EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 26.1.2015
COM(2015) 17 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 ze dne 18. ledna 2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 ze dne 18. ledna 2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží

OBSAH

1. ÚVOD ... 3
1.1. Cíl zprávy ... 3
1.2. Souvislosti: právní rámec ... 3
1.3. Politické souvislosti ... 3
1.4. Pokrytí v členských států a ostatních zemí ... 4
2. PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ ... 5
2.1. Dodržování právních povinností ... 5
2.2. Používané metody shromažďování údajů ... 5
2.3. Administrativní zátěž ... 5
2.4. Snížení administrativní zátěže a zjednodušení ... 6
2.5. Validace údajů a kvalita zaslaných statistických údajů ... 6
2.5.1. Validace mikrodat a kontroly časových řad ... 6
2.5.2. Srovnávání výsledků s jinými statistikami ... 7
2.6. Metodická podpora ... 7
3. STATISTICKÉ VÝSLEDKY ... 9
3.1. Trendy v silniční nákladní dopravě v EU ... 9
3.1.1. Vývoj silniční nákladní dopravy v EU ... 9
3.1.2. Kabotáž ... 10
3.2. Zveřejňování údajů ... 10
3.2.1. Tabulky Eurobase ... 10
3.2.2. Publikace ... 10
4. NÁVRHY DALŠÍHO VÝVOJE ... 11
4.1. Nové výzvy ... 11
4.2. Návrhy rozvoje právního základu ... 11
5. ZÁVĚRY ... 12

1. ÚVOD

1.1. CÍL ZPRÁVY

Článek 7 nařízení o statistickém vykazování silniční přepravy zboží[1] požaduje, aby Komise do 31. prosince 2014 předložila Evropskému parlamentu a Radě zprávu o jeho provádění.

Tato zpráva splňuje uvedenou povinnost. Popisuje situaci, politické souvislosti a oblast působnosti uvedeného právního předpisu a pojednává o jeho provádění, statistických výsledcích a jejich zveřejňování. Dále nastiňuje možný budoucí vývoj a vyvozuje závěr, že uvedené nařízení zlepšilo kvalitu údajů a včasnost.

1.2. SOUVISLOSTI: PRÁVNÍ RÁMEC

Nařízení (EU) č. 70/2012 je přepracovaným zněním nařízení Rady (ES) č. 1172/98 ze dne 25. května 1998 ve znění pozdějších předpisů, jehož cílem bylo konsolidovat právní základ pro shromažďování údajů o silniční dopravě a uvést jej v soulad s Lisabonskou smlouvou přenesením pravomoci přijímat nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné, na Komisi. Nařízení poskytuje právní základ pro shromažďování široké škály údajů v oblasti silniční nákladní dopravy. Kromě toho poskytování mikrodat ze zjišťování o silniční nákladní dopravě Eurostatu zajišťuje kvalitu a srovnatelnost vytvořených statistických informací.

Cílem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 je zajistit, aby Komisi, ostatním orgánům EU a vládám jednotlivých zemí byly poskytovány srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a úplné statistické údaje o rozsahu a vývoji silniční přepravy zboží. Tyto údaje jsou potřebné pro přípravu, sledování a hodnocení politiky EU.

Členské státy zasílají tyto informace Eurostatu ve formě mikrodat. To Eurostatu umožňuje, aby s ohledem na ochranná opatření týkající se důvěrnosti uživatelům poskytoval statistické tabulky obsahující mnoho různých kombinací proměnných.

Nařízení (EU) č. 70/2012 bylo koncipováno tak, aby omezovalo zátěž pro dopravní podniky na minimum. Shromažďování údajů je založeno na výběrovém šetření. Informace jsou tedy vyžadovány pouze za výběrový soubor motorových vozidel a za krátkou dobu (obvykle týden). Členské státy mohou rovněž ze zjišťování vyloučit menší vozidla[2].

