EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 16.1.2024.
COM(2024) 9 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

1. UVOD

1.1. CILJ IZVJEŠĆA

U članku 7. Uredbe (EU) br. 70/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2012. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe[1] navodi se da Komisija do 31. prosinca 2014. i svake 3 godine nakon toga Europskom parlamentu i Vijeću mora podnijeti izvješće o provedbi Uredbe i o daljnjem napretku. Ovo je četvrto izvješće u skladu s tim zahtjevom.

U prvom odjeljku ovog izvješća navedeni su kontekst, politička pozadina i područje primjene Uredbe. U drugom odjeljku opisuje se način na koji države članice i Komisija (Eurostat) provode Uredbu, opterećenje i troškovi država članica u pogledu prikupljanja podataka, metodološka pitanja i pitanja povezana s kvalitetom podataka te razni načini objavljivanja statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta. Zadnja dva odjeljka odnose se na mogući budući razvoj statistike o cestovnom prijevozu tereta te se u njima navode glavni zaključci izvješća.

1.2. KONTEKST PRAVNOG OKVIRA

Uredba (EU) br. 70/2012 preinaka je Uredbe Vijeća (EZ) br. 1172/98 od 25. svibnja 1998. o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe[2] te predstavlja korak naprijed u razvoju statistike o prijevozu u EU-u. Pravna je osnova za prikupljanje širokog raspona podataka o cestovnom prijevozu tereta.

Uredbom (EU) br. 70/2012 Komisiji, ostalim institucijama EU-a i nacionalnim vladama omogućuje se prikupljanje usporedivih, pouzdanih, usklađenih, redovnih i sveobuhvatnih statističkih podataka o razmjeru i razvoju cestovnog prijevoza robe. Te su informacije potrebne za oblikovanje, praćenje i ocjenjivanje politika EU-a.

Države članice šalju informacije Komisiji u obliku mikropodataka. To omogućuje izradu statističkih tablica za korisnike s različitim kombinacijama varijabli na koje se primjenjuju mjere zaštite pouzdanosti podataka.

Uredba (EU) br. 70/2012 osmišljena je tako da se što više smanji opterećenje prijevoznih poduzeća. Prikupljanje podataka temelji se na anketi na uzorku, pa se informacije traže samo za uzorak vozila i za ograničeno razdoblje (u pravilu tjedan dana). Države članice iz ankete mogu isključiti aktivnosti prijevoza koje su ispod određenih pragova[3]. Međutim, to bi moglo otežati usporedivost statistika među državama članicama i kombiniranje s informacijama iz drugih izvora podataka.

Tablice sa statističkim podacima o cestovnom prijevozu tereta koje širi Eurostat propisane su Uredbom (EU) br. 202/2010 od 10. ožujka 2010. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 6/2003 o širenju statističkih podataka o cestovnom prijevozu robe[4].

[1] SL L 32, 3.2.2012., str. 1.
[2] SL L 163, 6.6.1998., str. 1.
[3] U skladu s člankom 1. Uredbe (EU) br. 70/2012 svaka država članica može isključiti vozila za cestovni prijevoz robe čija je nosivost ili najveća dopuštena masa ispod određene granice. Ona ne smije prelaziti indeks nosivosti od 3,5 tona ili najveću dopuštenu masu od 6 tona u slučaju pojedinačnih motornih vozila.
[4] SL L 61, 11.3.2010., str. 24.

1.3. KONTEKST POLITIKE

Za razvoj zajedničke prometne politike potrebno je dubinski poznavati opseg i razvoj cestovnog prijevoza tereta.

Europski zeleni plan[5] strategija je rasta usmjerena na postizanje održivosti gospodarstva EU-a pretvaranjem klimatskih i ekoloških izazova u prilike u svim područjima politike i osiguravanjem pravedne i uključive tranzicije. Da bi se postigla klimatska neutralnost, do 2050. potrebno je smanjiti emisije iz prometa za 90 %. Prioritetna djelovanja za prelazak na održivu i pametnu mobilnost uključuju:

- poticanje multimodalnog prometa;
- podupiranje primjene rješenja za automatiziranu i povezanu mobilnost u različitim načinima prijevoza;
- bolje upravljanje vanjskim troškovima aktivnosti prijevoza određivanjem cijena;
- povećanje proizvodnje i upotrebe održivih alternativnih goriva u prometu; kao i
- smanjenje onečišćenja iz prometa, osobito u gradovima.

