto tvrdenia neexistujú v súčasnosti žiadne štatistické dôkazy.

Napriek tomu, že kabotáž predstavuje relatívne malý podiel na činnostiach cestnej dopravy vo všeobecnosti, je potrebné ďalej zlepšovať kvalitu relevantnej štatistiky. V roku 2014 dospela pracovná skupina pre cestnú nákladnú štatistiku k záveru, že zlepšenie celkovej kvality zisťovania (zvýšením miery odpovedí, zlepšením kvality registrov, lepším výberom, zlepšením nástrojov na zasielanie údajov atď.) by malo zlepšiť presnosť aj údajov o kabotáži. Eurostat bude pozorne sledovať politický vývoj v tejto oblasti a zodpovedajúcim spôsobom prehodnotí situáciu v oblasti štatistiky. Eurostat bude v záujme podpory diskusie aj naďalej zverejňovať údaje o miere preniknutia kabotáže.

3.2. ZVEREJŇOVANIE ÚDAJOV

3.2.1. Tabuľky Eurobase

Súhrnné údaje sa načítajú do Eurobase, referenčnej databázy Eurostatu, hneď ako prejdú validačnými kontrolami. Používatelia teda môžu získať podrobné štatistické tabuľky podľa nariadenia Komisie (ES) č. 6/2003, ktoré sa týka šírenia štatistiky cestnej nákladnej dopravy, na základe údajov zasielaných podľa nariadenia (EÚ) č. 70/2012, vzťahujúce sa na obdobie od roku 1999. Súbor metaúdajov v Eurobase sa pravidelne aktualizuje, aby sa zohľadnil najnovší vývoj v oblasti metodiky v jednotlivých spravodajských krajinách.

3.2.2. Publikácie

Eurostat vypracúva aj články v sérii *Statistics Explained* (Štatistika v kocke), ktorá zahŕňa tieto témy (pozri súvisiace odkazy):

- General trends in road freight transport (Všeobecné trendy v cestnej nákladnej doprave)
- Road freight transport by vehicle characteristics (Cestná nákladná doprava podľa vlastností vozidiel)
- Road freight transport by journey characteristics (Cestná nákladná doprava podľa vlastností jázd)
- Road freight transport by type of goods (Cestná nákladná doprava podľa druhu tovaru)
- Road freight transport statistics – cabotage (Štatistika cestnej nákladnej dopravy – kabotáž)

[6] Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72.

Tieto články sa každoročne aktualizujú vždy, keď sa finalizuje zber údajov za daný referenčný rok.

4. NÁVRHY NA ĎALŠÍ VÝVOJ

4.1. NOVÉ VÝZVY

Bude sa pokračovať v úsilí o zníženie zaťaženia respondentov a zároveň zvýšenie miery odpovedí a kvality údajov.

Eurostat a členské štáty už určili niekoľko nových oblastí činnosti, ako napríklad:

- vyvíjanie existujúcich mechanizmov na oznamovanie údajov s cieľom umožniť respondentom, aby poskytli viac údajov s vyššou kvalitou, a zároveň zníženie spravodajského zaťaženia a nákladov: niektoré spravodajské krajiny už začali zavádzať nové štandardy, ako napríklad formát XML, ktorý umožňuje rýchlejšie zasielanie údajov a zároveň zlepšenie ich súladu a spoľahlivosti,
- používanie elektronických mýtnych systémov na doplnenie a porovnanie výsledkov zisťovania a zlepšenie kvality údajov,
- ďalšie využívanie dostupných údajov na výpočet dopravných tokov a stanovenie parametrov užitočných pre dopravnú politiku a tvorbu modelov, ako sú priemerné koeficienty zaťaženia podľa druhu dopravy, alebo úsekov vzdialenosti,
- umožniť, aby boli výsledky zisťovania užitočnejšie pri hodnotení otvorenia trhu, efektívnosti dopravy, vývoja na trhu cestnej dopravy a rozdelenia dopravy podľa jednotlivých druhov,
- umožniť, aby boli výsledky zisťovania užitočnejšie pri tvorbe podrobnejšej štatistiky emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy.

4.2. NÁVRHY NA ROZVOJ PRÁVNEHO ZÁKLADU

Kým nariadenie (EÚ) č. 70/2012 poskytuje dobrý základ pre hodnotenie súčasného trhu cestnej nákladnej dopravy, identifikovali sa spôsoby, ako plniť požiadavky na nové údaje vyplývajúce z politických zmien bez toho, aby sa významne zvýšilo spravodajské zaťaženie. Môžu byť predmetom diskusií s členskými štátmi na budúcich zasadnutiach pracovnej skupiny.

Môže ísť o:

- zber údajov o spotrebe energie v cestnej nákladnej doprave: zber údajov tohto druhu, ktorý už vykonali niektoré členské štáty, sa môže najprv zaviesť na nepovinnom základe a na agregovanej úrovni (na ročnom základe); umožnilo by to presnejšie posúdenie vplyvu cestnej nákladnej dopravy na tvorbu emisií skleníkových plynov,
- povinný zber údajov o „jazdách naprázdno“: podľa nariadenia je tento zber v súčasnosti nepovinný, a nie všetky krajiny hlásia prázdne vozové kilometre; ak by sa stal povinný, umožnilo by to lepšie posúdenie energetickej efektívnosti a prevádzkovej účinnosti v sektore cestnej nákladnej dopravy EÚ.

5. ZÁVERY

Vykonávanie nariadenia (EÚ) č. 70/2012 má vo všeobecnosti pozitívny vplyv, ktorý umožňuje rýchlu tvorbu porovnateľných, kvalitných výsledkov.

Eurostat vyvíja značné úsilie s cieľom pomôcť členským štátom pri vykonávaní nariadenia a tvorbe kvalitnej štatistiky. Vyvinul informačný systém a zaviedol komunikačné metódy, ktoré minimalizujú zaťaženie spravodajských krajín vyplývajúce zo správy údajov. Neustále upravuje pravidlá validácie, aby sa stali praktickejšie a účinnejšie pre kontrolu a spracovanie údajov, a aby tak pomohol členským štátom znížiť spravodajské zaťaženie respondentov a administratívy.

Nariadenie sa ukázalo byť nevyhnutné na tvorbu štatistiky cestnej nákladnej dopravy na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ a na predchádzanie duplicite práce. Štatistika sa pravidelne používa pri monitorovaní a posudzovaní politiky v oblasti cestnej nákladnej dopravy na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ. Zverejňovaním údajov sa zvýšila ich viditeľnosť a poskytla lepšia návratnosť investícií zdrojov.