1.3. POLITICKÉ SOUVISLOSTI

Vytvoření společné dopravní politiky vyžaduje důkladné znalosti o rozsahu a vývoji silniční nákladní dopravy.

Význam údajů z hlediska politiky je velmi vysoký: bílá kniha *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně*

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 ze dne 18. ledna 2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží. Úř. věst. L 32, 3.2.2012.

[2] Každý členský stát může z oblasti působnosti nařízení vyloučit silniční vozidla, jejichž užitečná hmotnost nebo maximální přípustná hmotnost je nižší než určitá mezní hodnota. U jednotlivých motorových vozidel tato hodnota nesmí přesáhnout užitečnou hmotnost 3,5 tuny nebo maximální přípustnou hmotnost 6 tun.

využívajícího zdroje[3] stanoví deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje (jako referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %). Podrobné statistiky silniční nákladní dopravy jsou zapotřebí ke sledování pokroku při dosahování uvedených cílů (např. cíle přesunout do roku 2030 30 % silniční nákladní dopravy na vzdálenost přesahující 300 km na jiné druhy dopravy). Nedávné politické dokumenty, jako je *zpráva Komise o situaci na trhu silniční dopravy v EU*[4], statistiky silniční nákladní dopravy rovněž ve velké míře využívají. K provádění svých úkolů v rámci společné dopravní politiky potřebuje Komise srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a úplné statistické údaje o rozsahu a vývoji silniční přepravy zboží prováděné vozidly registrovanými v EU a o míře využívání uvedených vozidel.

Údaje shromážděné podle tohoto nařízení mají rovněž velký význam pro profesní organizace, dopravní podniky, výzkumné pracovníky a tvůrce modelů v oblasti silniční dopravy, jelikož důkladná znalost trhu pomáhá zlepšit konkurenceschopnost podniků v tomto odvětví.

1.4. POKRYTÍ V ČLENSKÝCH STÁTŮ A OSTATNÍCH ZEMÍ

Nařízení se použije přímo a v celém rozsahu na všechny členské státy. Nemusí být provedeno ve vnitrostátním právu. Vyžaduje, aby všechny členské státy poskytovaly údaje. Podle čl. 1 odst. 3 je jedinou výjimkou z tohoto pravidla Malta, a to s ohledem na nízký počet nákladních silničních vozidel registrovaných na Maltě, jež mají povolení k mezinárodní silniční přepravě zboží. Shromažďování vysoce kvalitních údajů o přepravě maltskými vozidly by znamenalo pro maltské dopravce nepřiměřenou zátěž, jelikož by se museli účastnit zjišťování častěji než jejich protějšky v jiných zemích.

Na shromažďování statistických údajů v oblasti silniční nákladní dopravy podle nařízení (EU) č. 70/2012 se rovněž plně podílejí Norsko a Švýcarsko, které nejsou členskými zeměmi EU. Dvě země EHP, Island a Lichtenštejnsko, jsou v současné době v důsledku omezeného množství svých vozidel podílejících se na mezinárodní silniční přepravě vyňaty z povinnosti shromažďovat statistické údaje v oblasti silniční nákladní dopravy podle uvedeného nařízení.

Kandidátské země EU se shromažďování těchto údajů neúčastní.

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

2. PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ

2.1. DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ

Dodržování požadavků nařízení na poskytování údajů je obecně na dobré úrovni. Všechny členské státy předkládají požadované soubory údajů, ke zpoždění dochází jen občas. Tím je zajištěno vytváření vysoce kvalitních a spolehlivých statistik v oblasti silniční nákladní dopravy v Evropě.

2.2. POUŽÍVANÉ METODY SHROMAŽĎOVÁNÍ ÚDAJŮ

Nařízení stanoví společný rámec pro zajištění harmonizovaného shromažďování údajů a srovnatelnost výsledků. Eurostat shromažďuje informace o vnitrostátních metodách shromažďování údajů (používání registrů, metodika výběru, rozsah atd.) každé tři roky a zveřejňuje je v dokumentu *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodiky používané při zjišťováních týkajících se silniční nákladní dopravy v členských státech a kandidátských zemích).