Komisija je u prosincu 2020. predstavila Strategiju za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti[6] u kojoj iznosi planirane korake za preobrazbu prometnog sustava EU-a u skladu s ciljevima europskog zelenog plana. Strategijom za mobilnost nastoji se ostvariti cilj održive, cjenovno pristupačne, uključive, pametne, otporne i konkurentne mobilnosti, a to zahtijeva korjenitu preobrazbu prometnog sektora. Da bi se to ostvarilo, na sve vrste prijevoza trebala bi se primjenjivati tri pristupa:

- Prvi je smanjiti ovisnost o fosilnim gorivima zamjenom postojećih voznih parkova vozilima s niskim i nultim emisijama te povećanjem uporabe obnovljivih i niskougljičnih goriva.
- Drugi je povećati upotrebu načina prijevoza koji manje onečišćuju i preusmjeriti znatan dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom na željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima.
- Treći je internalizirati vanjske troškove. Strategija za mobilnost popraćena je akcijskim planom u kojem se navodi popis 82 inicijative raspoređene u 10 ključnih područja djelovanja s konkretnim mjerama koje treba donijeti.

Podaci prikupljeni na temelju Uredbe (EU) br. 70/2012 važni su ne samo donositeljima odluka nego i strukovnim organizacijama, prijevoznim poduzećima, istraživačima i stručnjacima za modeliranje u području cestovnog prometa. Rezultati ankete ključni su za praćenje tržišta cestovnog prijevoza tereta u EU-u i redovito se upotrebljavaju kao referentna točka u Komisijinim komunikacijama, radnim dokumentima službi i procjenama učinka. Na temelju dubinskog poznavanja tržišta moguće je poboljšati konkurentnost poduzeća u tom sektoru. Uredbom se propisuje izrada statističkih podataka koji se mogu upotrijebiti i za procjenu mogućeg prelaska s cestovnog prijevoza robe na ekološki prihvatljivije vrste prijevoza. Informacije o udjelu tereta koji se prevozi intermodalnim prijevozom bile bi važan skup podataka u budućnosti.

[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

1.4. OBUHVAĆENOST DRŽAVA ČLANICA I OSTALIH ZEMALJA

Uredba (EU) br. 70/2012 izravno se i u cijelosti primjenjuje na sve države članice te se njome od država članica zahtijeva da svako tromjesečje dostavljaju podatke u skladu s člankom 5. Međutim, u skladu s njezinim člankom 1. stavkom 3. Uredba (EU) br. 70/2012 ne primjenjuje se na Maltu sve dok broj malteških vozila za cestovni prijevoz tereta koja imaju dozvolu za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza robe ne prijeđe 400 vozila. U tu svrhu Malta svake godine Eurostatu dostavlja informacije o broju vozila koja imaju dozvolu za obavljanje međunarodnog cestovnog prijevoza robe. Malta te informacije mora dostaviti najkasnije do kraja ožujka koji slijedi nakon godine na koju se odnosi broj vozila za cestovni prijevoz robe.

Podatke dostavljaju i Norveška i Švicarska. Kad je riječ o zemljama kandidatkinjama, Crna Gora podatke dostavlja od 2016., a Sjeverna Makedonija od 2020. Albanija trenutačno poduzima potrebne mjere za razvoj i provedbu istraživanja o cestovnom prijevozu tereta. Eurostat koristi svaku priliku da potiče zemlje kandidatkinje i potencijalne kandidatkinje da osmisle i provode istraživanja o cestovnom prijevozu tereta kako bi se uskladile sa zakonodavstvom EU-a u području statistike.

