KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.1.2015 r.
COM(2015) 17 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE ... 3
1.1. Cel sprawozdania ... 3
1.2. Kontekst: ramy prawne ... 3
1.3. Kontekst polityki ... 4
1.4. Państwa członkowskie i inne kraje objęte rozporządzeniem ... 4
2. WYKONYWANIE ROZPORZĄDZENIA ... 5
2.1. Przestrzeganie zobowiązań prawnych ... 5
2.2. Zastosowane metody zbierania danych ... 5
2.3. Obciążenia administracyjne ... 5
2.4. Zmniejszenie obciążeń administracyjnych i uproszczenie ... 6
2.5. Walidacja danych i jakość przekazywanych danych statystycznych ... 6
2.5.1. Walidacja danych jednostkowych i kontrole szeregu czasowego ... 6
2.5.2. Analiza porównawcza wyników z innymi statystykami ... 7
2.6. Wsparcie metodologiczne ... 8
3. WYNIKI STATYSTYCZNE ... 9
3.1. Tendencje w zakresie transportu drogowego towarów w UE ... 9
3.1.1. Rozwój w zakresie transportu drogowego towarów w UE ... 9
3.1.2. Kabotaż ... 10
3.2. Publikacja danych ... 10
3.2.1. Tabele Eurobase ... 10
3.2.2. Publikacje ... 10
4. PROPOZYCJE DALSZYCH DZIAŁAŃ ... 11
4.1. Nowe wyzwania ... 11
4.2. Wnioski dotyczące przygotowania ram prawnych ... 11
5. WNIOSKI ... 12

1. WPROWADZENIE

1.1. CEL SPRAWOZDANIA

Przepisem art. 7 rozporządzenia w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy[1] nałożono na Komisję wymóg przedstawienia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania z jego wykonania do dnia 31 grudnia 2014 r.

Niniejsze sprawozdanie spełnia ten wymóg. Przedstawia się w nim tło, kontekst polityczny i zakres przepisów oraz omawia jego wdrożenie, dane statystyczne i kwestię ich publikacji. Następnie nakreśla się w nim przyszłe postępy i podsumowuje, że dzięki rozporządzeniu poprawiła się jakość i aktualność danych.

1.2. KONTEKST: RAMY PRAWNE

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 stanowi przekształcenie rozporządzenia Rady (WE) nr 1172/98 z dnia 25 maja 1998 r. wraz z kolejnymi zmianami, które miały na celu skonsolidowanie podstaw prawnych dla gromadzenia danych dotyczących transportu drogowego oraz ich dostosowanie do traktatu lizbońskiego poprzez przekazanie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów nieustawodawczych o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Stanowi ono podstawę prawną dla gromadzenia wielu danych na temat transportu drogowego towarów. Ponadto przekazywanie danych jednostkowych z badania na temat transportu drogowego towarów do Eurostatu gwarantuje jakość i porównywalność tworzonych statystyk.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 ma na celu zapewnienie, aby Komisja, inne instytucje UE oraz rządy krajowe otrzymywały porównywalne, wiarygodne, zharmonizowane, regularnie aktualizowane i wyczerpujące dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju drogowego przewozu towarów. Dane te są niezbędne do opracowywania, monitorowania i oceny różnych obszarów polityki UE.

Państwa członkowskie przesyłają te informacje do Eurostatu w formie zbiorów danych jednostkowych. Pozwala to Eurostatowi, z zastrzeżeniem gwarancji poufności, udostępnić użytkownikom tabele statystyczne zawierające wiele różnych kombinacji zmiennych.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 zostało opracowane w taki sposób, aby do minimum ograniczyć obciążenia przedsiębiorstw transportowych. Gromadzenie danych jest oparte na badaniach reprezentacyjnych. Informacje wymagane są jedynie dla wybranej próby pojazdów transportowych przez krótki czas (zwykle jest to tydzień). Państwa członkowskie mogą również wykluczyć z badania[2] mniejsze pojazdy.

[1] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy. Dz.U. L 32 z 3.2.2012.