2.3. ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽ

Toto nařízení bylo koncipováno tak, aby byla zátěž pro členské státy nízká. Ve většině vykazujících zemí stávající postupy splňovaly požadavky na shromažďování údajů a nebylo nutno přijmout žádná zvláštní opatření. Eurostat shromáždil informace získané od zemí poskytujících údaje, aby posoudil zátěž, kterou provádění nařízení představuje pro respondenty.

Jen málo členských států bylo schopno posoudit zátěž přesně, nicméně lze vyvodit tyto závěry:

- pokud jde o pravidelné poskytování údajů, téměř všechny země, které odpověděly, považovaly zátěž za přijatelnou,
- zátěž spojená se shromažďováním údajů se v jednotlivých zemích značně liší, především podle toho, jaké jsou k dispozici vnitrostátní systémy sestavování údajů. Země, které vyvinuly elektronické systémy shromažďování údajů, snížily zatížení respondentů a zátěž při zpracování údajů. Podle poskytnutých informací se zdá, že:
    - průměrná doba, kterou respondenti potřebují k vykázání údajů o jednom vozidle s jízdami v průběhu období zjišťování, byla odhadnuta na přibližně 40 minut (v rozmezí od 5 minut do 2 hodin),
    - průměrná doba, kterou respondenti potřebují k vykázání údajů o jednom vozidle bez jízd v průběhu období zjišťování, byla odhadnuta na přibližně 7 minut (v rozmezí od 3 minut do 15 minut).

Zatížení národních statistických úřadů a respondentů způsobené prováděním zjišťování požadovaného podle uvedeného nařízení kompenzuje přidaná hodnota výsledné statistiky. Konkrétně:

- Eurostat spravuje důvěrná mikrodata poskytovaná jednotlivými členskými státy a sestavuje podrobné vnitrostátní údaje (přehledy D). Tyto přehledy umožňují

každé vykazující zemi získat úplné statistické informace o všech operacích v silniční nákladní dopravě v jejich zemi, včetně nákladních vozidel registrovaných v jiných zemích EU. Provádění tohoto nařízení a služba poskytovaná Eurostatem zamezují duplikaci shromažďování údajů na vnitrostátní úrovni, pokud jde o zahraniční nákladní vozidla,
- poptávka vykazujících zemí po vytvářených statistikách je značná, jelikož se ukazuje, že zjišťování je velmi užitečné pro sledování trhu v oblasti silniční nákladní dopravy v Evropě,
- shromažďování a správa informací na úrovni mikrodat znamená, že je možné je okamžitě pružně vyžívat za účelem plnění konkrétních potřeb politiky EU týkajících se řady statistik, aniž by to na vnitrostátní úrovni vyžadovalo další úsilí, například za účelem vypracování zpráv nebo vyhodnocení právních předpisů a cílů politik. V praxi se například jedná o tvorbu statistik podle třídy vzdálenosti, jízd bez nákladu nebo kabotáže.

2.4. SNÍŽENÍ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE A ZJEDNODUŠENÍ

Zjednodušení a snížení zátěže při shromažďování a vykazování údajů je i nadále oblastí, které Eurostat věnuje značnou pozornost. Eurostat reaguje na zpětnou vazbu z členských států tak, že ve spolupráci s národními statistickými úřady:

1. poskytuje nástroje (například WebILSE) pro snadnější předávání údajů týkajících se regionů (NUTS 3);
2. rozvíjí automatizované nástroje pro předávání a validaci mikrodat a běžné postupy, aby členským státům poskytoval zpětnou vazbu o kvalitě údajů a o konkrétních chybách pro každý soubor údajů;
3. podporuje a pomáhá sestavovat elektronické dotazníky a on-line systémy předávání údajů na vnitrostátní úrovni;
4. pořádá pravidelná setkání národních odborníků ze všech členských států za účelem vzájemné výměny osvědčených postupů a diskuse o kvalitě údajů, problémech a řešeních.

