EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 26.1.2015.
COM(2015) 17 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regula (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regula (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem

SATURA RĀDĪTĀJS

1. IEVADS ... 3
1.1. Ziņojuma mērķis ... 3
1.2. Vispārīga informācija: tiesiskais regulējums ... 3
1.3. Politiskais konteksts ... 3
1.4. Dalībvalstu un citu valstu aptvērums ... 4
2. REGULAS ĪSTENOŠANA ... 5
2.1. Atbilstība juridiskajām saistībām ... 5
2.2. Izmantotās datu vākšanas metodes ... 5
2.3. Administratīvais slogs ... 5
2.4. Administratīvā sloga mazināšana un vienkāršošana ... 6
2.5. Datu validēšana un nosūtīto statistikas datu kvalitāte ... 6
2.5.1. Mikrodatu validēšana un laikrindu pārbaudes ... 6
2.5.2. Rezultātu salīdzinošā novērtēšana ar cita veida statistiku ... 7
2.6. Atbalsts metodikas jomā ... 7
3. STATISTIKAS REZULTĀTI ... 8
3.1. Kravu autopārvadājumu tendences Eiropas Savienībā ... 8
3.1.1. Kravu autopārvadājumu tendences Eiropas Savienībā ... 8
3.1.2. Kabotāža ... 9
3.2. Datu publicēšana ... 9
3.2.1. Eurobase tabulas ... 9
3.2.2. Publikācijas ... 9
4. PRIEKŠLIKUMI TURPMĀKAI ATTĪSTĪBAI ... 10
4.1. Jauni uzdevumi ... 10
4.2. Priekšlikumi tiesiskā pamata pilnveidošanai ... 10
5. SECINĀJUMI ... 11

1. IEVADS

1.1. ZIŅOJUMA MĒRĶIS

Saskaņā ar 7. pantu regulā par statistikas pārskatiem attiecībā uz [preču] autopārvadājumiem[1] Komisija līdz 2014. gada 31. decembrim iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs regulas īstenošanu.

Ar šo ziņojumu izpilda minēto prasību. Tajā izklāstīts pamatojums, politiskais konteksts un tiesību aktu tvērums, un apspriesta regulas īstenošanas gaita, statistikas rezultāti un to publicēšana. Turklāt ziņojumā izklāstītas iespējamās nākotnes tendences un izdarīts secinājums, ka ar regulu ir uzlabota datu kvalitāte un to savlaicīgums.

1.2. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA: TIESISKAIS REGULĒJUMS

Ar Regulu (ES) Nr. 70/2012 tika pārstrādāta Padomes 1998. gada 25. maija Regula (EK) Nr. 1172/98 un tās turpmākie grozījumi, kuru mērķis bija konsolidēt tiesisko pamatu par datu vākšanu autopārvadājumu jomā un saskaņot to ar Lisabonas līgumu, Komisijai deleģējot pilnvaras pieņemt vispārēji piemērojamus neleģislatīvus aktus, lai papildinātu vai grozītu dažus nebūtiskus leģislatīvu aktu elementus. Tajā sniegts tiesiskais pamats plaša spektra datu vākšanai par kravu autopārvadājumiem. Turklāt tas, ka *Eurostat* tiek sniegti kravu autopārvadājumu apsekojuma mikrodati, nodrošina sagatavotās statistikas informācijas kvalitāti un salīdzināmību.

Regulas (ES) Nr. 70/2012 mērķis ir nodrošināt, lai Komisijai, citām ES iestādēm un valstu valdībām būtu pieejami salīdzināmi, ticami, saskaņoti, regulāri un visaptveroši statistikas dati par kravu autopārvadājumu apjomiem un tendencēm. Šie dati ir nepieciešami, lai noteiktu, uzraudzītu un novērtētu ES politiku.

Dalībvalstis nosūta informāciju *Eurostat* mikrodatu veidā. Ievērojot konfidencialitātes prasības, *Eurostat* tādā veidā spēj nodrošināt lietotājiem statistikas tabulas, kas satur daudzas dažādas mainīgo lielumu kombinācijas.

Regula (ES) Nr. 70/2012 izstrādāta tā, lai līdz minimumam ierobežotu transporta uzņēmumu slogu. Datus vāc, veicot izlases veida apsekojumu. Tādējādi informāciju pieprasa vien par transportlīdzekļu izlasi un par īsu laiku (parasti par vienu nedēļu). Dalībvalstis var arī izslēgt no apsekojuma mazākus transportlīdzekļus[2].

