EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2015 01 26
COM(2015) 17 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų įgyvendinimo

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų įgyvendinimo

TURINYS

1. ĮŽANGA 2
1.1. Ataskaitos tikslas 2
1.2. Bendroji informacija. Teisinis pagrindas 2
1.3. Politinės aplinkybės 2
1.4. Taikymas valstybėms narėms ir kitoms šalims 3
2. REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS 4
2.1. Teisinių prievolių laikymasis 4
2.2. Taikyti duomenų rinkimo metodai 4
2.3. Administracinė našta 4
2.4. Administracinės naštos mažinimas ir paprastinimas 5
2.5. Duomenų patvirtinimas ir siunčiamų statistinių duomenų kokybė 5
2.5.1. Mikroduomenų patvirtinimas ir laiko eilučių patikros 5
2.5.2. Rezultatų palyginimas su kita statistika 6
2.6. Metodologinė pagalba 6
3. STATISTINIAI REZULTATAI 8
3.1. ES krovinių vežimo keliais tendencijos 8
3.1.1. ES krovinių vežimo keliais raida 8
3.1.2. Kabotažas 9
3.2. Duomenų skelbimas 9
3.2.1. „Eurobase“ lentelės 9
3.2.2. Leidiniai 9
4. PASIŪLYMAI DĖL TOLESNĖS RAIDOS 10
4.1. Nauji uždaviniai 10
4.2. Pasiūlymai dėl teisinės bazės plėtojimo 10
5. IŠVADOS 11

1. ĮŽANGA

1.1. ATASKAITOS TIKSLAS

Pagal Reglamento dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų[1] 7 straipsnį yra reikalaujama, kad Komisija iki 2014 m. gruodžio 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateiktų šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą.

Šia ataskaita yra vykdomas tas reikalavimas. Joje išdėstomos teisės akto priėmimo aplinkybės, politinės aplinkybės ir aprėptis, aptariamas jo įgyvendinimas, statistiniai rezultatai ir jų skelbimas. Taip pat joje aptariami galimi būsimi pokyčiai ir daroma išvada, kad reglamentu pagerinta duomenų kokybė ir savalaikiškumas.

1.2. BENDROJI INFORMACIJA. TEISINIS PAGRINDAS

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 nauja redakcija išdėstomas 1998 m. gegužės 25 d. Reglamentas (EB) Nr. 1172/98 ir paskesni jo pakeitimai, kuriais siekta konsoliduoti kelių transporto duomenų rinkimo teisinį pagrindą ir užtikrinti, kad jis atitiktų Lisabonos sutartį, Komisijai suteikiant įgaliojimą priimti ne teisėkūros procedūra priimamus visuotinai taikomus aktus, kuriais būtų papildomos arba iš dalies keičiamos tam tikros neesminės teisėkūros procedūra priimamo akto nuostatos. Juo sukuriamas teisinis pagrindas labai įvairiems duomenims apie krovinių vežimą keliais rinkti. Be to, teikiant krovinių vežimo keliais tyrimo mikroduomenis Eurostatui užtikrinama rengiamos statistinės informacijos kokybė ir palyginamumas.

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 siekiama užtikrinti, kad Komisija, kitos ES institucijos ir nacionalinės vyriausybės gautų palyginamus, patikimus, darnius, reguliariai teikiamus ir išsamius statistinius duomenis apie krovinių vežimo keliais mastą ir raidą. Šie duomenys yra reikalingi ES politikai formuoti, stebėti ir vertinti.

Valstybės narės siunčia informaciją Eurostatui kaip mikroduomenis: todėl Eurostatas, taikydamas konfidencialumo apsaugos priemones, gali teikti vartotojams statistines lenteles, kuriose kintamieji rodikliai derinami daugeliu įvairių būdų.

Rengiant Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 buvo siekiama kuo labiau sumažinti transporto įmonėms tenkančią naštą. Duomenys renkami tiriant imtis. Todėl informacijos prašoma tik apie transporto priemonių imtį ir tik už trumpą laikotarpį (paprastai, savaitę). Valstybės narės taip pat gali smulkesnių transporto priemonių neįtraukti į tyrimą[2].

1.3. POLITINĖS APLINKYBĖS

Kuriant bendrąją transporto politiką reikalingos nuodugnios žinios apie krovinių vežimo keliais mastą ir raidą.