2. PRAĆENJE PROVEDBE UREDBE (EU) BR. 70/2012

2.1. USKLAĐENOST S PRAVNIM OBVEZAMA

Razina usklađenosti s obvezama o dostavljanju podataka utvrđenima u Uredbi (EU) br. 70/2012 i dalje je vrlo visoka u svim državama članicama. Sve države članice dostavile su zatražene skupove podataka, uz mali broj kašnjenja, uglavnom zbog ažuriranja informatičkih sustava i fluktuacija osoblja. Time se omogućuje izrada visokokvalitetnih, pravovremenih i pouzdanih statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta u Europi.

2.2. METODE PRIKUPLJANJA PODATAKA U DRŽAVAMA ČLANICAMA

Metodološkim postupcima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 70/2012 državama članicama pruža se okvir za prikupljanje dobro definiranih mikropodataka na temelju nacionalnih istraživanja.

Eurostat prikuplja informacije o nacionalnim metodama prikupljanja podataka (upotreba registara, metode odabira uzoraka, obuhvat itd.) i objavljuje ih u priručniku *Metode koje se primjenjuju u istraživanjima o cestovnom prijevozu tereta u državama članicama, zemljama EFTA-e i zemljama kandidatkinjama (Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and Candidate countries)*[7].

Osim toga, zemlje izvjestiteljice svake godine ažuriraju svoje nacionalne datoteke s metapodacima s pomoću obrasca „Struktura za metapodatke Euro SDMX”. Nacionalne datoteke s metapodacima sadržavaju statistički prikaz podataka o cestovnom prijevozu tereta, informacije o relevantnom nacionalnom zakonodavstvu, politici diseminacije i kvaliteti podataka, sva metodološka ažuriranja, te informacije o istraživanju i statističkoj obradi podataka[8].

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (dostupno samo na engleskom jeziku).

2.3. OPTEREĆENJE I TROŠKOVI DRŽAVA ČLANICA

Uredba (EU) br. 70/2012 osmišljena je tako da se opterećenje država članica svede na minimum. Većina država članica ne mora poduzeti dodatne mjere jer su njihovi postojeći postupci dovoljni da ispune zahtjeve za prikupljanje podataka utvrđene Uredbom.

Prema informacijama u nacionalnim datotekama s metapodacima velika većina zemalja izvjestiteljica smatra da je radno opterećenje u vezi s dostavljanjem podataka prihvatljivo. Postoje znatne razlike među zemljama u pogledu opterećenja i troškova pri prikupljanju podataka. Oni ovise o veličini uzorka upotrijebljenog za prikupljanje podataka, koji se razlikuje od zemlje do zemlje, te o nacionalnim sustavima za prikupljanje podataka. Većina je zemalja procijenila da je sudionicima tijekom promatranog razdoblja u prosjeku trebalo otprilike 30 do 45 minuta da dostave podatke za pojedinačno vozilo koje je prometovalo. Nekoliko zemalja izvijestilo je da je za dostavu podataka u prosjeku trebalo od 20 do 30 minuta.

Komisija pomaže državama članicama pri izradi nacionalnih statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta. Eurostat upravlja nacionalnim mikropodacima i za svaku zemlju izrađuje statističke podatke (D-tablice) o aktivnostima prijevoza vozilima koja su registrirana u drugim zemljama. Ti se statistički podaci vraćaju nacionalnim statističkim tijelima, pa ona imaju potpune statističke informacije o svim operacijama cestovnog prijevoza tereta na njihovu državnom području kamionima registriranima bilo gdje u EU-u (osim u Malti) te u Švicarskoj i Norveškoj i mogu izraditi potpune nacionalne statistike. Provedbom Uredbe (EU) br. 70/2012 i Komisijinom izradom D-tablica zemlje izvjestiteljice pošteđene su prikupljanja podataka o učinkovitosti stranih kamiona na njihovu državnom području u okviru posebnih nacionalnih istraživanja. Troškovi i opterećenje koji nastaju prikupljanjem podataka i više su nego opravdani s obzirom na korist dobivenih statističkih podataka.

Nadalje, prikupljanjem i upravljanjem informacijama na razini mikropodataka Eurostat može fleksibilno zadovoljavati potrebe korisnika za statističkim informacijama, bez odgoda i ulaganja dodatnog truda na nacionalnoj razini. Eurostat diseminira statističke podatke o cestovnom prijevozu tereta, a države članice objavljuju D-tablice u skladu s odredbama Uredbe (EU) br. 202/2010.