[2] Każde państwo członkowskie może wykluczyć z zakresu stosowania rozporządzenia pojazdy transportu drogowego o ładowności lub dopuszczalnej masie poniżej określonego limitu. W przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych limit nie może przekroczyć ładowności wynoszącej 3,5 tony lub maksymalnej dopuszczalnej masy wynoszącej 6 ton.

1.3. KONTEKST POLITYKI

Opracowanie wspólnej polityki transportowej wymaga szczegółowej wiedzy na temat skali i rozwoju transportu drogowego towarów.

Znaczenie danych dla polityki jest bardzo duże: w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”[3] określono dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (będących punktami odniesienia dla osiągnięcia celu polegającego na redukcji emisji gazów cieplarnianych o 60 %). Szczegółowe statystyki dotyczące transportu drogowego towarów są potrzebne do monitorowania postępów w osiąganiu niektórych z tych celów (np. celu dotyczącego przeniesienia 30 % drogowych przewozów towarowych na trasach dłuższych niż 300 km na inne środki transportu do 2030 r.). W ostatnich dokumentach strategicznych, takich jak „Sprawozdanie Komisji w sprawie stanu unijnego rynku transportu drogowego”[4] również w dużym stopniu wykorzystano statystyki dotyczące transportu drogowego towarów. Aby wykonywać swoje zadania w ramach wspólnej polityki transportowej, Komisja potrzebuje porównywalnych, wiarygodnych, zsynchronizowanych, regularnych i wyczerpujących danych statystycznych w zakresie skali i rozwoju transportu drogowego towarów przez pojazdy zarejestrowane w UE oraz w zakresie stopnia wykorzystania tych pojazdów.

Dane gromadzone na mocy rozporządzenia są również niezwykle cenne dla organizacji zawodowych, przedsiębiorstw transportowych, naukowców i specjalistów w dziedzinie modelowania w obszarze transportu drogowego, jako że dogłębna znajomość rynku przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw w tym sektorze.

1.4. PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich. Nie musi być zatem transponowane do prawodawstwa krajowego. Zobowiązuje ono wszystkie państwa członkowskie do przekazywania danych. Na mocy art. 1 ust. 3 jedyny wyjątek od tej zasady stanowi Malta z uwagi na to, że zarejestrowana jest tam niewielka liczba pojazdów do transportu towarów, które posiadają uprawnienia do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego towarów. Gromadzenie wysokiej jakości danych dotyczących maltańskiej floty transportowej stanowiłoby nieproporcjonalnie duże obciążenie dla przewoźników maltańskich, gdyż musieliby oni uczestniczyć w badaniach częściej niż ich odpowiednicy w innych krajach.

Norwegia i Szwajcaria, kraje nienależące do UE, również w pełni uczestniczą w procesie gromadzenia danych statystycznych dotyczących transportu drogowego towarów zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 70/2012. Dwa kraje należące do EOG, Islandia i Liechtenstein, są obecnie wyłączone z obowiązku gromadzenia danych statystycznych w zakresie transportu drogowego towarów zgodnie z rozporządzeniem ze względu na ograniczoną liczbę zarejestrowanych w tych państwach pojazdów, które biorą udział w międzynarodowym transporcie drogowym.

Kraje kandydujące do UE nie uczestniczą w gromadzeniu tych danych.

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

2. WYKONYWANIE ROZPORZĄDZENIA

2.1. PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Zapisane w rozporządzeniu wymogi w zakresie przekazywania danych są na ogół przestrzegane w sposób zadowalający. Wszystkie państwa członkowskie dostarczają wymagane zbiory danych z nielicznymi opóźnieniami. Gwarantuje to wysoką jakość i wiarygodność przygotowywanych statystyk na temat transportu drogowego towarów w Europie.

2.2. ZASTOSOWANE METODY ZBIERANIA DANYCH

Rozporządzenie zapewnia wspólne ramy gwarantujące gromadzenie zharmonizowanych danych i porównywalność wyników. Co trzy lata Eurostat gromadzi informacje na temat krajowych metod gromadzenia danych (korzystanie z rejestrów, metodologia doboru próby, zakres itp.) i publikuje je w dokumencie zatytułowanym „Metodologia stosowana w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich i krajach kandydujących".