Duomenų politinė svarba yra labai didelė. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto

[1] 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų. OL L 32, 2012 2 3.

[2] Kiekviena valstybė narė gali netaikyti šio reglamento kelių transporto priemonėms, kurių keliamoji galia arba maksimalus leistinas svoris neviršija tam tikros ribos. Ši riba, taikoma pavienei motorinei transporto priemonei, negali viršyti 3,5 tonos keliamosios galios arba 6 tonų maksimalaus leistino svorio.

sistemos kūrimas“[3] apibrėžta dešimt konkurencingos ir efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimo tikslų (kriterijų, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 60 proc.). Išsami krovinių vežimo keliais statistika yra reikalinga tam, kad būtų galima stebėti, kaip sekasi siekti kai kurių iš šių tikslų (pavyzdžiui, iki 2030 m. 30 proc. krovinių vežimo ilgesniais negu 300 km kelių maršrutais veiklos perkelti kitų rūšių transportui). Neseniai rengtuose politikos dokumentuose, pavyzdžiui, Komisijos ataskaitoje „Dėl Sąjungos kelių transporto rinkos padėties“,[4] taip pat labai daug naudotasi krovinių vežimo keliais statistika. Kad Komisija galėtų atlikti jai pavestas bendrosios transporto politikos įgyvendinimo užduotis, jai reikalingi palyginami, patikimi, laiko atžvilgiu suderinti, reguliariai teikiami ir išsamūs statistiniai duomenys apie krovinių vežimo keliais ES registruotomis transporto priemonėmis mastą ir raidą bei šių transporto priemonių naudojimo mastą.

Pagal reglamentą renkami duomenys taip pat labai vertingi profesinėms organizacijoms, transporto bendrovėms, tyrėjams, kelių transporto modelių kūrėjams, nes nuodugnios žinios apie rinką padeda didinti sektoriaus verslo įmonių konkurencingumą.

1.4. TAIKYMAS VALSTYBĖMS NARĖMS IR KITOMS ŠALIMS

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse. Jo nereikia perkelti į nacionalinę teisę. Pagal jį reikalaujama, kad duomenis teiktų visos valstybės narės. Pagal 1 straipsnio 3 dalį vienintelė šios taisyklės išimtis daroma Maltai, nes Maltoje yra registruota nedaug krovininių kelių transporto priemonių, kurioms suteikta tarptautinio krovinių vežimo keliais licencija. Jeigu aukštos kokybės transporto duomenys būtų renkami apie Maltos transporto priemonių parką, Maltos vežėjams būtų užkrauta neproporcinga našta, nes jie turėtų dalyvauti tyrimuose dažniau negu analogiškos kitų šalių įmonės.

ES nepriklausančios valstybės, Norvegija ir Šveicarija, taip pat visapusiškai dalyvauja renkant krovinių vežimo keliais statistiką pagal Reglamento (ES) Nr. 70/2012 nuostatas. Dvi EEE šalys, Islandija ir Lichtenšteinas, šiuo metu yra atleistos nuo prievolės rinkti krovinių vežimo keliais statistiką pagal reglamentą dėl to, kad jų atitinkami transporto priemonių parkai yra nedaug įtraukti į tarptautinę kelių transporto veiklą.

ES šalys kandidatės nedalyvauja renkant šiuos duomenis.

[3] COM(2011) 144, 2011 3 28.
[4] COM(2014) 222, 2014 4 14.

2. REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS

2.1. TEISINIŲ PRIEVOLIŲ LAIKYMASIS

Reglamento reikalavimų dėl duomenų teikimo iš esmės yra laikomasi tinkamai. Visos valstybės narės teikia reikalaujamus duomenis, vėluojama mažai. Taip užtikrinama aukšta Europos krovinių vežimo keliais statistikos kokybė ir patikimumas.

2.2. TAIKYTI DUOMENŲ RINKIMO METODAI

Reglamente numatyta bendra sistema, siekiant užtikrinti darnų duomenų rinkimą ir rezultatų palyginamumą. Eurostatas kas trejus metus renka informaciją apie nacionalinius duomenų rinkimo metodus (naudojamus registrus, atrankos metodiką, aprėptį ir pan.) ir ją skelbia ataskaitoje „Valstybių narių ir šalių kandidačių krovinių vežimo keliais tyrimuose taikomos metodikos“ (angl. „Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries”).