1.3. POLITISKAIS KONTEKSTS

Izstrādājot kopēju transporta politiku, nepieciešamas padziļinātas zināšanas par apjomiem un tendencēm autopārvadājumu nozarē.

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regula (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz [preču] autopārvadājumiem. OV L 32, 3.2.2012.

[2] Katra dalībvalsts var izslēgt no regulas darbības jomas tos autotransporta līdzekļus, kuru kravnesība vai maksimālā pieļaujamā masa ir mazāka par konkrētu robežvērtību. Šī robežvērtība atsevišķiem transportlīdzekļiem nedrīkst pārsniegt 3,5 t kravnesību vai 6 t maksimālo pieļaujamo masu.

Datu politiskā relevance ir ļoti liela. Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu[3]" ir izvirzīti desmit mērķi konkurētspējīgai un resursefektīvai transporta sistēmai (kā kritēriji, lai sasniegtu mērķi par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas). Detalizēta statistika par kravu autopārvadājumiem nepieciešama, lai uzraudzītu progresu dažu minēto mērķu sasniegšanā (piemēram, mērķis līdz 2030. gadam 30 % kravu autopārvadājumu attālumā virs 300 km novirzīt uz citiem transporta veidiem). Nesen pieņemtos politikas dokumentos, piemēram, Komisijas *ziņojumā par situāciju Savienības autopārvadājumu tirgū*[4] arī plaši izmanto kravu autopārvadājumu statistiku. Lai Komisija varētu veikt savus uzdevumus saskaņā ar kopējo transporta politiku, tai vajadzīgi salīdzināmi, ticami, sinhronizēti, regulāri un visaptveroši statistikas dati par tādu autopārvadājumu apjomiem un tendencēm, kuros izmanto ES reģistrētos transportlīdzekļus, un par šo transportlīdzekļu izmantošanas pakāpi.

Saskaņā ar šo regulu savāktie dati ir arī ļoti vērtīgi profesionālajām organizācijām, transporta uzņēmumiem, pētniekiem un modeļu izstrādātājiem autotransporta jomā, jo padziļinātas zināšanas par šo tirgu palīdz uzlabot nozares uzņēmumu konkurētspēju.

1.4. DALĪBVALSTU UN CITU VALSTU APTVĒRUMS

Regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs. Tā nav jātransponē dalībvalstu tiesību aktos. Saskaņā ar to dati jāsniedz visām dalībvalstīm. Ņemot vērā kravas autotransporta līdzekļu mazo skaitu, kas reģistrēti Maltā un kuri licencēti veikt starptautiskos autopārvadājumus, saskaņā ar 1. panta 3. punktu Malta ir vienīgais šā noteikuma izņēmums. Augstas kvalitātes datu par transportu vākšanai attiecībā uz Maltas autotransporta līdzekļiem radītu nesamērīgu slogu Maltas kravu pārvadātājiem, jo tiem biežāk nekā citās valstīs būtu jāpiedalās apsekojumos.

Valstis, kas nav ES dalībvalstis (Norvēģija un Šveice), arī pilnībā piedalās kravu autopārvadājumu statistikas vākšanā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 70/2012 noteikumiem. Ņemot vērā to autotransporta līdzekļu nelielo skaitu, kas iesaistīti starptautiskajā autotransportā, abas EEZ valstis (Islande un Lihtenšteina) pašlaik ir atbrīvotas no pienākuma vākt kravu autopārvadājumu statistiku saskaņā ar attiecīgo regulu.

ES kandidātvalstis nepiedalās šajā datu vākšanā.

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

2. REGULAS ĪSTENOŠANA

2.1. ATBILSTĪBA JURIDISKAJĀM SAISTĪBĀM

Kopumā atbilstība regulas prasībām par datu sniegšanu ir laba. Visas dalībvalstis ir nosūtījušas pieprasītās datu kopas, un kavējumu nav daudz. Tas nodrošina augstas kvalitātes ticamu statistiku par kravu autopārvadājumiem Eiropā.