2.3. OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNE

Rozporządzenie zostało opracowane tak, aby ograniczyć obciążenia spoczywające na państwach członkowskich. W większości państw zgłaszających dane istniejące procedury spełniały wymogi gromadzenia danych i nie było konieczności podejmowania specjalnych środków. Eurostat zbierał informacje z państw zgłaszających dane w celu dokonania oceny obciążenia respondentów z tytułu wykonywania rozporządzenia.

Niewiele państw członkowskich było w stanie precyzyjnie ocenić to obciążenie, można jednak wyciągnąć następujące wnioski.

- W odniesieniu do regularnego przekazywania danych niemal wszystkie kraje, które udzieliły odpowiedzi, uznały, że obciążenie jest do zaakceptowania.
- Obciążenie z tytułu gromadzenia danych jest różne w różnych krajach, głównie w zależności od dostępnego krajowego systemu zestawiania danych. Kraje, które opracowały elektroniczne systemy gromadzenia danych, zmniejszyły obciążenie po stronie respondentów i obciążenie związane z przetwarzaniem danych. Z przedstawionych informacji wynika, że:
    - średni czas potrzebny respondentom na przekazanie danych dotyczących jednego pojazdu wykonującego przejazdy w okresie objętym badaniem oceniono na około 40 minut (od 5 minut do 2 godzin);
    - średni czas potrzebny respondentom na przekazanie danych dotyczących jednego pojazdu niewykonującego przejazdów w okresie objętym badaniem oceniono na około 7 minut (od 3 do 15 minut);

Obciążenie po stronie krajowych urzędów statystycznych oraz respondentów z tytułu badania wymaganego na mocy rozporządzenia równoważy wartość dodana wynikająca z powstających statystyk. W szczególności:

- Eurostat zarządza poufnymi krajowymi danymi jednostkowymi przekazywanymi przez każde państwo członkowskie oraz zestawia szczegółowe dane krajowe (tabele D). Tabele te umożliwiają każdemu państwu zgłaszającemu dane uzyskanie pełnych informacji statystycznych na temat wszystkich operacji transportu drogowego na jego terytorium, w tym z udziałem samochodów ciężarowych zarejestrowanych w innych państwach UE. Wykonanie niniejszego rozporządzenia oraz usługi świadczone przez Eurostat przyczyniają się do unikania podwójnego gromadzenia danych na temat zagranicznych pojazdów ciężarowych na poziomie krajowym.
- Ze strony państw zgłaszających dane istnieje duże zapotrzebowanie na tworzone statystyki, gdyż badanie to okazuje się być bardzo przydatne do monitorowania rynku transportu drogowego towarów w Europie.
- Gromadzenie informacji i zarządzanie nimi na poziomie danych jednostkowych oznacza, że dane te mogą być wykorzystywane w sposób elastyczny, aby szybko i bez dodatkowych działań na szczeblu krajowym zaspokoić szczególne potrzeby polityki UE w odniesieniu do szeregu statystyk (np. projekty sprawozdań lub ocena przepisów i celów politycznych). W praktyce przykłady obejmują tworzenie statystyk z podziałem na strefy odległości, puste przebiegi lub kabotaż.

2.4. ZMNIEJSZENIE OBCIĄŻEŃ ADMINISTRACYJNYCH I UPROSZCZENIE

Upraszczanie i ograniczanie obciążeń związanych z gromadzeniem i zgłaszaniem danych jest jednym ze stałych problemów, jakim Eurostat poświęca swoją uwagę. Eurostat reaguje na informacje zwrotne uzyskane z państw członkowskich, we współpracy z krajowymi urzędami statystycznymi, poprzez:

1. opracowywanie narzędzi (np. WebILSE) ułatwiających zgłaszanie szczegółowych danych na poziomie regionalnym (NUTS 3);
2. opracowywanie zautomatyzowanych narzędzi i procedur służących przekazywaniu i walidacji danych jednostkowych w celu zapewnienia informacji zwrotnych do państw członkowskich w zakresie jakości danych i konkretnych błędów dla każdego zbioru danych;
3. promowanie kwestionariuszy elektronicznych i internetowych systemów sprawozdawczości na szczeblu krajowym oraz pomaganie w ich tworzeniu;
4. organizowanie regularnych spotkań ekspertów krajowych ze wszystkich państw członkowskich w celu wymiany najlepszych praktyk i omówienia jakości danych, problemów i rozwiązań.