2.3. ADMINISTRACINĖ NAŠTA

Rengiant reglamentą buvo stengiamasi užtikrinti, kad valstybėms narėms tenkanti našta būtų nedidelė. Daugumoje duomenis teikiančių šalių esami procesai atitiko duomenų rinkimo reikalavimus ir jokių specialių priemonių imtis nereikėjo. Eurostatas rinko informaciją iš duomenis teikiančių šalių, kad įvertintų dėl šio reglamento įgyvendinimo respondentams tenkančią naštą.

Naštą tiksliai įvertinti galėjo nedaug valstybių narių, tačiau galima padaryti šias išvadas:

- beveik visos atsakymus pateikusios šalys mano, kad darbo krūvis, susijęs su reguliariu duomenų teikimu, yra priimtinas;
- skirtingų šalių duomenų rinkimo našta labai skiriasi ir daugiausia priklauso nuo turimų nacionalinių duomenų rinkimo sistemų. Šalys, kurios yra sukūrusios elektronines duomenų rinkimo sistemas, sumažino respondentams tenkančią naštą ir duomenų tvarkymo naštą. Iš gautos informacijos matyti, kad:
    - duomenims apie vieną transporto priemonę ir jos reisus per tiriamąjį laikotarpį pateikti respondentams vidutiniškai reikia apie 40 minučių (nuo 5 minučių iki 2 valandų);
    - duomenims apie vieną transporto priemonę, kuria per tiriamąjį laikotarpį nevykta į jokius reisus, pateikti respondentams vidutiniškai reikia apie 7 minučių (nuo 3 iki 15 minučių).

Našta, kuri tenka nacionalinėms statistikos institucijoms ir respondentams atliekant pagal reglamentą reikalaujamą tyrimą, kompensuojama parengtos statistikos pridėtine verte. Visų pirma:

- Eurostatas valdo konfidencialius nacionalinius mikroduomenis, kuriuos pateikia kiekviena valstybė narė, ir parengia išsamius nacionalinius duomenis (D lenteles). Iš šių lentelių kiekviena duomenis teikianti šalis gali gauti išsamią statistinę informaciją apie visas krovinių vežimo keliais operacijas savo šalyje, įskaitant duomenis apie kitose ES šalyse registruotus sunkvežimius. Šio

reglamento įgyvendinimu ir Eurostato teikiamomis paslaugomis užtikrinama, kad duomenų rinkimas apie kitų šalių sunkvežimius nacionaliniu lygmeniu nebūtų dubliuojamas;
- duomenis teikiančiose šalyse rengiamos statistikos paklausa yra labai didelė, nes tyrimas pasiteisino kaip labai naudinga Europos krovinių vežimo keliais rinkos stebėjimo priemonė;
- kadangi informacija renkama ir tvarkoma mikroduomenų lygmeniu, ją galima lanksčiai naudoti įvairiems statistikos poreikiams, kurių kyla konkrečiose ES politikos srityse, tenkinti operatyviai ir be papildomų pastangų nacionaliniu lygmeniu, pavyzdžiui, rengiant ataskaitas arba vertinant teisės aktus ir politikos tikslus. Praktikoje ši informacija naudojama, pavyzdžiui, rengiant statistiką pagal ridos klasę, keliones be krovinio arba kabotažą.

2.4. ADMINISTRACINĖS NAŠTOS MAŽINIMAS IR PAPRASTINIMAS

Duomenų rinkimo bei teikimo naštos paprastinimas ir mažinimas yra vienas iš nuolatinių Eurostato siekių. Eurostatas, remdamasi valstybių narių atsiliepimais ir bendradarbiaudamas su nacionalinėmis statistikos institucijomis:

1. suteikia priemones (pavyzdžiui, WebILSE), kuriomis palengvina išsamių regioninių (NUTS 3) duomenų teikimą;
2. plėtoja automatizuotas mikroduomenų perdavimo ir patvirtinimo priemones ir procedūras, kad valstybėms narėms galėtų teikti atsakymus apie duomenų kokybę ir konkrečias kiekvieno duomenų rinkinio klaidas;
3. skatina naudoti ir padeda sudaryti elektroninius klausimynus ir ataskaitų teikimo internetu sistemas nacionaliniu lygmeniu;
4. rengia reguliarius susitikimus su visų valstybių narių nacionaliniais ekspertais, per kuriuos keičiamasi gerąja patirtimi, aptariama duomenų kokybė, problemos ir jų sprendimo būdai.

