EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 26.1.2015.
COM(2015) 17 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Uredbe (EU) br. 70/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2012. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Uredbe (EU) br. 70/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2012. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe

SADRŽAJ

1. UVOD ... 3
1.1. Cilj izvješća ... 3
1.2. Kontekst: pravni okvir ... 3
1.3. Politička pozadina ... 3
1.4. Obuhvaćenost država članica i drugih zemalja ... 4
2. PROVEDBA UREDBE ... 5
2.1. Usklađenost s pravnim obvezama ... 5
2.2. Primijenjene metode prikupljanja podataka ... 5
2.3. Administrativno opterećenje ... 5
2.4. Smanjenje i pojednostavnjenje administrativnog opterećenja ... 6
2.5. Validacija podataka i kvaliteta poslanih statističkih podataka ... 6
2.5.1. Validacija mikropodataka i provjere vremenskih nizova ... 6
2.5.2. Referentna usporedba rezultata s drugim statistikama ... 7
2.6. Metodološka potpora ... 7
3. STATISTIČKI REZULTATI ... 9
3.1. Trendovi cestovnog prijevoza tereta u EU-u ... 9
3.1.1. Razvoj cestovnog prijevoza tereta u EU-u ... 9
3.1.2. Kabotaža ... 10
3.2. Objavljivanje podataka ... 10
3.2.1. Tablice iz Eurobasea ... 10
3.2.2. Publikacije ... 10
4. PRIJEDLOZI ZA DALJNJI RAZVOJ ... 11
4.1. Novi izazovi ... 11
4.2. Prijedlozi za razvoj pravne osnove ... 11
5. ZAKLJUČCI ... 12

1. UVOD

1.1. CILJ IZVJEŠĆA

Od Komisije se u članku 7. Uredbe o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe[1] traži da podnese izvješće o njezinoj provedbi Europskom parlamentu i Vijeću do 31. prosinca 2014.

Taj se zahtjev ispunjava ovim izvješćem. U njemu se navode kontekst, politička pozadina i obuhvaćenost zakonodavstvom te raspravlja o provedbi Uredbe, statističkim rezultatima i njihovu objavljivanju. U nastavku se navode moguća buduća kretanja i zaključuje da su zahvaljujući Uredbi poboljšale kvaliteta i pravodobnost podataka.

1.2. KONTEKST: PRAVNI OKVIR

Uredba (EU) br. 70/2012 preinaka je Uredbe Vijeća (EZ) br. 1172/98 od 25. svibnja 1998. i naknadnih izmjena, čime se željelo konsolidirati pravnu osnovu za prikupljanje podataka o cestovnom prijevozu i uskladiti je s Ugovorom iz Lisabona tako što su Komisiji dodijeljene ovlasti za donošenje nezakonodavnih akata opće primjene radi dopune ili izmjene određenih elemenata zakonodavnog akta koji nisu ključni. Njome se osigurava pravna osnova za prikupljanje cijelog niza podataka o cestovnom prijevozu tereta. Osim toga, mikropodaci iz istraživanja o cestovnom prijevozu tereta dostavljaju se Eurostatu, čime se osiguravaju kvaliteta i usporedivost dobivenih statističkih podataka.

Uredbom (EU) br. 70/2012 želi se osigurati da Komisija, druge institucije EU-a i nacionalne vlade raspolažu usporedivim, pouzdanim, usklađenim, redovnim i sveobuhvatnim statističkim podacima o opsegu i razvoju cestovnog prijevoza robe. Ti su podaci potrebni za oblikovanje, praćenje i ocjenjivanje politike EU-a.

Države članice dostavljaju podatke Eurostatu u obliku mikropodataka, čime se Eurostatu omogućuje da, uzimajući u obzir zaštitu povjerljivosti, korisnicima osigura statističke tablice s brojnim različitim kombinacijama varijabli.

Uredba (EU) br. 70/2012 osmišljena je tako da se na najmanju moguću mjeru svede opterećenje prijevoznih poduzeća. Prikupljanje podataka temelji se na istraživanju provedenom na temelju uzorka. Podaci se stoga traže samo za uzorak vozila za prijevoz i za kratko razdoblje (u pravilu jedan tjedan). Osim toga, države članice mogu isključiti manja vozila iz istraživanja[2].