2.5. WALIDACJA DANYCH I JAKOŚĆ PRZEKAZYWANYCH DANYCH STATYSTYCZNYCH

2.5.1. Walidacja danych jednostkowych i kontrole szeregu czasowego

Podczas gdy państwa członkowskie są odpowiedzialne za jakość przeprowadzenia badania na temat transportu drogowego towarów, Eurostat dąży do wykrywania błędów w przekazywanych danych oraz do utrzymania dobrze działającego i niezawodnego systemu informatycznego do walidacji i przetwarzania danych. Eurostat regularnie przekazuje państwom członkowskim informacje zwrotne na temat zagadnień, które mogą wymagać dalszego zbadania.

Państwa zgłaszające dane dokładają wszelkich starań w celu eliminacji błędnych danych. Stosowana przez Eurostat procedura walidacji obejmuje działania służące wykrywaniu podczas walidacji danych jednostkowych błędów w zakresie kodów, formatu i wartości wykraczających poza zakres. Dodatkowe kontrole szeregów czasowych w odniesieniu do transportu krajowego, międzynarodowego i całościowego są wykonywane zarówno w odniesieniu do danych kwartalnych, jak i rocznych:

- dane jednostkowe: celem wsparcia państw zgłaszających dane w przygotowywaniu zbiorów danych pozbawionych w miarę możliwości błędów, kraje te otrzymują dla każdej partii przesłanych danych sprawozdanie z walidacji, które zawiera szczegółowe informacje na poziomie danych jednostkowych, aby umożliwić jak najłatwiejsze poprawienie wykrytych błędów. Procedura ta jest powtarzana do czasu, gdy wszystkie błędy zostaną poprawione. Eurostat dostosowuje również swoje zasady walidacji danych, aby zaspokoić zmieniające się potrzeby oraz zapewnić wysoką i coraz lepszą jakość i spójność danych;

- szeregi czasowe: Eurostat uważa, że przed opublikowaniem danych niezwykle ważne jest zidentyfikowanie wartości oddalonych w szeregach czasowych, gdyż statystyki na temat transportu drogowego towarów są wykorzystywane w różnych sprawozdaniach Komisji i stanowią podstawę wniosków dotyczących rozwoju sytuacji na rynku przewozów drogowych. W przypadku zaobserwowania istotnych różnic zwraca on szczególną uwagę na potwierdzanie trendów przez państwa zgłaszające dane. W razie konieczności przekazują one skorygowane zbiory danych lub przedstawiają wyjaśnienia na temat przyczyn leżących u podstaw poważnych rozbieżności w szeregach czasowych.

Ogółem wszystkie państwa zgłaszające dane dokonują modyfikacji danych i korekty wykrytych błędów.

2.5.2. Analiza porównawcza wyników z innymi statystykami

Dane statystyczne na temat europejskiego transportu drogowego towarów gromadzone na mocy rozporządzenia opierają się na kraju rejestracji pojazdu. Każde z państw zgłaszających dane gromadzi próbę danych na temat przemieszczania się na jego terytorium i poza nim samochodów ciężarowych zarejestrowanych w tym kraju, ale nie zbiera informacji na temat przewozów realizowanych przez zagranicznych przewoźników na jego terytorium. Jako że informacje o tej samej operacji nie są zbierane dwukrotnie przez różne kraje, nie ma możliwości porównania jakości wyników za pomocą kontroli lustrzanych. Jakość statystyk na temat transportu drogowego towarów można sprawdzić wyłącznie za pomocą innych uzupełniających źródeł danych lub badań.