2.4. SMANJENJE I POJEDNOSTAVNJENJE ADMINISTRATIVNOG OPTEREĆENJA

Smanjenje i pojednostavnjenje administrativnog opterećenja trajni je cilj Komisije. U suradnji s nacionalnim zavodima za statistiku Eurostat provodi posebne mjere za smanjenje nacionalnog tereta prikupljanja podataka i izvješćivanja. Te mjere uključuju:

1. razvoj alata za jednostavnije podnošenje izvješća o detaljnim regionalnim podacima (npr. korelacijske tablice između poštanskih brojeva i oznaka NUTS[9] razine 3 kako bi se mogle koristiti informacije koje su prvotno označene samo poštanskim brojem);
2. primjenu novorazvijenih alata za validaciju skupova podataka, koji zemljama izvjestiteljicama omogućuju da potvrde svoje podatke prije nego što ih službeno dostave Eurostatu i daju im povratne informacije o konkretnim pogreškama u svakom skupu podataka;
3. održavanje redovitih sastanaka stručnjaka iz država članica, zemalja EFTA-e, zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidatkinja (u Stručnoj skupini Komisije za statistiku o cestovnom

[9] Statistička nomenklatura teritorijalnih jedinica: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (dostupno na engleskom, francuskom i njemačkom jeziku).

prijevozu tereta i radnim skupinama prema potrebi) radi razmjene primjera dobre prakse i rasprave o kvaliteti podataka, metodološkim pitanjima i budućem napretku.

Kako bi se smanjilo opterećenje za ispitanike, nekoliko država članica za prikupljanje podataka koristi e-upitnike, elektroničke radne listove u Excelu ili mobilne aplikacije umjesto papirnatih dokumenata. Očekuje se da će u bliskoj budućnosti više zemalja primjenjivati slične metode.

2.5. VALIDACIJA PODATAKA I KVALITETA PRIMLJENIH STATISTIČKIH PODATAKA

Države članice odgovorne su za prikupljanje i prijenos podataka, ali Eurostat poduzima sve mjere potrebne za otkrivanje bilo kakvih pogrešaka u primljenim podacima te održava sofisticirani informatički sustav za validaciju i obradu podataka. Eurostat od 2022. razvija napredan i pouzdaniji informatički sustav s dvije poboljšane komponente: novim alatima za validaciju podataka, koji se primjenjuju od siječnja 2023. i snažnim softverom (Sustav za statističku analizu – SAS) za obradu mikropodataka i metapodataka. Novi informatički sustav bit će u potpunosti razvijen do prosinca 2023. i poboljšat će standarde za provjere kvalitete. Taj modernizirani sustav za validaciju i obradu podataka poboljšat će i postupak prikupljanja podataka o cestovnom prijevozu tereta.

Kvaliteta podataka primljenih od država članica uglavnom je vrlo dobra. Sve države članice revidiraju podatke ako se otkriju pogreške. Eurostat primjenjuje detaljan postupak validacije za tromjesečne mikropodatke i provjere vremenskih nizova za tromjesečne i godišnje podatke o prijevozu tereta.

- Validacija mikropodataka: države članice prenose skupove podataka Eurostatu putem portala EDAMIS u datotekama kompatibilnima sa standardom SDMX (standardom za razmjenu statističkih podataka i metapodataka). Zatim se na primljene skupove podataka primjenjuje pouzdan postupak validacije u tri koraka.
  - Prvo se alatom za strukturnu validaciju STRUVAL za svaki skup podataka potvrđuje format, potpunost sadržaja obveznih polja te točnost strukture i oznaka koje se upotrebljavaju.
  - Zatim se alatom za validaciju sadržaja CONVAL potvrđuje sadržaj svakog skupa podataka na temelju unaprijed definiranih pravila. Države članice izvjestiteljice za svaki dostavljeni skup podataka dobivaju izvješće o validaciji koje sadržava pojedinosti koje olakšavaju ispravljanje pogrešaka. Eurostat neprestano ažurira primjenjiva pravila validacije kako bi se zadovoljile potrebe koje se mijenjaju i kako bi se osigurala izrada visokokvalitetnih statističkih podataka.
  - Naposljetku, u okviru informatičkog sustava za upravljanje podacima primjenjuje se još jedan skup pravila validacije, kojima se zahtijeva točnost podataka od 99,5 % prije nego što se oni mogu pohraniti u bazu podataka za daljnju obradu.
- Provjere vremenskih nizova: Komisija smatra da je prije objave podataka važno utvrditi netipične vrijednosti u vremenskim nizovima. Eurostat stoga provodi provjere vremenskih nizova za tromjesečne i godišnje podatke. Važno je da zemlje izvjestiteljice potvrde trendove u kojima su uočena znatna odstupanja. Zemlje prema potrebi podnose revidirane skupove podataka ili objašnjenja znatnih odstupanja vremenskih nizova. Ta se objašnjenja nalaze u dokumentu *Posebna objašnjenja za zemlje i tablice (Country and table specific notes)*[10].