2.5. DUOMENŲ PATVIRTINIMAS IR SIUNČIAMŲ STATISTINIŲ DUOMENŲ KOKYBĖ

2.5.1. Mikroduomenų patvirtinimas ir laiko eilučių patikros

Už krovinių vežimo keliais tyrimo kokybę yra atsakingos valstybės narės, o Eurostatas stengiasi surasti atsiųstų duomenų klaidas ir palaiko itin veiksmingą, patikimą duomenų patvirtinimo ir tvarkymo IT sistemą. Eurostatas valstybėms narėms reguliariai siunčia atsakymus apie tai, kuriuos dalykus gali prireikti ištirti nuodugniau.

Duomenis teikiančios šalys deda visas pagrįstas pastangas, kad ištaisytų duomenų klaidas. Eurostato patvirtinimo procedūrą sudaro mikroduomenų patvirtinimo etapai, per kuriuos nustatomos naudojamų kodų, formato klaidos bei intervalo neatitinkančios vertės. Atliekamos ir ketvirtinių, ir metinių nacionalinio, tarptautinio transporto ir viso transporto duomenų laiko eilučių patikros:

- mikroduomenys: siekiant padėti parengti duomenų rinkinius, kuriuose būtų kuo mažiau klaidų, duomenis teikiančioms šalims pateikiama kiekvienos atsiųstos duomenų grupės patvirtinimo ataskaita su informacija mikroduomenų lygmeniu, kad nustatytas klaidas būtų lengviau ištaisyti. Šis procesas kartojamas, kol ištaisomos visos klaidos. Eurostatas taip pat tikslina savo tvirtinimo taisykles

pagal kintančius poreikius, siekdamas užtikrinti aukštą ir geresnę duomenų kokybę bei nuoseklumą;

- laiko eilutės: Eurostato nuomone, itin svarbu prieš duomenis skelbiant nustatyti laiko eilučių išskirtis, nes krovinių vežimo keliais statistika yra naudojama rengiant įvairias Komisijos ataskaitas ir darant išvadas apie vežimo keliais rinkos raidą. Jis ypač daug dėmesio skiria tam, kad duomenis teikiančios šalys patvirtintų tendencijas, jeigu pastebi svarbių variacijų. Jeigu reikia, yra teikiami patikslinti duomenys arba paaiškinamos pagrindinės didelių laiko eilučių variacijų priežastys.

Apskritai visos duomenis teikiančios šalys duomenis tikslina ir taiso nustatytas klaidas.

2.5.2. Rezultatų palyginimas su kita statistika

Pagal Reglamentą renkama Europos krovinių vežimo keliais statistika pagrįsta transporto priemonių registracijos šalies duomenimis. Kiekviena duomenis teikianti šalis renka duomenis apie transporto priemonių judėjimą savo teritorijoje ir už jos ribų pagal joje registruotus sunkvežimius, tačiau nerenka duomenų apie užsienio vežėjų transporto judėjimą savo teritorijoje. Kadangi skirtingos šalys nerenka tos pačios informacijos apie tą pačią operaciją dukart, rezultatų kokybės negalima patikrinti atliekant veidrodines patikras. Krovinių vežimo keliais statistikos kokybę galima patikrinti tik naudojant kitus papildomus duomenų šaltinius arba tyrimus.

CAFT yra pakelės tyrimas, atliekamas (kas penkerius arba šešerius metus) prie Šveicarijos sienų. Jis labai skiriasi nuo tyrimo, kuris yra atliekamas pagal Reglamentą (ES) 70/2012 ir labai mažai su juo dubliuojasi. Eurostatas, remdamasis keletu prielaidų, palygino teisės aktuose reikalaujamus teikti duomenis apie krovinių vežimą keliais su krovinių vežimo per Alpes tyrimo (angl. *Cross-Alpine Freight Transport*, CAFT) duomenimis. Nepaisant keleto nedidelių išskirčių, kurių greičiausiai radosi dėl nedidelio imčių dydžio ir tyrimo metodo, duomenų šaltinių duomenys tiksliai atitinka vieni kitus, o tai rodo, kad pagal reglamentą yra siunčiami aukštos kokybės duomenys. Eurostatas ketina vykdyti šią veiklą ir ateityje, siekdamas užtikrinti rengiamos statistikos nuoseklumą ir kokybę.