2.2. IZMANTOTĀS DATU VĀKŠANAS METODES

Regulā iestrādāta vienota sistēma, lai nodrošinātu saskaņotu datu vākšanu un rezultātu salīdzināmību. *Eurostat* reizi trijos gados vāc informāciju par datu vākšanas metodēm valstīs (reģistru izmantošana, izlases veidošanas metodika, aptvērums utt.) un publicē to dokumentā *"Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries"*.

2.3. ADMINISTRATĪVAIS SLOGS

Regula izstrādāta tā, lai dalībvalstu slogs saglabātos zemā līmenī. Lielākajā daļā ziņotāju valstu ar spēkā esošajām procedūrām panākta atbilstība datu vākšanas prasībām, tādējādi īpaši pasākumi nebija jāveic. *Eurostat* ievāca informāciju no ziņotājām valstīm, lai izvērtētu respondentu slogu, kas saistīts ar regulas īstenošanu.

Lai gan tikai dažas valstis varēja precīzi novērtēt attiecīgo slogu, var izdarīt šādus secinājumus:

- saistībā ar datu regulāru sniegšanu gandrīz visas valstis, kas sniedza atbildes, uzskatīja, kas slogs ir pieņemams;
- datu vākšanas slogs dažādās valstīs ievērojami atšķiras, un galvenokārt tas ir atkarīgs no valstīs pieejamajām datu apkopošanas sistēmām. Valstis, kurās izstrādātas elektroniskas datu vākšanas sistēmas, ir būtiski samazinājušas respondentu un datu apstrādes slogu. No sniegtās informācijas izriet, ka:
    - vidējais laiks, kas bija vajadzīgs, lai respondenti sniegtu datus par vienu transportlīdzekli ar braucieniem pārskata periodā, bija aptuveni 40 min. (no 5 min. līdz 2 st.);
    - vidējais laiks, kas bija vajadzīgs, lai respondenti sniegtu datus par vienu transportlīdzekli bez braucieniem pārskata periodā, bija aptuveni 7 min. (no 3 līdz 15 min.).

Valstu statistikas iestāžu un respondentu slogs, kas saistīts ar apsekojumu veikšanu saskaņā ar regulu, tiek kompensēts ar pievienoto vērtību, ko nodrošina statistikas rezultāti. Konkrētāk:

- *Eurostat* pārvalda konfidenciālos valstu mikrodatus, ko sniedz visas dalībvalstis, un apkopo detalizētus valstu datus (D tabulas). Šīs tabulas ļauj visām ziņotājām valstīm gūt pilnīgu statistikas informāciju par kravu autopārvadājumiem attiecīgajā valstī, tostarp par kravas automobiļiem, kas reģistrēti citās ES valstīs. Šīs regulas īstenošana un *Eurostat* sniegtie pakalpojumi valsts līmenī novērš datu divkāršu vākšanu par ārvalstu kravas automobiļiem;

- ziņotājās valstīs ir liels pieprasījums pēc sagatavotās statistikas, jo apsekojums ir pierādījis sevi kā noderīgs instruments kravas autopārvadājumu tirgus uzraudzībai Eiropā;
- informācijas vākšana un pārvaldīšana mikrodatu līmenī ļauj to izmantot elastīgi, lai nekavējoties un bez papildu pūliņiem valsts līmenī apmierinātu konkrētas ES politikas vajadzības pēc statistikas vairākās jomās, piemēram, lai sagatavotu ziņojumus vai izvērtētu tiesību aktus un politikas mērķus. Praksē tas nozīmē statistikas sagatavošanu attāluma dalījumā, par tukšbraucieniem vai kabotāžu.

2.4. ADMINISTRATĪVĀ SLOGA MAZINĀŠANA UN VIENKĀRŠOŠANA

Eurostat cita starpā pastāvīgi cenšas mazināt datu vākšanas un ziņošanas slogu. *Eurostat* sadarbībā ar valstu statistikas iestādēm reaģē uz dalībvalstu atsauksmēm:

1. nodrošinot instrumentus (piemēram, *WebILSE*), lai atvieglotu detalizētu reģionālo datu (NUTS 3) ziņošanu;
2. izstrādājot automatizētus mikrodatu nosūtīšanas un validēšanas instrumentus un procedūras, lai dalībvalstīm sniegtu atsauksmes par datu kvalitāti un konkrētām kļūdām katrā datu kopā;
3. veicinot un atbalstot elektronisku anketu un valsts līmeņa tīmekļa ziņošanas sistēmu izstrādi;
4. noturot regulāras sanāksmes ar valstu ekspertiem no visām dalībvalstīm, lai apmainītos ar labu praksi un apspriestu datu kvalitāti, problēmas un risinājumus.