2.5. VALIDACE ÚDAJŮ A KVALITA ZASLANÝCH STATISTICKÝCH ÚDAJŮ

2.5.1. Validace mikrodat a kontroly časových řad

Zatímco členské státy odpovídají za kvalitu provádění zjišťování týkajícího se silniční nákladní dopravy, Eurostat se snaží odhalovat chyby v zaslaných údajích a udržovat vysoce výkonný a spolehlivý systém IT pro validaci a zpracování údajů. Eurostat pravidelně poskytuje členským státům zpětnou vazbu o otázkách, které mohou vyžadovat další šetření.

Vykazující země vyvíjejí veškeré přiměřené úsilí o řešení chyb údajů. Postup validace Eurostatu zahrnuje kroky k validaci mikrodat, při kterém se zjišťují chyby, pokud jde o použité kódy, formát a hodnoty mimo rozsah. Další kontroly časových řad pro vnitrostátní, mezinárodní dopravu a celkovou dopravu se provádějí jak u čtvrtletních, tak u ročních údajů:

- mikrodata: za účelem vytvoření souborů údajů, které jsou pokud možno bezchybné, obdrží vykazující země zprávu o validaci pro každou dávku zaslaných údajů, a tato zpráva obsahuje podrobnosti na úrovni mikrodat, aby bylo možno zjištěné chyby snadněji opravit. To se provádí opakujícím se postupem

tak dlouho, než jsou všechny chyby opraveny. Eurostat rovněž přizpůsobuje svá pravidla pro ověřování, aby vyhovovala měnícím se potřebám a zajišťovala vyšší kvalitu a konzistentnost údajů,

– časové řady: Eurostat se domnívá, že je nesmírně důležité určit odlehlé hodnoty v časových řadách před zveřejněním údajů, jelikož se statistiky silniční nákladní dopravy používají v různých zprávách Komise a pro vyvození závěrů o vývoji na trhu silniční dopravy. Zvláštní pozornost se věnuje tomu, aby vykazující země potvrdily trendy v případě, že jsou pozorovány značné odchylky. V případě potřeby se předkládají revidované soubory údajů nebo se vysvětlují důvody pro vážné kolísání časových řad.

Všechny vykazující země obecně revidují údaje a opravují zjištěné chyby.

2.5.2. Srovnávání výsledků s jinými statistikami

Statistiky evropské silniční nákladní dopravy shromažďované podle uvedeného nařízení jsou založeny na zemi registrace vozidla. Každá vykazující země shromažďuje výběrový soubor přepravy, jak na svém území, tak i mimo ně, pokud jde o nákladní vozidla registrovaná v dané zemi, avšak neshromažďuje informace o dopravě zahraničních dopravců na svém území. Jelikož nedochází k tomu, že by různé země shromažďovaly dvakrát informace o stejné operaci, nelze kvalitu výsledků kontrolovat pomocí zrcadlových kontrol. Kvalitu statistiky silniční nákladní dopravy lze kontrolovat pouze pomocí jiných doplňujících zdrojů údajů či zjišťování.

CAFT je silniční zjišťování (prováděné každých pět nebo šest let) na švýcarských hranicích. Je velmi odlišné od zjišťování založeného na nařízení (EU) č. 70/2012 a překrývá se jen velmi málo. Eurostat na základě řady předpokladů porovnal své regulační údaje týkající se silniční nákladní dopravy s údaji CAFT (zjišťování týkající se transalpské nákladní dopravy). S výjimkou mírně odlehlých hodnot, pravděpodobně v důsledku malého rozsahu výběru a metody zjišťování, existuje soulad mezi zdroji údajů, což zdůrazňuje kvalitu údajů zasílaných podle uvedeného nařízení. Eurostat má v úmyslu opakovat tento postup i v budoucnosti, aby zajistil konzistentnost a kvalitu vytvářených statistik.