Badanie drogowe CAFT jest przeprowadzane co pięć lub sześć lat na granicach szwajcarskich. Różni się ono bardzo od badania przeprowadzanego na mocy rozporządzenia (UE) nr 70/2012 i pokrywa się z nim w bardzo niewielkim stopniu. Eurostat porównał, dokonując szeregu założeń, swoje dane na temat transportu drogowego towarów przekazywane mu na mocy rozporządzenia z danymi gromadzonymi w ramach badania CAFT (ang. *the Cross-Alpine Freight Transport survey*). Z wyjątkiem niewielkiej liczby wartości oddalonych, prawdopodobnie wynikających z niewielkiej próby i z metody badania, źródła danych wykazują zbliżone wartości, co świadczy o dobrej jakości danych przekazywanych na mocy rozporządzenia. W przyszłości Eurostat zamierza ponownie

przeprowadzić takie porównanie, aby zapewnić spójność i jakość przygotowywanych statystyk.

2.6. WSPARCIE METODOLOGICZNE

Eurostat zapewnia państwom członkowskim stałe wsparcie metodologiczne i techniczne w celu wykonywania rozporządzenia oraz podejmuje działania na rzecz utrzymania wysokiej jakości danych i systemu informacyjnego w zakresie metadanych.

Dla państw zgłaszających dane Eurostat opracował dwa podręczniki ze wskazówkami metodologicznymi:

- „Metodologia w zakresie transportu drogowego towarów", który stanowi podstawę zestawiania danych statystycznych dotyczących transportu drogowego towarów w państwach członkowskich, krajach kandydujących i państwach należących do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA); oraz
- „Metody stosowane w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich i krajach kandydujących".

Podręczniki te są regularnie aktualizowane, aby odzwierciedlały zmiany w sposobie gromadzenia danych na temat transportu drogowego. Najnowsze wersje w języku angielskim można pobrać ze strony internetowej Eurostatu[5].

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

3. WYNIKI STATYSTYCZNE

3.1. TENDENCJE W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW W UE

3.1.1. Rozwój w zakresie transportu drogowego towarów w UE

Transport drogowy pozostaje najważniejszym sposobem transportu towarów. Wyrażony w tonokilometrach stanowi on ponad 70 % wszystkich rodzajów transportu lądowego i odsetek ten kształtuje się stosunkowo stabilnie na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia. Niemniej ostatni kryzys gospodarczy miał znaczący wpływ na transport drogowy towarów w Europie. W 2012 r. działalność sektora transportu drogowego towarów w UE, mierzona w tonokilometrach, była o 12 % niższa w stosunku do szczytowego poziomu w 2007 r.

Transport krajowy wykonywany przez przewoźników krajowych stanowi niemal dwie trzecie całego transportu drogowego towarów. Transport krajowy realizowany przez przewoźników zagranicznych stanowi około 1,5 % całości transportu drogowego towarów i około 2,0 % całości krajowego transportu drogowego towarów. Wskaźnik udziału kabotażu w rynku, który wyraża udział zagranicznych przewoźników w krajowym rynku zarobkowego transportu drogowego towarów, w 2012 r. wyniósł 2,3 %. W ostatnim czasie zwiększył się on nieco, zwłaszcza po zniesieniu ograniczeń przejściowych dla przewoźników z krajów, które przystąpiły do UE w latach 2004 i 2007.

Udział międzynarodowego transportu drogowego (w tym transportu typu cross-trade) wzrósł w ostatnim dziesięcioleciu z 30 % całego transportu drogowego towarów w 2004 r. do 33 % w 2012 r., odzwierciedlając wpływ jednolitego rynku w Unii Europejskiej. Około 78 % przewozów międzynarodowych wykonują przewoźnicy zarejestrowani w jednym z dwóch krajów, między którymi następuje przewóz towarów. Pozostałe 22 % wykonują przewoźnicy z trzeciego kraju europejskiego w ramach operacji typu cross-trade, które w ostatnich dziesięciu latach stanowiły najszybciej rozwijający się segment rynku.

W 2012 r. operacje zarobkowe (przewóz za wynagrodzeniem) stanowiły 85 % całego transportu drogowego towarów, zaś pozostałe 15 % przypadało na operacje na użytek własny.

Wszystkie klasy odległości spadły między 2008 r. i 2012 r., przy czym najbardziej dotyczyło to krótszych i dłuższych odległości: w 2012 r. transport w tonokilometrach był w przypadku przewozów na odległość mniejszą niż 150 km o 15 % mniejszy niż w 2008 r., a na odległość większą niż 1 000 kilometrów - o 14 %. Ponadto, 56 % przewozów towarowych (w tonokilometrach) dotyczy odległości ponad 300 kilometrów. Celem polityki transportowej UE jest przeniesienie do 2030 r. 30 % operacji transportu drogowego na tych dłuższych dystansach na transport kolejowy i wodny, a do 2050 r. - ponad 50 % tych operacji.