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (dostupno samo na engleskom jeziku).

2.6. METODOLOŠKA POTPORA DRŽAVAMA ČLANICAMA

Eurostat stalno pruža metodološku i tehničku potporu državama članicama i održava pouzdan informatički sustav podataka i metapodataka za izradu statistike o cestovnom prijevozu tereta.

Eurostat je izradio dva referentna priručnika za provedbu Uredbe (EU) br. 70/2012:

- *Metodologija za cestovni prijevoz tereta (Road freight transport methodology)*[11], u kojem se navodi metodološka osnova za izradu statistika o cestovnom prijevozu tereta u državama članicama, zemljama EFTA-e, državama kandidatkinjama i potencijalnim zemljama kandidatkinjama;
- *Metode koje se primjenjuju u istraživanjima o cestovnom prijevozu tereta u državama članicama, zemljama EFTA-e i zemljama kandidatkinjama (Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries),* koji sadržava metodološke aspekte istraživanja o cestovnom prijevozu tereta u zemljama izvjestiteljicama.

2.7. DISEMINACIJA PODATAKA

2.7.1. Eurostatove tablice za diseminaciju podataka

Agregirani podaci koji se temelje na mikropodacima prikupljenima u okviru Uredbe (EU) br. 70/2012 objavljeni su u Eurostatovim bazama podataka za diseminaciju podataka[12]. Korisnici mogu dobiti detaljne tablice sa statističkim podacima koje su izrađene u skladu s odredbama Uredbe (EU) br. 202/2010. Postoje 43 tablice sa statističkim podacima o cestovnom prijevozu tereta koje nadopunjuju jedinstvena datoteka s metapodacima EU-a i nekoliko nacionalnih datoteka s metapodacima.

Eurostat je 2022. objavio novu tablicu o učinkovitosti teritorijaliziranog cestovnog prijevoza tereta (u tonskim kilometrima), koja se definira kao učinkovitost na državnom području neovisno o zemlji u kojoj je prijevoznik registriran. Za izračun niza teritorijaliziranih učinkovitosti prijevoza, ukupna učinkovitost međunarodnog cestovnog prijevoza koju je prijavila svaka država članica raščlanjuje se na učinkovitost prijevoza obavljenog na području svih drugih država članica EU-a. Preraspodjela podataka o učinkovitosti prijevoza na druge države članice uključuje modeliranje vjerojatnog plana putovanja i projiciranje tog putovanja na cestovnu mrežu EU-a. Da bi to izračunao, Eurostat koristi matricu udaljenosti. U novoj tablici prikazana je učinkovitost ukupnog, nacionalnog, međunarodnog i kabotažnog prijevoza za svaku državu članicu EU-a, EU-27 u cjelini, Norvešku i Švicarsku. Nacionalni podaci i podaci o kabotaži koji se upotrebljavaju za izradu te tablice prikupljeni su u skladu s Uredbom (EU) br. 70/2012.

2.7.2. Publikacije

Eurostat izrađuje članke o cestovnom prijevozu tereta s analizama podataka namijenjene medijima i javnosti, koje objavljuje na internetskim stranicama *Statistics Explained*. Ti članci obuhvaćaju sljedeće teme:

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (dostupno na engleskom, francuskom i njemačkom jeziku).