2.6. METODICKÁ PODPORA

Eurostat při provádění nařízení poskytuje nepřetržitou metodickou a technickou podporu členským státům a vyvíjí úsilí na udržování vysoce kvalitních údajů a metadatového informačního systému.

Eurostat vypracoval dvě příručky, které obsahují metodické pokyny pro vykazující země:

– *Road freight transport methodology* (Metodika silniční nákladní dopravy), která je základem pro sestavování statistiky silniční nákladní dopravy v členských státech, kandidátských zemích a zemích Evropského sdružení volného obchodu (ESVO); a
– *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodiky používané při zjišťováních týkajících se silniční nákladní dopravy v členských státech a kandidátských zemích).

Tyto příručky jsou pravidelně aktualizovány, aby odrážely vývoj v oblasti shromažďování údajů o silniční nákladní dopravě. Nejnovější verze lze stáhnout z internetových stránek Eurostatu[5].

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

3. STATISTICKÉ VÝSLEDKY

3.1. TRENDY V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ V EU

3.1.1. Vývoj silniční nákladní dopravy v EU

Silniční doprava je i nadále nejdůležitějším druhem přepravy zboží. Z hlediska tunokilometrů představuje více než 70 % všech druhů vnitrozemské přepravy, přičemž tento podíl je v posledních deseti letech poměrně stabilní. Nicméně nedávná hospodářská krize měla na silniční nákladní dopravu v Evropě značný dopad. V roce 2012 byl objem nákladní silniční dopravy v EU měřený v tunokilometrech přibližně o 12 % nižší než jeho vrchol v roce 2007.

Vnitrostátní doprava zajišťovaná vnitrostátními dopravci představuje téměř dvě třetiny celkové silniční nákladní dopravy. Vnitrostátní doprava provozovaná zahraničními dopravci činí přibližně 1,5 % veškeré silniční nákladní dopravy a přibližně 2,0 % celkové vnitrostátní silniční nákladní dopravy. Rozšířenost kabotáže, která vyjadřuje podíl zahraničních dopravců na vnitrostátní silniční přepravě zboží pro cizí potřebu, činila v roce 2012 2,3 %. V poslední době se poněkud zvýšila, zejména po zrušení přechodných omezení pro dopravce ze zemí, které k EU přistoupily v letech 2004 a 2007.

Podíl mezinárodní dopravy (včetně přepravy třetími zeměmi) se v posledním desetiletí zvýšil z 30 % celkové silniční nákladní dopravy v roce 2004 na 33 % v roce 2012, což odráží důsledky jednotného trhu v Evropské unii. Přibližně 78 % objemu mezinárodní dopravy zajišťují dopravci registrovaní v jedné ze dvou zemí, mezi kterými je zboží přepravováno. Zbývajících 22 % provádějí dopravci ze třetí evropské země v rámci dopravy třetími zeměmi, což byl v posledním desetiletí nejrychleji rostoucí segment trhu.

V roce 2012 činila přeprava „pro cizí potřebu“ (přeprava za odměnu) 85 % celkové silniční nákladní dopravy, přičemž zbývajících 15 % představovala „přepravu pro vlastní potřebu“.

Mezi roky 2008 a 2012 došlo k poklesu u všech vzdáleností, přičemž nejvíce byly postiženy kratší a delší vzdálenosti: v roce 2012 byla přeprava v tunokilometrech u přepravy do 150 kilometrů o 15 % nižší než v roce 2008, zatímco přeprava na vzdálenost přes 1 000 kilometrů klesla o 14 %. Kromě toho se u 56 % nákladní přepravy (vyjádřené v tunokilometrech) jedná o vzdálenosti přesahující 300 kilometrů. Cílem dopravní politiky EU je přesunout do roku 2030 30 % silniční dopravy na tyto delší vzdálenosti na železniční a vodní dopravu, a do roku 2050 více než 50 %.