Pod względem ilości przewożonych towarów w tonach do głównych grup produktów przewożonych w państwach członkowskich należały produkty górnictwa i kopalnictwa (26 % całości w 2012 r.), wyroby z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (14 %), żywność, napoje i tytoń (12 %) oraz produkty rolne (9 %). Główne grupy produktów wyrażone w tonokilometrach to żywność, napoje i tytoń (17 % całości), produkty rolne (11 %), wyroby z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych (8 %), produkty chemiczne i rudy metali (po 8 %), wyroby metalowe i wyroby z drewna (po 7 %).

3.1.2. Kabotaż

Kabotaż, czyli krajowy transport zarobkowy wykonywany przez przewoźników zagranicznych, znajduje się obecnie ponownie w centrum zainteresowania polityki UE w dziedzinie transportu drogowego. Przedmiotem oceny są obowiązujące przepisy w dziedzinie przewozów kabotażowych, określone w rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009,[6] analizie poddawana jest także ich sprawność regulacyjna. Prace Komisji w tej dziedzinie opierają się w dużej mierze na danych zebranych na mocy rozporządzenia (UE) nr 70/2012. Równocześnie, jak pokazały ostatnie dyskusje w grupie roboczej ds. statystyk transportu drogowego towarów, temat kabotażu zyskuje na znaczeniu politycznym w szeregu państw członkowskich. Niektóre stowarzyszenia branżowe uważają, że udział kabotażu jest większy niż znajduje to odzwierciedlenie w oficjalnych statystykach Eurostatu, mimo że nie istnieją obecnie żadne dowody w postaci danych statystycznych na poparcie tego twierdzenia.

Pomimo stosunkowo niewielkiego udziału kabotażu w całości operacji transportu drogowego, istnieje potrzeba dalszej poprawy jakości danych statystycznych na ten temat. W 2014 r. grupa robocza ds. statystyk transportu drogowego towarów stwierdziła, że poprawa ogólnej jakości badania (poprzez zwiększenie wskaźnika odpowiedzi, poprawienie jakości rejestrów, lepsze dobranie próby, ulepszenie narzędzi do przesyłania danych itp.) poprawiłaby ostatecznie dokładność danych, również w odniesieniu do kabotażu. Eurostat będzie śledzić rozwój sytuacji politycznej w tej dziedzinie oraz dokona ponownej oceny sytuacji w zakresie statystyki. Eurostat będzie nadal publikować dane dotyczące wskaźnika udziału kabotażu w rynku w celu wspierania debaty.

3.2. PUBLIKACJA DANYCH

3.2.1. Tabele Eurobase

Zbiorcze dane są przekazywane do Eurobase, referencyjnej bazy danych Eurostatu, jak tylko przejdą kontrolę walidacji. Użytkownicy mogą więc otrzymać szczegółowe tabele statystyczne na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 6/2003 dotyczącego rozpowszechniania wyników badań statystycznych w zakresie przewozu drogowego rzeczy, opracowane na podstawie danych przesłanych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 70/2012 i obejmujące okres od 1999 r. Zbiór metadanych dostępny w Eurobase jest regularnie aktualizowany, aby odzwierciedlał najnowsze zmiany metodyczne w poszczególnych państwach zgłaszających dane.

3.2.2. Publikacje

Eurostat publikuje także w języku angielskim artykuły z serii „Statistics Explained”, które obejmują następującą tematykę (zob. linki):

- Ogólne tendencje w transporcie drogowym towarów
- Transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę pojazdów
- Transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę tras
- Transport drogowy towarów ze względu na rodzaj towarów
- Statystyki dotyczące transportu drogowego towarów – kabotaż

[6] Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

Artykuły te są aktualizowane co roku, każdorazowo po zakończeniu procesu gromadzenia danych dla danego roku odniesienia.