- opći trendovi u cestovnom prijevozu tereta[13]
- cestovni prijevoz tereta prema karakteristikama vozila[14]
- cestovni prijevoz tereta prema karakteristikama putovanja[15]
- cestovni prijevoz tereta prema vrsti robe[16]
- cestovni prijevoz tereta– kabotaža[17]

Ti se članci ažuriraju svake godine (osim članka o kabotaži koji se ažurira svake dvije godine do 2022., ali će se od 2023. također ažurirati svake godine). Članci se ažuriraju nakon dovršetka prikupljanja podataka za određenu referentnu godinu.

2.7.3. Anonimizirani podaci

U skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 557/2013[18] mikropodaci o cestovnom prijevozu tereta anonimiziraju se i stavljaju na raspolaganje istraživačkim subjektima u znanstvene svrhe. Zahtjeve za anonimizirane podatke zaprima Komisija (Eurostat), a pristup se odobrava nakon zajedničkog odobrenja Komisije (Eurostata) i nacionalnih statističkih tijela. U razdoblju od početka 2021. do kraja kolovoza 2023. sedam različitih istraživačkih subjekata dobilo je pristup anonimiziranim podacima iz Ankete o europskom cestovnom prijevozu tereta.

2.7.4. Ostala sredstva diseminacije podataka

Podaci o cestovnom prijevozu tereta diseminiraju se i putem prilagođenih izvadaka podataka za korisnike Eurostatovih vijesti (npr. *Porast stope cestovnog prijevoza tereta od 2021.*[19]) i ostalih Eurostatovih publikacija (npr. *Ključni podaci o europskom prometu*[20], *Ključni podaci o EU-u u svijetu*[21], *Regionalni godišnjak Eurostata*[22] i *Ključni podaci o europskom prehrambenom lancu*[23]). Podaci se diseminiraju i u publikacijama drugih glavnih uprava Komisije, posebno Glavne uprave za mobilnost i promet (npr. *Statistička knjižica*[24]). U Eurostatovoj bazi podataka za diseminaciju objavljuju se i svi prilagođeni izvaci podataka i publikacije.

---

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (dostupno samo na engleskom jeziku).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (dostupno samo na engleskom jeziku).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (dostupno samo na engleskom jeziku).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (dostupno samo na engleskom jeziku).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (dostupno samo na engleskom jeziku).
[18] Uredba Komisije (EU) br. 557/2013 od 17. lipnja 2013. o provedbi Uredbe (EZ) br. 223/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o europskoj statistici u pogledu pristupa povjerljivim podacima u znanstvene svrhe i o stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 831/2002 (SL L 164, 18.6.2013., str. 16.).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (dostupno samo na engleskom jeziku).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (dostupno samo na engleskom jeziku).

3. DALJNJI RAZVOJ STATISTIKE O CESTOVNOM PRIJEVOZU TERETA

U europski zeleni plan, čiji je cilj postizanje klimatske neutralnosti EU-a do 2050., uključen je niz politika za preobrazbu raznih gospodarskih sektora, uključujući prijevoz. Statistika o cestovnom prijevozu tereta može pomoći u određivanju i praćenju ciljeva politike. To se postiže pružanjem podataka o obujmu prevezenih dobara, prijeđenim kilometrima te opremi za cestovni prijevoz i infrastrukturi. Cestovni prijevoz tereta posebno je važan sektor jer ima najveći udio u unutarnjem prijevozu tereta u EU-u (77,3 % u 2021. u tonskim kilometrima)[25].

Na sastancima Stručne skupine Komisije za statistiku o cestovnom prijevozu tereta Eurostat, države članice, zemlje EFTA-e, zemlje kandidatkinje i potencijalne kandidatkinje raspravljaju o potrebama za podacima, načinima poboljšanja statistike o cestovnom prijevozu tereta i načinima daljnjeg smanjenja tereta prikupljanja podataka.