2.5. DATU VALIDĒŠANA UN NOSŪTĪTO STATISTIKAS DATU KVALITĀTE

2.5.1. Mikrodatu validēšana un laikrindu pārbaudes

Dalībvalstis ir atbildīgas par kravu autopārvadājumu apsekojuma kvalitāti, savukārt *Eurostat* strādā pie tā, lai atklātu kļūdas nosūtītajos datos un nodrošinātu augstas veiktspējas uzticamu IT sistēmu datu validēšanai un apstrādei. *Eurostat* regulāri sniedz atsauksmes dalībvalstīm par jautājumiem, kuri būtu jāpēta sīkāk.

Ziņotājas valstis dara visu iespējamo, lai novērstu datu kļūdas. *Eurostat* validēšanas procedūra ietver pasākumus, lai validētu mikrodatus, kuros noteiktas kļūdas izmantotajos kodos, formātā un ārpus diapazona vērtībās. Turklāt attiecībā uz ceturkšņa un gada datiem tiek veiktas laikrindu papildu pārbaudes par valsts, starptautisko un kopējo transporta kustību.

- Mikrodati. Lai iespēju robežās palīdzētu ziņotājām valstīm sagatavot datus bez kļūdām, ziņotājas valstis saņem tādu validācijas ziņojumu par katru nosūtīto datu kopu, kas satur sīku informāciju mikrodatu līmenī, ar ko tiek atvieglota konstatēto kļūdu labošana. Tas notiek saskaņā ar iteratīvu procesu, kamēr ir labotas visas kļūdas. *Eurostat* arī pielāgo validēšanas noteikumus, lai apmierinātu mainīgās vajadzības un nodrošinātu datu labāku kvalitāti un konsekvenci.

- Laikrindas. Saskaņā ar *Eurostat* viedokli pirms datu publicēšanas ir ārkārtīgi svarīgi identificēt netipiskās vērtības laikrindās, jo kravu autopārvadājumu statistika tiek izmantota vairākos Komisijas ziņojumos, kā arī secinājumu izdarīšanai par Eiropas kravu autopārvadājumu tirgus tendencēm. Ja novērotas būtiskas novirzes, īpaša uzmanība tiek veltīta tam, lai ziņotājas valstis

apstiprinātu tendences. Vajadzības gadījumā tiek iesniegtas pārskatītās datu kopas vai sniegti skaidrojumi par laikrindu būtisku noviržu iemesliem.

Kopumā visas ziņotājas valstis pārskata datus un labo atklātās kļūdas.

2.5.2. Rezultātu salīdzinošā novērtēšana ar cita veida statistiku

Eiropas kravu autopārvadājumu statistika, ko vāc saskaņā ar regulu, ir balstīta uz transportlīdzekļu reģistrācijas valsti. Katra ziņotāja valsts vāc informāciju par izlasi, kurā ietverta transportlīdzekļu kustība valsts teritorijā un ārpus tās pēc valstī reģistrētajiem kravas automobiļiem, bet nevāc informāciju par pārvadājumiem, ko tās teritorijā veic ārvalstu pārvadātāji. Rezultātu kvalitāti nevar pārbaudīt, izmantojot spoguļmetodi, jo dažādas valstis nevāc informāciju divreiz par vienu un to pašu darbību. Kravu autopārvadājumu statistikas kvalitāti var pārbaudīt, tikai izmantojot citus papildu datu avotus vai apsekojumus.

CAFT ir autopārvadājumu apsekojums (ik pēc pieciem vai sešiem gadiem) uz Šveices robežas. Tas ir ļoti atšķirīgs salīdzinājumā ar apsekojumu, ko veic, pamatojoties uz Regulu (ES) Nr. 70/2012, un abu apsekojumu pārklāšanās līmenis ir zems. Pamatojoties uz vairākiem pieņēmumiem, *Eurostat* salīdzināja saskaņā ar regulu savāktos datus par kravu autopārvadājumiem ar *CAFT* (*Cross-Alpine Freight Transport*) apsekojuma datiem. Izņemot mērena lieluma netipiskās vērtības, kas saistītas ar mazo izlases lielumu un apsekojuma metodi, starp datu avotiem ir pieņemams līdzsvars, kas norāda uz datu kvalitāti, kuri nosūtīti saskaņā ar šo regulu. *Eurostat* plāno atkārtot minēto apsekojumu, lai nodrošinātu sagatavotās statistikas konsekvenci un kvalitāti.