Co se týče přepravených tun, hlavní skupiny výrobků přepravovaných v členských státech představovaly produkty těžby a dobývání (26 % z celkového množství v roce 2012), ostatní nekovové minerální výrobky (14 %), potraviny, nápoje a tabákové výrobky (12 %) a zemědělské produkty (9 %). Hlavní skupiny výrobků v tunokilometrech byly potraviny, nápoje a tabákové výrobky (17 % z celkového množství), zemědělské produkty (11 %), ostatní nekovové minerální výrobky (8 %), chemické látky a rudy (v obou případech 8 %), kovové výrobky a výrobky ze dřeva (v obou případech 7 %).

3.1.2. Kabotáž

Kabotáž – vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu prováděná zahraničními dopravci – je v současné době opět v centru pozornosti politiky EU v oblasti silniční dopravy. Stávající pravidla pro kabotáž stanovená v nařízení (ES) č. 1072/2009[6] se v současné době hodnotí a posuzuje se jejich účelnost. Činnost Komise v této oblasti do značné míry vychází z údajů shromážděných podle nařízení (EU) č. 70/2012. Zároveň v řadě členských států roste politický význam kabotáže, jak vyplývá z nedávných diskuzí v pracovní skupině pro statistiku silniční nákladní dopravy. Některá profesní sdružení se domnívají, že úroveň kabotáže je vyšší než úroveň podle oficiálních statistik Eurostatu, ačkoli v současné době neexistují žádné statistické důkazy, které by toto tvrzení podporovaly.

Přestože kabotáž představuje poměrně malý podíl celkové silniční dopravy, je nutno kvalitu příslušných statistik dále zlepšit. Pracovní skupina pro statistiku silniční nákladní dopravy, která se sešla v roce 2014, dospěla k závěru, že zlepšení celkové kvality zjišťování (zvýšením míry odpovědí, zvýšením kvality registrů, lepším výběrem vzorku, zlepšením nástrojů pro předávání údajů atd.) by v konečném důsledku též zvýšilo přesnost údajů o kabotáži. Eurostat bude pozorně sledovat politický vývoj v této oblasti a odpovídajícím způsobem přehodnotí statistickou situaci. V zájmu podpory diskuse bude Eurostat i nadále zveřejňovat údaje týkající se rozšířenosti kabotáže.

3.2. ZVEŘEJŇOVÁNÍ ÚDAJŮ

3.2.1. Tabulky Eurobase

Souhrnné údaje se načítají do Eurobase, referenční databáze Eurostatu, jakmile projdou validačními kontrolami. Uživatelé tedy mohou získat podrobné statistické tabulky podle nařízení Komise (ES) č. 6/2003 o šíření statistiky silniční přepravy zboží vypracované na základě údajů zaslaných podle nařízení (EU) č. 70/2012 pro období od roku 1999. Soubor metadat, který je v databázi Eurobase k dispozici, je pravidelně aktualizován, aby odrážel nejnovější metodický vývoj v různých vykazujících zemích.

3.2.2. Publikace

Eurostat také v řadě *Statistics Explained* publikuje články pojednávající o těchto tématech (viz příslušné odkazy):

- General trends in road freight transport (Obecné trendy v oblasti silniční nákladní dopravy)
- Road freight transport by vehicle characteristics (Silniční nákladní doprava podle vlastností vozidel)
- Road freight transport by journey characteristics (Silniční nákladní doprava podle vlastností jízd)
- Road freight transport by type of goods (Silniční nákladní doprava podle druhu zboží)
- Road freight transport statistics – cabotage (Statistika silniční nákladní dopravy – kabotáž)

[6] Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

Tyto články jsou aktualizovány každý rok, vždy, když je dokončeno shromažďování údajů pro daný referenční rok.