1.3. POLITIČKA POZADINA

Da bi se razvila zajednička prometna politika potrebno je dubinsko poznavanje opsega i razvoja cestovnog prijevoza tereta.

[1] Uredba (EU) br. 70/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2012. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe, SL L 32, 3.2.2012.

[2] Svaka država članica može iz područja primjene ove Uredbe isključiti vozila za cestovni prijevoz čija je nosivost ili najveća dopuštena masa manja od određene granice. Ta granica ne smije prelaziti nosivost od 3,5 tona ili najveću dopuštenu masu od 6 tona u slučaju pojedinačnih motornih vozila.

Podaci su iznimno politički važni: u Bijeloj knjizi *Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima*[3] određeno je deset ciljeva za konkurentni prometni sustav u kojem se učinkovito gospodari resursima (kao referentne vrijednosti za postizanje cilja smanjenja emisija stakleničkih plinova za 60 %). Potrebne su detaljne statistike o cestovnom prijevozu tereta kako bi se pratio napredak u ostvarivanju tih ciljeva (npr. cilj prema kojem se do 2030. 30 % cestovnog prijevoza tereta na udaljenostima većima od 300 km planira obavljati drugim načinima prijevoza). I u novijim se političkim dokumentima opsežno upotrebljavaju statistike o cestovnom prijevozu tereta, primjerice u Komisijinu *Izvješću o stanju na tržištu cestovnog prijevoza u Uniji*[4]. Da bi mogla izvršiti svoje zadaće iz područja zajedničke prometne politike Komisiji su potrebni usporedivi, pouzdani, usklađeni, redovni i sveobuhvatni statistički podaci o opsegu i razvoju cestovnog prijevoza robe vozilima registriranima u EU-u te o stupnju iskorištenosti tih vozila.

Podaci prikupljeni na temelju Uredbe veoma su vrijedni i za stručne organizacije, prijevozna poduzeća, istraživače i projektante u području cestovnog prijevoza jer je na temelju dubinskog poznavanja tržišta moguće poboljšati konkurentnost poduzeća u tom sektoru.

1.4. OBUHVAĆENOST DRŽAVA ČLANICA I DRUGIH ZEMALJA

Uredba se izravno i u potpunosti primjenjuje na sve države članice. Nije ju potrebno prenijeti u nacionalno zakonodavstvo. Njome se za sve države članice uvodi obveza dostave podataka. To se pravilo, na temelju članka 1. stavka 3., ne primjenjuje jedino na Maltu jer je u njoj među vozilima registriranima za cestovni prijevoz robe mali broj njih s dozvolom za međunarodni cestovni prijevoz robe. Prikupljanjem visokokvalitetnih podataka o prijevozu od malteških prijevoznika nametnulo bi im se nesrazmjerno opterećenje jer bi morali sudjelovati u istraživanjima češće od prijevoznika iz drugih zemalja.

I države nečlanice EU-a Norveška i Švicarska u potpunosti sudjeluju u prikupljanju statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta u skladu s Uredbom (EU) br. 70/2012. Dvije zemlje članice EGP-a Island i Lihtenštajn trenutačno su oslobođene obveze prikupljanja statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta u skladu s Uredbom zbog toga što je udio njihova voznog parka uključenog u međunarodni cestovni prijevoz ograničen.

Države kandidatkinje za članstvo u EU-u ne sudjeluju u opisanom prikupljanju podataka.

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

2. PROVEDBA UREDBE

2.1. USKLAĐENOST S PRAVNIM OBVEZAMA

Usklađenost sa zahtjevima iz Uredbe koji se odnose na dostavljanje podataka načelno je dobra. Sve države članice dostavljaju tražene skupove podataka, a kašnjenja su rijetka. Time se osigurava izrada visokokvalitetnih i pouzdanih statistika o cestovnom prijevozu tereta u Europi.