2.6. METODOLOGINĖ PAGALBA

Eurostatas teikia nuolatinę metodologinę ir techninę pagalbą valstybėms narėms įgyvendinant reglamentą ir stengiasi palaikyti aukštos kokybės duomenų ir metaduomenų informacinę sistemą.

Eurostatas parengė du duomenis teikiančioms šalims skirtus vadovus su metodinėmis gairėmis:

- „Krovinių vežimo keliais metodika“ (angl. „Road freight transport methodology“), kuria valstybės narės, šalys kandidatės ir Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) šalys remiasi rinkdamos krovinių vežimo keliais statistiką;

- „Metodikos, naudojamos atliekant krovinių vežimo keliais tyrimus valstybėse narėse ir šalyse kandidatėse“ (angl. „Methodologies used in surveys of road transport in Member States and candidate countries“).

Šie vadovai reguliariai atnaujinami, atsižvelgiant į krovinių vežimo keliais duomenų rinkimo raidą. Naujausias redakcijas galima parsisiųsti iš Eurostato interneto svetainės[5].

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

3. STATISTINIAI REZULTATAI

3.1. ES KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS TENDENCIJOS

3.1.1. ES krovinių vežimo keliais raida

Kelių transportas išlieka svarbiausia krovininio transporto rūšimi. Vertinant pagal tonkilometrius, jis sudaro daugiau kaip 70 proc. visų rūšių sausumos transporto, ši dalis per paskutinį dešimtmetį išliko palyginti stabili. Vis dėlto, neseniai ištikusi ekonomikos krizė padarė nemažą poveikį Europoje krovinių vežimui keliais. 2012 m. ES krovinių vežimas keliais, matuojant tonkilometriais, buvo apie 12 proc. mažesnis palyginti su aukščiausiu 2007 m. lygiu.

Nacionalinė vežimo veikla, kurią vykdo vidaus vežėjai, sudaro beveik du trečdalius visos krovinių vežimo keliais veiklos. Nacionalinė vežimo veikla, kurią vykdo užsienio vežėjai, sudaro apie 1,5 proc. visos krovinių vežimo keliais veiklos ir apie 2,0 proc. visos nacionalinės krovinių vežimo keliais veiklos. Kabotažo skvarbos lygis, kuriuo matuojama užsienio vežėjų užimama nacionalinės krovinių vežimo keliais samdos pagrindais ar už atlygį rinkos dalis, 2012 m. buvo 2,3 proc. Neseniai, ypač po to, kai buvo panaikinti tranzito apribojimai 2004 ir 2007 m. į ES įstojusių šalių vežėjams, ji šiek tiek padidėjo.

Dėl Europos Sąjungos bendrosios rinkos poveikio tarptautinės vežimo veiklos dalis (įskaitant vežimą tarp trečiųjų šalių) per paskutinį dešimtmetį padidėjo nuo 30 proc. visos krovinių vežimo keliais veiklos 2004 m. iki 33 proc. 2012 m. Apie 78 proc. tarptautinio vežimo veiklos įgyvendina vienoje iš dviejų šalių, tarp kurių prekės yra vežamos, registruoti vežėjai. Likusią 22 proc. veiklos dalį įgyvendina trečiosios Europos šalies vežėjai, užsiimantys vežimo tarp trečiųjų šalių veikla – ši rinkos dalis per paskutinį dešimtmetį augo sparčiausiai.

2012 m. vežimas samdos pagrindais ir už atlygi (vežimas už atlygį) sudarė 85 proc. visos krovinių vežimo keliais veiklos, likusius 15 proc. sudarė vežimas savo sąskaita.

2008–2012 m. mažėjo visų ridos klasių veiklos mastai, poveikis labiausiai buvo jaučiamas trumpesnės ir ilgesnės ridos srityje: 2012 m. vežimo veiklos mastas tonkilometriais reisais iki 150 kilometrų buvo 15 proc. mažesnis už 2008 m. lygį, o reisais virš 1 000 kilometrų – 14 proc. Be to, 56 proc. krovininių reisų (tonkilometriais) yra ilgesni negu 300 kilometrų. Įgyvendinant ES transporto politiką siekiama, kad iki 2030 m. 30 proc., o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 proc. krovinių vežimo šiais ilgesniais kelių maršrutais veiklos būtų perkelta geležinkeliams ir vandens transportui.