4. PROPOZYCJE DALSZYCH DZIAŁAŃ

4.1. NOWE WYZWANIA

Należy kontynuować wysiłki na rzecz zmniejszenia obciążenia respondentów, przy jednoczesnym zwiększaniu wskaźnika odpowiedzi i poprawie jakości danych.

Eurostat i państwa członkowskie określiły już szereg nowych obszarów działania, takich jak:

- rozwój istniejących mechanizmów przekazywania danych, aby umożliwić respondentom dostarczanie większej ilości danych o lepszej jakości, przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów i obciążeń sprawozdawczych: niektóre państwa zgłaszające dane rozpoczęły już wdrażanie nowych standardów, takich jak format XML, co umożliwia szybszy przesył danych, równocześnie poprawiając ich spójność i wiarygodność;
- korzystanie z elektronicznych systemów pobierania opłat w celu uzupełnienia i porównywania wyników badań oraz poprawy jakości danych;
- dalsze wykorzystanie dostępnych danych do tworzenia modeli przepływów transportowych i określenia parametrów przydatnych dla polityki transportowej i modelowania, takich jak średnie współczynniki obciążenia ze względu na rodzaj transportu lub strefy odległości;
- zwiększenie przydatności wyników badań dla potrzeb oceny otwarcia rynku, efektywności transportu, tendencji na rynku transportu drogowego i podziału zadań przewozowych;
- zwiększenie przydatności wyników badań dla potrzeb opracowywania bardziej szczegółowych statystyk na temat emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu drogowego.

4.2. WNIOSKI DOTYCZĄCE PRZYGOTOWANIA RAM PRAWNYCH

Chociaż rozporządzenie (UE) nr 70/2012 stanowi dobrą podstawę oceny obecnego rynku transportu drogowego towarów, określono sposoby zaspokojenia nowych potrzeb w zakresie danych, wynikające z rozwoju polityki i niepowodujące istotnego zwiększenia obciążenia z tytułu sprawozdawczości. Można je omówić z państwami członkowskimi na przyszłych posiedzeniach grupy roboczej.

Mogą one obejmować:

- gromadzenie danych na temat zużycia energii w transporcie drogowym towarów: gromadzenie tego rodzaju danych, co czynią już niektóre państwa członkowskie, można początkowo wprowadzić na zasadzie dobrowolności i na poziomie zagregowanym (w ujęciu rocznym); pozwoliłoby to precyzyjniej ocenić wpływ transportu drogowego towarów na emisję gazów cieplarnianych;
- obowiązkowe gromadzenie danych dotyczących „pustych przejazdów”: jest to obecnie fakultatywne na mocy rozporządzenia i nie wszystkie kraje przesyłają dane na temat pustych wozokilometrów; wprowadzenie takiego obowiązku

umożliwiłoby lepszą ocenę efektywności energetycznej i efektywności operacyjnej unijnego transportu drogowego towarów.

5. WNIOSKI

Wdrożenie rozporządzenia (UE) nr 70/2012 miało zasadniczo pozytywny wpływ, ponieważ umożliwiło szybkie otrzymanie porównywalnych wyników o wysokiej jakości.

Eurostat czyni znaczące wysiłki, aby wesprzeć państwa członkowskie we wdrażaniu tego rozporządzenia i tworzeniu wysokiej jakości statystyk. Wypracował on system informacyjny oraz wprowadził metody komunikacji, które do minimum ograniczają obciążenie państw zgłaszających dane w związku z zarządzaniem danymi. Stale dostosowuje on swoje zasady walidacji, aby były bardziej praktyczne i skuteczne dla sprawdzania i przetwarzania danych, tym samym pomagając państwom członkowskim zmniejszać obciążenie sprawozdawcze, zarówno po stronie respondentów, jak i administracji.

Rozporządzenie okazało się niezbędne do opracowywania krajowych i unijnych statystyk na temat transportu drogowego towarów i uniknięcia powielania działań. Dane statystyczne są regularnie wykorzystywane do monitorowania i oceny polityki w zakresie transportu drogowego towarów na poziomie krajowym i unijnym. Publikacja danych poprawiła ich widoczność i zapewniła większy zwrot z inwestycji w zasoby.