2.2. PRIMIJENJENE METODE PRIKUPLJANJA PODATAKA

Uredbom se uspostavlja zajednički okvir kako bi se osigurali usklađeno prikupljanje podataka i usporedivost rezultata. Eurostat prikuplja informacije o nacionalnim metodama prikupljanja podataka (upotreba registara, metode odabira uzoraka, obuhvaćenost itd.) svake tri godine i objavljuje ih u priručniku *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metode primijenjene u istraživanjima o cestovnom prijevozu tereta u državama članicama i državama kandidatkinjama).

2.3. ADMINISTRATIVNO OPTEREĆENJE

Uredba je osmišljena tako da se ne poveća opterećenje država članica. U većini zemalja izvjestiteljica nije bilo potrebno provesti posebne mjere jer su postojeći postupci bili usklađeni sa zahtjevima o prikupljanju podataka. Eurostat je od zemalja izvjestiteljica prikupljao podatke radi procjene opterećenja provedbe Uredbe na sudionike.

Samo je nekolicina država članica mogla precizno precijeniti opterećenje, ali moguće je zaključiti sljedeće:

- kad je riječ o redovitoj dostavi podataka, sve države koje su ih dostavljale smatraju da je obim posla bio prihvatljiv,
- opterećenje povezano s prikupljanjem podataka znatno se razlikuje među zemljama te ovisi uglavnom o raspoloživim nacionalnim sustavima za prikupljanje podataka. Opterećenje sudionika i opterećenje povezano s obradom podataka smanjeni su u zemljama koje su razvile sustave za elektroničko prikupljanje podataka. Na temelju dostavljenih podataka moguće je iščitati sljedeće:
    - procjenjuje se da je sudionicima u prosjeku trebalo otprilike 40 minuta da dostave podatke za pojedinačno vozilo koje je prometovalo tijekom promatranog razdoblja (raspon odziva kretao se od 5 minuta do 2 sata),
    - procjenjuje se da je sudionicima u prosjeku trebalo otprilike 7 minuta da dostave podatke za pojedinačno vozilo koje nije prometovalo tijekom promatranog razdoblja (raspon odziva kretao se od 3 minute do 15 minuta).

Opterećenje nacionalnih statističkih instituta i sudionika koje je nastalo zbog provedbe istraživanja u skladu s Uredbom kompenzira se dodanom vrijednošću dobivenih statistika. Posebno:

- Eurostat upravlja povjerljivim nacionalnim mikropodacima svih država članica te prikuplja detaljne nacionalne podatke (D-tablice). U tim su tablicama svakoj zemlji izvjestiteljici na raspolaganju potpuni statistički podaci o svim operacijama cestovnog prijevoza tereta na njezinu području, pa i o kamionima registriranima u drugim zemljama EU-a. Provedbom navedene Uredbe i uslugama koje pruža Eurostat sprječava se dvostruko prikupljanje podataka o stranim kamionima na nacionalnoj razini,
- zemlje izvjestiteljice iznimno su zainteresirane za izrađene statistike jer se istraživanje pokazalo veoma korisnim za praćenje tržišta cestovnog prijevoza tereta u Europi,
- prikupljanje informacija i upravljanje njima na razini mikropodataka znači da ih je moguće fleksibilno upotrebljavati radi zadovoljavanja posebnih potreba u okviru politika EU-a za nizom statistika u najkraćem roku, a bez dodatnog napora na nacionalnoj razini, npr. za sastavljanje izvješća ili ocjenu zakonodavstva i političkih ciljeva. Primjeri u praksi uključuju izradu statistika po kategoriji udaljenosti, o prijeđenom putu bez tereta i o kabotaži.

2.4. SMANJENJE I POJEDNOSTAVNJENJE ADMINISTRATIVNOG OPTEREĆENJA

Eurostat stalno pridaje pažnju, među ostalim, pojednostavnjenju i smanjenju opterećenja prikupljanja podataka i izvještavanja. Postupa na temelju povratnih informacija država članica, u suradnji s nacionalnim statističkim institutima, na sljedeći način:

1. stavlja na raspolaganje alate (npr. WebILSE) kako bi se olakšalo izvještavanje o detaljnim regionalnim (NUTS 3) podacima;
2. razvija automatizirane alate i rutine za prijenos i validaciju mikropodataka kako bi se državama članicama osigurale povratne informacije o kvaliteti podataka i specifičnim pogreškama u svakom skupu podataka;
3. promiče elektroničke upitnike i *web*-sustave za izvještavanje i pruža pomoć pri njihovoj uspostavi na nacionalnoj razini;
4. organizira redovite sastanke nacionalnih stručnjaka iz svih država članica radi razmjene dobre prakse i raspravljanja o kvaliteti podataka, problemima i rješenjima.