Pagal pervežtą krovinių kiekį tonomis, pagrindinės produktų grupės, vežamos valstybėse narėse, yra kasybos ir karjerų eksploatavimo produktai (26 proc. viso kiekio 2012 m.), kiti nemetalo mineraliniai produktai (14 proc.), maistas, gėrimai ir tabakas (12 proc.) bei žemės ūkio produktai (9 proc.). Pagrindinės produktų grupės, vertinant tonkilometriais, buvo maistas, gėrimai ir tabakas (17 proc. viso kiekio), žemės ūkio produktai (11 proc.), kiti nemetalo mineraliniai produktai (8 proc.), cheminės medžiagos ir metalų rūdos (po 8 proc.), metalo produktai ir medienos produktai (po 7 proc.).

3.1.2. Kabotažas

Kabotažui, t. y. nacionalinio vežimo veiklai, kurią samdos pagrindais arba už atlygį vykdo užsienio vežėjai, šiuo metu ES kelių transporto politikoje ir vėl skiriama daug dėmesio. Reglamente (EB) Nr. 1072/2009[6] išdėstytos galiojančios kabotažo taisyklės yra vertinamos, vertinamas jų tinkamumas reglamentavimo tikslais. Savo darbe šioje srityje Komisija daug remiasi duomenimis, kurie surenkami pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012. Tuo pat metu, kabotažo klausimas keliose valstybėse narėse įgyja vis daugiau politinės svarbos; tą parodė neseniai vykusios krovinių vežimo keliais statistikos darbo grupės diskusijos. Kai kurių profesinių asociacijų nuomone, kabotažo mastas yra didesnis negu įtraukiama į oficialią Eurostato statistiką, nors kol kas šiam teiginiui pagrįsti statistinių įrodymų neturima.

Nepaisant to, kad kabotažas sudaro labai nedidelę visos vežimo keliais veiklos dalį, atitinkamos statistikos kokybę reikia dar labiau gerinti. 2014 m. krovinių vežimo keliais statistikos darbo grupė padarė išvadą, kad pagerinus bendrą tyrimo kokybę (didinant atsakymų procentinę dalį, gerinant registrų kokybę, vykdant tikslesnes imčių atrankas, tobulinant duomenų perdavimo įrankius ir pan.) galų gale padidėtų ir kabotažo duomenų tikslumas. Eurostatas atidžiai stebės politinius pokyčius šioje srityje ir atitinkamai tikslins statistinės padėties vertinimus. Eurostatas taip pat toliau skelbs duomenis apie kabotažo skvarbos lygį debatams pagrįsti.

3.2. DUOMENŲ SKELBIMAS

3.2.1. „Eurobase“ lentelės

Susumuoti duomenys yra įkeliami į „Eurobase“, Eurostato informacinę duomenų bazę, iš karto, kai užbaigiamos jų patvirtinimo patikros. Taigi, vartotojai gali gauti išsamias statistines lenteles pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 6/2003 dėl krovinių gabenimo keliais statistinių duomenų platinimo, parengtas naudojant duomenis, atsiųstus pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012, ir apimančias laikotarpį nuo 1999 m. „Eurobase“ esantys metaduomenys yra reguliariai atnaujinami, kad atitiktų naujausius įvairių duomenis teikiančių šalių metodologinius pokyčius.

3.2.2. Leidiniai

Eurostatas taip pat skelbia serijos „Paaiškinta statistika“ (angl. „Statistics Explained“) straipsnius, kuriuose nagrinėja šias temas (žr. pateiktas nuorodas):

- Bendros krovinių vežimo keliais tendencijos
- Krovinių vežimas keliais pagal transporto priemonės charakteristikas
- Krovinių vežimas keliais pagal reiso charakteristikas
- Krovinių vežimas keliais pagal krovinių rūšį
- Krovinių vežimo keliais statistika. Kabotažas

Šis straipsniai atnaujinami kasmet, kiekvieną kartą renkami atitinkamų ataskaitinių metų duomenys.