Tako je primjerice 2018. pokrenut razvoj u području buduće statistike o prijevozu lakim dostavnim vozilima. Iako takva vozila ne prevoze vrlo teške terete, prelaze mnogo kilometara u gradskim područjima, čime znatno pridonose emisijama i zagušenju. Štoviše, ta se vozila sve češće upotrebljavaju u međugradskom i međunarodnom prijevozu. Mnogim zemljama postaje važno prikupljati podatke o lakim gospodarskim vozilima jer su ona obuhvaćena područjem primjene prometne politike EU-a i povezanih pravnih akata. Dio podataka o lakim gospodarskim vozilima može se dobiti iz registara o tehničkim pregledima, u kojima se prikupljaju informacije o vrsti motora, klasifikaciji po masi i vrsti goriva za vozilo, kao i o tehnologiji za kontrolu emisija.

Posebna radna skupina za prijevoz lakim gospodarskim vozilima osnovana je 2018. radi rasprave o metodologiji za prikupljanje podataka, uključujući definicije, pragove, izvore podataka i varijable. Radna je skupina 2022. izradila dokument s metodološkim smjernicama i opcijama za potencijalne upitnike za prikupljanje relevantnih podataka. Nekoliko država članica ispituje predloženu metodologiju u okviru bespovratnih sredstava Eurostata za 2022. Nakon što rezultati projekata financiranih bespovratnim sredstvima postanu dostupni, skupina će doraditi predloženu metodologiju.

U pisanom savjetovanju iz 2022. zemlje izvjestiteljice pozvane su da dostave svoje mišljenje o mogućim poboljšanjima i novim varijablama u prikupljanju podataka za cestovni prijevoz tereta. Njihov doprinos ovom savjetovanju odnosio se na:

- usklađivanje kategorija vozila koje treba ispitati radi prikupljanja podataka u skladu s Uredbom (EU) br. 70/2012;
- uključivanje dodatne varijable za vrstu goriva;
- moguće uklanjanje neobvezne varijable A1.1 („mogućnost uporabe vozila za kombinirani prijevoz”);
- prijedlog da se izvješćivanje o neobveznoj varijabli A1.6 za kategorije NACE provodi na dvoznamenkastoj razini, a ne na četveroznamenkastoj razini;
- uvođenje nove neobvezne varijable o emisijskom razredu motornih vozila.

O tim se točkama raspravljalo na sastanku Stručne skupine Komisije za statistiku o cestovnom prijevozu tereta održanom 2022., a o tome će se raspravljati i na budućim sastancima te skupine.

[25] Izvor: Eurostatova tablica *Modalna raspodjela unutarnjeg prijevoza tereta (Modal split of inland freight transport)*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (dostupno na engleskom, francuskom i njemačkom jeziku).

4. ZAKLJUČCI

Iskustvo i rezultati dobiveni provedbom Uredbe (EU) br. 70/2012 o statističkim izvješćima u vezi s cestovnim prijevozom robe i dalje se smatraju pozitivnima. Države članice usklađene su sa zahtjevima dostavljanja podataka, a sredstva dodijeljena na nacionalnoj razini i razini Komisije omogućuju postizanje rezultata visoke kvalitete. Komisija podupire države članice u provedbi Uredbe (EU) br. 70/2012 i potiče zemlje kandidatkinje i potencijalne kandidatkinje da osmisle i provedu istraživanja o cestovnom prijevozu tereta. Komisija modernizira svoj informatički sustav za validaciju i obradu dostavljenih mikropodataka te je proširila opseg diseminacije statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta. Stručna skupina Komisije za statistiku o cestovnom prijevozu tereta i dalje je tijelo u okviru kojeg se aktivno raspravlja o provedbi Uredbe i njezinim mogućim poboljšanjima.

Uredba (EU) br. 70/2012 i dalje je učinkovit i djelotvoran instrument za izradu pouzdanih i usporedivih statističkih podataka o cestovnom prijevozu tereta na razini EU-a i na nacionalnoj razini, čime je spriječeno udvostručavanje posla. Dobiveni statistički podaci diseminiraju se u obliku tablica u Eurostatovim bazama podataka i publikacijama kao anonimizirani skupovi podataka i prilagođeni izvaci podataka. Statistika o cestovnom prijevozu tereta korisna je za osmišljavanje i ocjenu politika te za praćenje tržišta cestovnog prijevoza tereta u EU-u.