2.5. VALIDACIJA PODATAKA I KVALITETA POSLANIH STATISTIČKIH PODATAKA

2.5.1. Validacija mikropodataka i provjere vremenskih nizova

Države članice odgovorne su za kvalitetu provedbe istraživanja o cestovnom prijevozu, a istovremeno Eurostat ispituje postoje li pogreške u poslanim podacima te održava visokoučinkovit i pouzdan informatički sustav za validaciju i obradu podataka. Eurostat državama članicama redovito dostavlja povratne informacije o pitanjima koja je možda potrebno dodatno istražiti.

Zemlje izvjestiteljice poduzimaju sve razumne napore kako bi riješile podatkovne pogreške. Eurostatov postupak validacije uključuje korake za validaciju mikropodataka otkrivanjem pogrešaka u korištenim kodovima, obliku i vrijednostima izvan raspona. Vremenski nizovi za nacionalni, međunarodni i ukupni prijevoz dodatno se provjeravaju za tromjesečne i godišnje podatke:

- mikropodaci: kako bi se zemljama izvjestiteljicama pomoglo da izrade skupove podataka s najmanjim mogućim brojem pogrešaka, dostavlja im se izvješće o validaciji za svaku seriju poslanih podataka s pojedinostima na razini mikropodataka radi lakšeg ispravljanja otkrivenih pogrešaka. Taj se postupak ponavlja dok se ne isprave sve pogreške. Eurostat osim toga prilagođava pravila o validaciji radi usklađivanja s potrebama koje se mijenjaju i osiguravanja visoke i poboljšane kvalitete i dosljednosti podataka;

- vremenski nizovi: Eurostat smatra da je iznimno važno utvrditi stršeće vrijednosti u vremenskim nizovima prije objave podataka jer se statistike o cestovnom prijevozu upotrebljavaju u raznim izvješćima Komisije i za donošenje zaključaka o kretanjima na tržištu cestovnog prijevoza tereta. Pridaje posebnu pažnju tome da zemlje izvjestiteljice potvrde trendove u slučaju znatnih odstupanja. Prema potrebi se dostavljaju revidirani skupovi podataka ili objašnjenja o osnovnim razlozima velikih odstupanja u vremenskim nizovima.

Općenito uzevši, sve zemlje izvjestiteljice revidiraju podatke i ispravljaju otkrivene pogreške.

2.5.2. Referentna usporedba rezultata s drugim statistikama

Europske statistike o cestovnom prijevozu koje su prikupljene na temelju Uredbe zasnivaju se na zemlji registracije vozila. Svaka zemlja izvjestiteljica prikuplja uzorak unutargraničnih i prekograničnih relacija teretnih automobila koji su u njoj registrirani, ali ne prikuplja podatke o prijevozu koji obavljaju strani prijevoznici na njezinu državnom području. Nije moguće zrcalno provjeriti kvalitetu podataka jer različite zemlje ne prikupljaju podatke o istoj operaciji. Kvalitetu statistika o cestovnom prijevozu moguće je provjeriti samo s pomoću drugih komplementarnih izvora podataka ili istraživanja.

CAFT (istraživanje o prekoalpskom cestovnom prijevozu) je istraživanje o prijevozu koje se svakih 5 ili 6 godina provodi na švicarskim granicama. Bitno se razlikuje od istraživanja temeljenog na Uredbi (EU) br. 70/2012, s vrlo malo preklapanja. Eurostat je na temelju više hipoteza usporedio svoje regulatorne podatke o cestovnom prijevozu tereta sa podacima iz CAFT-a. S iznimkom podataka koji strše u umjerenoj mjeri, što je vjerojatno posljedica male veličine uzoraka i metode istraživanja, podaci iz dvaju izvora dobro se podudaraju, čime se naglašava kvaliteta podataka koji su dostavljeni na temelju Uredbe. Eurostat namjerava u budućnosti ponoviti tu usporedbu radi osiguravanja dosljednosti i kvalitete izrađenih statistika.