[6] OL L 300, 2009 11 14, p. 72.

4. PASIŪLYMAI DĖL TOLESNĖS RAIDOS

4.1. NAUJI UŽDAVINIAI

Toliau bus stengiamasi mažinti naštą respondentams ir kartu didinti atsakymų procentinę dalį bei duomenų kokybę.

Eurostatas ir valstybės narės jau nustatė keletą naujų veiksmų sričių, pavyzdžiui:

- plėtoti esamus duomenų teikimo mechanizmus, kad respondentai galėtų pateikti daugiau aukštos kokybės duomenų, kartu mažinant duomenų teikimo naštą ir sąnaudas: kai kurios duomenis teikiančios šalys jau pradėjo diegti naujus standartus, pavyzdžiui, XML formatą, kuriuo duomenis galima siųsti sparčiau, kartu padidinti jų nuoseklumą ir patikimumą;
- naudojant elektronines rinkliavų sistemas papildyti ir palyginti tyrimų rezultatus bei pagerinti duomenų kokybę;
- naudojantis turimais duomenimis toliau modeliuoti transporto srautus, nustatyti transporto politikai ir modeliavimui naudingus parametrus, pavyzdžiui, vidutinės keliamosios galios rodiklius pagal transporto rūšis arba ridos klasę;
- siekti, kad tyrimų rezultatai būtų naudingesni rinkos atvirumui, transporto efektyvumui, kelių transporto rinkos tendencijoms ir dalims pagal transporto rūšis vertinti;
- siekti, kad tyrimo rezultatai būtų naudingesni išsamesnei statistikai apie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą kelių transporto sektoriuje rengti.

4.2. PASIŪLYMAI DĖL TEISINĖS BAZĖS PLĖTOJIMO

Nors Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 yra tinkamas dabartinės krovinių vežimo keliais rinkos vertinimo pagrindas, nustatyta būdų, kaip patenkinti naujus duomenų poreikius, kurių kyla dėl politikos raidos, smarkiai nedidinant duomenų teikimo naštos. Juos bus galima aptarti su valstybėmis narėmis per būsimus darbo grupės posėdžius.

Prie jų galima priskirti:

- duomenų rinkimą apie energijos suvartojimą krovinių vežimo keliais sektoriuje. Šio pobūdžio duomenys, kuriuos kai kurios valstybės narės jau renka, iš pradžių gali būti renkami savanoriškai, tai gali būti suminiai (metiniai) duomenys; taip būtų galima tiksliau įvertinti krovinių vežimo keliais poveikį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui;
- privalomas duomenų rinkimas apie keliones be krovinio: šiuo metu pagal reglamentą tai nėra privaloma ir ne visos šalys teikia duomenis apie transporto priemonės keliones be krovinio kilometrais; jeigu šie duomenys būtų privalomi, būtų galima tiksliau įvertinti energijos vartojimo ir ES krovinių vežimo keliais sektoriaus veiklos efektyvumą.

5. IŠVADOS

Reglamento (ES) Nr. 70/2012 įgyvendinimas iš esmės daro teigiamą poveikį, suteikia galimybę operatyviai pasiekti palyginamų, aukštos kokybės rezultatų.

Eurostatas deda daug pastangų, kad padėtų valstybėms narėms įgyvendinti reglamentą ir rengtų aukštos kokybės statistiką. Jis sukūrė informacinę sistemą, įdiegė ryšio metodus, kuriuos taikant kuo labiau mažinama duomenis teikiančioms šalims tenkanti duomenų tvarkymo našta. Jis nuolat tikslina tvirtinimo taisykles, kad jas taikant duomenų tikrinimas ir tvarkymas būtų kuo praktiškesnis ir veiksmingesnis, taip padedant valstybėms narėms mažinti respondentams ir administracijoms tenkančią duomenų teikimo naštą.

Reglamentas pasiteisino kaip būtina priemonė nacionalinei ir ES statistikai apie krovinių vežimą keliais rengti ir darbo dubliavimuisi išvengti. Statistika yra reguliariai naudojama krovinių vežimo keliais politikos stebėsenai ir vertinimui nacionaliniu ir ES lygmeniu atlikti. Skelbiant duomenis padidintas šios politikos matomumas, užtikrinta didesnė išteklių investicijų grąža.