2.6. ATBALSTS METODIKAS JOMĀ

Lai īstenotu regulu, *Eurostat* nodrošina pastāvīgu metodisku un tehnisku atbalstu dalībvalstīm un augstas kvalitātes datu un metadatu informācijas sistēmu.

Eurostat sagatavoja divas rokasgrāmatas ar metodiskiem norādījumiem ziņotājām valstīm:

- *Road freight transport methodology* ir pamatā kravu autopārvadājumu statistikas apkopošanai dalībvalstīs, kandidātvalstīs un Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas (EBTA) valstīs, un
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries*.

Lai atspoguļotu kravu autopārvadājumu statistikas tendences, šīs rokasgrāmatas tiek regulāri atjauninātas. Jaunākās redakcijas var lejupielādēt *Eurostat* tīmekļa vietnē[5].

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

3. STATISTIKAS REZULTĀTI

3.1. KRAVU AUTOPĀRVADĀJUMU TENDENCES EIROPAS SAVIENĪBĀ

3.1.1. Kravu autopārvadājumu tendences Eiropas Savienībā

Autotransports joprojām ir svarīgākais kravu pārvadājumu veids. Tonnkilometru izteiksmē tas veido vairāk nekā 70 % no visiem iekšzemes transporta veidiem; šis īpatsvars pēdējā desmitgadē bija relatīvi stabils. Tomēr nesenā ekonomikas krīze ir ievērojami ietekmējusi kravu autopārvadājumus Eiropā. 2012. gadā kravu autopārvadājumu apjomi ES, izteikti tonnkilometros, bija par aptuveni 12 % mazāki nekā 2007. gada, kad šis rādītājs bija visaugstākajā līmenī.

Iekšzemes pārvadājumi, ko veic iekšzemes pārvadātāji, veido gandrīz divas trešdaļas no kopējiem kravu autopārvadājumiem. Iekšzemes pārvadājumi, ko veic ārvalstu pārvadātāji, veido aptuveni 1,5 % no kopējiem kravu autopārvadājumiem un aptuveni 2,0 % no kopējiem iekšzemes kravu autopārvadājumiem. 2012. gadā kabotāžas pārvadājumu īpatsvars, ar ko nosaka ārvalstu pārvadātāju īpatsvaru iekšzemes kravu komerciālo autopārvadājumu tirgū, bija 2,3 %. Nesen tas nedaudz pieauga, īpaši pēc tam, kad tika atcelti īpašie pārejas ierobežojumi, kuri attiecās uz pārvadātājiem no valstīm, kas ES pievienojās 2004. un 2007. gadā.

Starptautisko pārvadājumu īpatsvars (tostarp trešo valstu pārvadājumi) pēdējos desmit gados ir palielinājies no 30 % no kopējiem kravu autopārvadājumiem 2004. gadā līdz 33 % 2012. gadā, kas atspoguļo vienotā tirgus ietekmi Eiropas Savienībā. Aptuveni 78 % starptautisko pārvadājumu veic pārvadātāji, kas reģistrēti vienā no abām valstīm, starp kurām tiek transportētas preces. Atlikušos 22 % veic pārvadātāji no trešajām Eiropas valstīm (trešo valstu pārvadājumi — tirgus segments, kas pēdējos desmit gados audzis visvairāk).

2012. gadā "komercpārvadājumi" (pārvadājumi par atlīdzību) veidoja 85 % no kopējiem kravu autopārvadājumiem, bet atlikušie 15 % ir "pašpārvadājumi".

2008.–2012. gadā samazinājums novērots visās attāluma kategorijās, bet straujākais samazinājums konstatēts īsākajos vai garākajos attālumos. 2012. gadā pārvadājumus apjoms tonnkilometros attālumiem, kas ir mazāki par 150 km, bija par 15 % mazāks nekā 2008. gadā, bet attālumiem virs 1000 km šis rādītājs bija mazāks par 14 %. Turklāt 56 % kravas pārvadājumu (tonnkilometros) tiek pārvadāti attālumos virs 300 km. ES transporta politikas mērķis ir līdz 2030. gadam 30 % autopārvadājumu lielākos attālumos novirzīt uz dzelzceļa vai ūdens transportu, un līdz 2050. gadam — vairāk nekā 50 %.