2.6. METODOLOŠKA POTPORA

Eurostat stalno pruža metodološku i tehničku potporu državama članicama u provedbi Uredbe te su poduzeti napori u cilju održavanja visokokvalitetnog informacijskog sustava podataka i metapodataka.

Eurostat je za zemlje izvjestiteljice izradio dva priručnika s metodološkim smjernicama:

- *Road freight transport methodology* (Metodologija za cestovni prijevoz tereta), koji čini osnovu za izradu statistika o cestovnom prijevozu tereta u državama

članicama, državama kandidatkinjama i zemljama Europskog udruženja slobodne trgovine (EFTA),

- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodologije upotrijebljene u istraživanjima o cestovnom prijevozu tereta u državama članicama i državama kandidatkinjama).

Priručnici se redovito ažuriraju kako bi se u njima odražavao razvoj u području prikupljanja podataka o cestovnom prijevozu tereta. Najnovije inačice dostupne su na *web*-mjestu Eurostata[5].

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

3. STATISTIČKI REZULTATI

3.1. TRENDOVI CESTOVNOG PRIJEVOZA TERETA U EU-U

3.1.1. Razvoj cestovnog prijevoza tereta u EU-u

Cestovni prijevoz i dalje je najvažniji način prijevoza robe. Mjereno u tonama po kilometru on čini 70 % svih kopnenih načina prijevoza, a taj je udio bio relativno stabilan u prošlom desetljeću. Međutim, posljednja ekonomska kriza znatno je utjecala na cestovni prijevoz tereta u Europi. U odnosu na vrhunac u 2007., cestovni prijevoz tereta u EU-u u 2012., izražen u tonama po kilometru, bio je manji za 12 %.

Nacionalni prijevoz koji obavljaju domaći prijevoznici čini gotovo dvije trećine ukupnog cestovnog prijevoza tereta. Nacionalni prijevoz koji obavljaju strani prijevoznici čini otprilike 1,5 % ukupnog cestovnog prijevoza tereta i otprilike 2,0 % ukupnog nacionalnog cestovnog prijevoza tereta. Stopom inozemne konkurencije u kabotaži mjeri se udio stranih prijevoznika na nacionalnom tržištu cestovnog prijevoza tereta za koji se plaća najamnina ili naknada, a iznosila je 2,3 % u 2012. Nedavno je donekle porasla, posebno nakon ukidanja prijelaznih ograničenja koja su se odnosila na prijevoznike iz zemalja koje su pristupile EU-u 2004. i 2007.

Udio međunarodnog prijevoza (uključujući prijevoz vozilima koja nisu registrirana u zemljama između kojih se on obavlja) povećao se tijekom prošlog desetljeća s 30 % ukupnog cestovnog prijevoza tereta u 2004. na 33 % u 2012., u čemu je vidljiv učinak jedinstvenog tržišta u Europskoj uniji. Otprilike 78 % međunarodnog prijevoza obavljaju prijevoznici koji su registrirani u nekoj od dviju zemalja između kojih se prevozi roba. Preostalih 22 % obavljaju prijevoznici iz treće europske zemlje u okviru operacija prijevoza vozilima koja nisu registrirana u zemljama između kojih se on obavlja, što je tržišni segment u kojem je u proteklom desetljeću zabilježen najveći rast.

U 2012. se na operacije „najamnine i naknade” (plaćeni prijevoz) odnosilo 85 % ukupnog cestovnog prijevoza tereta, a preostalih 15 % odnosilo se na „prijevoz za vlastite potrebe”.