4. NÁVRHY DALŠÍHO VÝVOJE

4.1. NOVÉ VÝZVY

Úsilí o snížení zpravodajské zátěže a zároveň o zvýšení míry odpovědí a kvality údajů bude vyvíjeno i nadále.

Eurostat a členské státy již označily několik nových oblastí činnosti, například:

- rozvíjení stávajících mechanismů vykazování údajů, aby respondenti mohli poskytovat více údajů vyšší kvality, a současné snižování nákladů a zátěže spojené s vykazováním: některé vykazující země již začaly zavádět nové standardy, jako je formát XML, což umožňuje rychlejší zasílání údajů a současné zvýšení jejich konzistentnosti a spolehlivosti,
- použití systémů elektronického mýtného k doplnění a porovnání výsledků zjišťování a ke zlepšení kvality údajů,
- další využití dostupných údajů k modelování dopravních toků a stanovování parametrů užitečných pro dopravní politiku a modelování, jako jsou průměrné faktory zatížení podle typu přepravy nebo třídy vzdálenosti,
- zajištění, aby výsledky šetření byly užitečnější pro hodnocení otevírání trhu, účinnosti dopravy, trendů na trhu silniční dopravy a dělby dopravní práce,
- zajištění, aby výsledky šetření byly užitečnější pro vytváření podrobnějších statistik o emisích skleníkových plynů ze silniční dopravy.

4.2. NÁVRHY ROZVOJE PRÁVNÍHO ZÁKLADU

Třebaže nařízení (EU) č. 70/2012 poskytuje dobrý základ pro hodnocení současného trhu silniční nákladní dopravy, byly určeny způsoby řešení nových potřeb údajů vyplývajících z vývoje politiky, aniž by došlo k výraznému zvýšení zátěže spojené s vykazováním. Tyto způsoby mohou být projednány s členskými státy na příštích zasedáních pracovní skupiny.

Mohou zahrnovat:

- shromažďování údajů o spotřebě energie v silniční nákladní dopravě: shromažďování údajů tohoto druhu, které se již v některých členských státech provádí, může být nejprve zavedeno na dobrovolném základě a na souhrnné úrovni (každoročně); to by umožnilo přesnější posouzení dopadu silniční nákladní dopravy na emise skleníkových plynů,
- povinné shromažďování údajů o „jízdách prázdných vozidel“: to je v současnosti podle uvedeného nařízení nepovinné a údaje o počtu kilometrů ujetých prázdnými vozidly nevykazují všechny země; zavedení povinného vykazování by umožnilo lepší posouzení energetické účinnosti a provozní účinnosti odvětví silniční nákladní dopravy v EU.

5. ZÁVĚRY

Provádění nařízení (EU) č. 70/2012 mělo celkově pozitivní dopad, neboť umožnilo rychlé dosažení srovnatelných a vysoce kvalitních výsledků.

Eurostat vynakládá značné úsilí, aby členským státům pomohl uplatňovat nařízení a vytvářet velmi kvalitní statistiky. Vypracoval informační systém a zavedl komunikační metody, které minimalizují zátěž pro vykazující země spojenou se správou údajů. Neustále přizpůsobuje svá pravidla pro validaci, aby byla praktičtější a účinnější pro kontrolu a zpracování údajů, a tak členským státům pomáhá snižovat zátěž spojenou s vykazováním jak pro respondenty, tak pro správní orgány.

Ukázalo se, že nařízení je nezbytné pro vytváření vnitrostátních i unijních statistik silniční nákladní dopravy a k tomu, aby se zamezilo zdvojování činnosti. Statistiky se pravidelně používají při sledování a posuzování politiky silniční nákladní dopravy na vnitrostátní úrovni a na úrovni EU. Zveřejňování údajů zvýšilo jejich viditelnost a vedlo k lepší návratnosti investovaných zdrojů.