Pārvadāto tonnu izteiksmē galvenās produktu grupas dalībvalstīs ir ieguves rūpniecības un karjeru izstrādes produkcija (26 % no kopējā rādītāja 2012. gadā), citi nemetāliskie minerālu izstrādājumi (14 %), pārtika, dzērieni un tabaka (12 %) un lauksaimniecības produkti (9 %). Lielākās produktu grupas, izteiktas tonnkilometros, bija pārtika, dzērieni un tabaka (17 % no kopējā rādītāja), lauksaimniecības produkti (11 %), citi nemetāliskie minerālu izstrādājumi (8 %), ķīmiskās vielas un metāla rūdas (8 % katra grupa), metālu izstrādājumi un koka izstrādājumi (7 % katra grupa).

3.1.2. Kabotāža

Kabotāža, t. i., iekšzemes komercpārvadājumi, ko veic ārvalstu pārvadātāji, pašlaik ir ES autotransporta politikas uzmanības centrā. Patlaban tiek izvērtēti spēkā esošie noteikumi par kabotāžu, kas izklāstīti Regulā (EK) Nr. 1072/2009[6], un novērtēta to normatīvā atbilstība. Komisijas darbs šajā jomā lielā mērā balstās uz datiem, kuri savākti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012. Vienlaikus vairākās dalībvalstīs pieaug kabotāžas jautājuma politiskā nozīme, par ko liecina pēdējās diskusijas darba grupā par kravu autopārvadājumu statistiku. Dažas profesionālās apvienības uzskata, ka kabotāžas pārvadājumu apjoms ir lielāks, nekā atspoguļots *Eurostat* oficiālajā statistikā, lai gan šobrīd nav statistikas pierādījumu, ar ko pamatot šo apgalvojumu.

Lai gan kabotāžas pārvadājumu īpatsvars kopējo autopārvadājumu statistikā ir relatīvi neliels, nepieciešams turpināt uzlabot attiecīgo statistiku. 2014. gada darba grupa par kravu autopārvadājumu statistiku secināja, ka apsekojuma kvalitātes uzlabošana kopumā (palielinot atbilžu sniegšanas rādītājus, uzlabojot reģistru kvalitāti, veicot labāku atlasi, uzlabojot datu nosūtīšanas rīkus utml.) galu galā uzlabotu arī kabotāžas datu precizitāti. *Eurostat* rūpīgi sekos politisko notikumu attīstībai šajā jomā un veiks statistikas situācijas atkārtotu novērtējumu. Lai atbalstītu šo diskusiju, *Eurostat* turpinās publicēt datus par kabotāžas pārvadājumu īpatsvaru.

3.2. DATU PUBLICĒŠANA

3.2.1. Eurobase tabulas

Tiklīdz agregētiem datiem veiktas pārbaudes, tos ievada *Eurostat* atsauces datubāzē *Eurobase*. Lietotāji var iegūt detalizētas statistikas tabulas saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 6/2003 par statistikas izplatīšanu attiecībā uz kravu autopārvadājumiem, pamatojoties uz datiem, kuri nosūtīti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012, kas aptver laikposmu no 1999. gada. Lai atspoguļotu jaunākās metodikas tendences vairākās ziņotājās valstīs, tiek regulāri atjauninātas pieejamo metadatu kopas datubāzē *Eurobase*.

3.2.2. Publikācijas

Eurostat arī sagatavo rakstus sērijā *Statistics Explained*, kuros aptverti šādi temati (sk. attiecīgās saites):

- Vispārējas tendences kravu autopārvadājumu nozarē *(General trends in road transport* [angļu valodā])
- Kravu pārvadājumi pēc transportlīdzekļu tehniskajām īpašībām (*Road freight transport by vehicle characteristics* [angļu valodā])
- Kravu pārvadājumi pēc braucienu īpašībām *(Road freight transport by journey characteristics* [angļu valodā])
- Kravu pārvadājumi pēc preču veida (*Road freight transport by type of good* [angļu valodā])
- Kravu autopārvadājumu statistika — kabotāža (*Road freight transport statistics – cabotag* [angļu valodā])

[6] OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.