Sve kategorije udaljenosti pale su od 2008. do 2012., a najveći je pad vidljiv za manje i veće udaljenosti: u 2012. prijevoz u tonama po kilometru za relacije kraće od 150 km bio je 15 % manji u odnosu na 2008., dok je za relacije dulje od 1 000 km pao za 14 %. Osim toga, 56 % prijevoznih relacija (izraženo u tonama po kilometru) dulje je od 300 km. Cilj je prometne politike EU-a da se 30 % operacija cestovnog prijevoza na takvim većim udaljenostima do 2030. obavlja željezničkim ili vodnim prijevozom, odnosno više od 50 % do 2050.

Mjereno u tonama prevezene robe, glavne skupine prevezenih proizvoda u državama članicama bile su metalne rudače i ostali rudarski proizvodi (26 % od ukupne količine u 2012.), ostali nemetalni mineralni proizvodi (14 %), hrana, pića i duhan (12 %) i poljoprivredni proizvodi (9 %). Glavne skupine proizvoda mjereno u tonama po kilometru bile su hrana, pića i duhan (17 % od ukupnog iznosa), poljoprivredni proizvodi (11 %), ostali nemetalni mineralni proizvodi (8 %), kemikalije i metalne rudače (po 8 %) i metalni i drveni proizvodi (po 7 %).

3.1.2. Kabotaža

Kabotaža (nacionalni prijevoz za koji se plaća najamnina ili naknada koji obavljaju strani prijevoznici) je trenutačno opet u centru pažnje politike EU-a o cestovnom prijevozu. Postojeća pravila o kabotaži utvrđena su u Uredbi (EZ) br. 1072/2009[6] i trenutačno ih se ocjenjuje te se procjenjuje njihova prikladnost. Rad Komisije u tom području većinom se temelji na podacima prikupljenima na temelju Uredbe (EU) br. 70/2012. Istodobno u više država članica raste politička važnost pitanja kabotaže, što je vidljivo iz nedavnih rasprava radne skupine o statistikama o cestovnom prijevozu tereta. Neka stručna udruženja smatraju da je razina kabotaže viša nego što je to vidljivo u službenim Eurostatovim statistikama, iako se ta tvrdnja trenutačno ne može poduprijeti statističkim dokazima.

Unatoč tome što je, ukupno gledajući, udio kabotaže u operacijama cestovnog prijevoza relativno malen, potrebno je dodatno povećati kvalitetu odgovarajućih statistika. Radna skupina o statistikama o cestovnom prijevozu tereta za 2014. zaključila je da se poboljšanjem sveukupne kvalitete istraživanja (povećanjem stope odziva, kvalitete registara, boljim uzorkovanjem, poboljšanjem alata za prijenos podataka itd.) u konačnici poboljšava i točnost podataka o kabotaži. Eurostat će pozorno pratiti politička kretanja u tom području te će u skladu s tim ponovno procijeniti stanje kad je riječ o statistici. Također će radi podupiranja rasprave i dalje objavljivati podatke o stopi inozemne konkurencije u kabotaži.

3.2. OBJAVLJIVANJE PODATAKA

3.2.1. Tablice iz Eurobasea

Agregirani podaci pohranjuju se u referentnu bazu podataka Eurostata *Eurobase* čim prođu provjere validacije. Korisnicima su tako na temelju Uredbe Komisije (EZ) br. 6/2003 o širenju statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta dostupne detaljne statističke tablice koje se temelje na podacima dostavljenima na temelju Uredbe (EU) br. 70/2012, a obuhvaćaju razdoblje od 1999. Skup metapodataka dostupnih u *Eurobaseu* redovito se ažurira kako bi odražavao najnovija metodološka rješenja u raznim zemljama izvjestiteljicama.

3.2.2. Publikacije

Eurostat također sastavlja članke u *Statistics Explained* u kojima se obrađuju sljedeće teme (vidi odgovarajuće poveznice) (na engleskom):

- General trends in road freight transport
- Road freight transport by vehicle characteristics
- Road freight transport by journey characteristics
- Road freight transport by type of goods
- Road freight transport statistics – cabotage

Ti se članci ažuriraju na godišnjoj razini, po dovršetku prikupljanja podataka za danu referentnu godinu.

[6] SL L 300, 14.11.2009., str. 72.

4. PRIJEDLOZI ZA DALJNJI RAZVOJ

4.1. NOVI IZAZOVI

Nastavit će se s nastojanjima da se smanji opterećenje sudionika te istodobno povećaju odziv i kvaliteta podataka.

Eurostat i države članice već su odredili nekoliko novih područja djelovanja, primjerice:

- razvijanje postojećih mehanizama za dostavu podataka kako bi se sudionicima omogućilo da dostave veću količinu podataka veće kvalitete te istovremeno smanjili povezano opterećenje i trošak: neke zemlje izvjestiteljice već su započele s uvođenjem novih standarda, npr. XML-a, čime se omogućuje brže slanje podataka uz povećanje njihove dosljednosti i pouzdanosti,
- upotreba sustava elektroničke naplate radi dopunjavanja i referentnog uspoređivanja rezultata istraživanja i povećanja kvalitete podataka,
- daljnje iskorištavanje dostupnih podataka radi modeliranja prijevoznih tokova i utvrđivanja parametara koji su korisni za prometnu politiku i modeliranje kao što su prosječni faktori nosivosti po vrsti prijevoza ili kategoriji udaljenosti,
- povećanje upotrebljivosti rezultata istraživanja za ocjenu otvaranja tržišta, učinkovitosti prijevoza, trendova na tržištu cestovnog prijevoza i za podjelu po vrstama prijevoza,
- povećanje upotrebljivosti rezultata istraživanja za izradu detaljnijih statistika o emisijama stakleničkih plinova uzrokovanih cestovnim prijevozom.

4.2. PRIJEDLOZI ZA RAZVOJ PRAVNE OSNOVE

Iako Uredba (EU) br. 70/2012 služi kao dobra osnova za ocjenjivanje trenutačnog stanja na tržištu cestovnog prijevoza tereta, utvrđeni su novi načini za rješavanje pitanja novih potreba za podacima koje proizlaze iz razvoja politika bez da se pritom znatno ne poveća opterećenje povezano s izvještavanjem. O tome se može raspravljati s državama članicama na budućim sastancima radne skupine.

To može uključivati sljedeće:

- prikupljanje podataka o potrošnji energije u cestovnom prijevozu tereta: prikupljanje podataka takve vrste, koje već provode neke države članice, može se uvesti na dobrovoljnoj osnovi i na agregiranoj razini (na godišnjoj osnovi); time bi se omogućila preciznija ocjena učinka cestovnog prijevoza tereta na proizvodnju emisija stakleničkih plinova,
- obvezno prikupljanje podataka o „vožnjama praznim vozilom”: ovo trenutačno na temelju Uredbe nije obvezno, a kilometražu praznim vozilima ne prijavljuju sve zemlje; ako bi se za ovo uvela obveza, time bi se omogućila bolja procjena energetske i operativne učinkovitosti sektora cestovnog prijevoza tereta u EU-u.

5. ZAKLJUČCI

Provedba Uredbe (EU) br. 70/2012 imala je općenito pozitivan učinak te se njome omogućilo brzo ostvarivanje usporedivih i visokokvalitetnih rezultata.

Eurostat ulaže znatne napore kako bi državama članicama pomogao u provedbi Uredbe i sastavljanju visokokvalitetnih statistika. Razvio je informacijski sustav te uveo načine komunikacije kojima se smanjuje opterećenje zemalja izvjestiteljica pri upravljanju podacima. Stalno prilagođava svoja pravila o validaciji radi povećanja njihove praktičnosti i učinkovitosti za provjeru i obradu podataka te time pomaže državama članicama da smanje opterećenje sudionika i upravnih tijela koje je povezano s izvještavanjem.

Pokazalo se da je Uredba ključna za izradu nacionalnih statistika i statistika EU-a o cestovnom prijevozu tereta te za izbjegavanje dvostrukog obavljanja istog posla. Statistike se redovito upotrebljavaju za praćenje i ocjenu politika o cestovnom prijevozu tereta na nacionalnoj razini i razini EU-a. Objavljivanjem podataka povećana je njihova vidljivost te ostvarena veća korist od uloženih resursa.