Šie raksti tiek atjaunināti ik gadu; datu vākšana katrreiz tiek pabeigta attiecīgajam pārskata gadam.

4. PRIEKŠLIKUMI TURPMĀKAI ATTĪSTĪBAI

4.1. JAUNI UZDEVUMI

Tiks turpināta pasākumu īstenošana, lai mazinātu respondentu slogu, uzlabojot atbilžu sniegšanas rādītājus un datu kvalitāti.

Eurostat un dalībvalstis jau ir norādījušas vairākas jaunas rīcības jomas, piemēram:

- datu ziņošanas esošo mehānismu pilnveidošana, lai respondenti sniegtu labākas kvalitātes pilnīgākus datus, samazinot informācijas sniegšanas slogu un izmaksas, — dažas ziņotājas valstis jau ir sākušas ieviest jaunus standartus, piemēram, XML formātu, kas ļauj ātrāk nosūtīt datus, vienlaikus palielinot to atbilstību un ticamību;
- ceļu lietošanas nodevu elektronisko sistēmu izmantošana, lai papildinātu un salīdzinātu apsekojuma rezultātus un uzlabotu datu kvalitāti;
- pieejamo datu plašāka izmantošana, lai modelētu transporta plūsmas un noteiktu parametrus noderīgai transporta politikai un modelēšanai, piemēram, kravnesības vidējie rādītāji pēc transporta veida vai attāluma kategorijas;
- apsekojuma rezultātu lietderīguma uzlabošana, lai novērtētu tirgus atvēršanu, transporta efektivitāti, autopārvadājumu tirgus tendences un sadalījumu pa transporta veidiem;
- apsekojuma rezultātu lietderīguma uzlabošana, lai sagatavotu detalizētāku statistiku par autotransporta siltumnīcefekta gāzu emisijām.

4.2. PRIEKŠLIKUMI TIESISKĀ PAMATA PILNVEIDOŠANAI

Lai gan Regula (ES) Nr. 70/2012 ir labs pamats kravu autopārvadājumu pašreizējā tirgus novērtēšanai, noteikti veidi, kā apmierināt jaunas datu vajadzības, kas izriet no politikas attīstības, būtiski nepalielinot ziņošanas slogu. Šos risinājumus var apspriest ar dalībvalstīm turpmākajās darba grupu sanāksmēs.

Tie varētu ietvert:

- datu vākšanu par enerģijas patēriņu kravu autopārvadājumu nozarē — šāda datu vākšana, ko jau veic dalībvalstis, sākotnēji varētu būt brīvprātīga un agregācijas līmenī (katru gadu); tas būtu precīzāks novērtējums par kravu autopārvadājumu ietekmi uz siltumnīcefekta gāzu emisijām;
- obligāta datu vākšana par "tukšbraucieniem" — patlaban saskaņā ar regulu tas notiek pēc izvēles, un ne visas valstis ziņo par tukšajiem autokilometriem; ja datu vākšana kļūtu obligāta, tas ļautu labāk novērtēt ES kravu autopārvadājumu nozares energoefektivitāti un darbības efektivitāti.

5. SECINĀJUMI

Īstenošanas Regulai (ES) Nr. 70/2012 lielā mērā ir labvēlīga ietekme, un tā ļauj ātri iegūt salīdzināmus un kvalitatīvus rezultātus.

Eurostat ir pielicis ievērojamas pūles, lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot regulu un sagatavot augstas kvalitātes statistiku. Tas ir izstrādājis informācijas sistēmu un ieviesis saziņas metodes, kas mazina datu pārvaldības slogu ziņotājām valstīm. *Eurostat* nepārtraukti pielāgo validēšanas noteikumus, lai tie kļūtu praktiskāki un efektīvāki datu pārbaudes un apstrādes ziņā un līdz ar to palīdzētu dalībvalstīm mazināt respondentu un administrāciju informācijas sniegšanas slogu.

Regula ir vajadzīga, lai sagatavotu valsts un ES līmeņa kravu autopārvadājumu statistiku un izvairītos no darba dublēšanas. Statistikas datus regulāri izmanto kravu autopārvadājumu politikas uzraudzībā un novērtēšanā valsts un ES līmenī. Datu publicēšana ir uzlabojusi redzamību un sniegusi labāku atdevi no ieguldītajiem resursiem.