EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 16.1.2024.
COM(2024) 9 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

1 IEVADS

1.1 ZIŅOJUMA MĒRĶIS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 18. janvāra Regulas (ES) Nr. 70/2012 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem[1] 7. pantā ir noteikts, ka Komisijai līdz 2014. gada 31. decembrim un pēc tam reizi trijos gados ir jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs regulas īstenošanu un par turpmākajām norisēm. Šis ir ceturtais ziņojums, ko iesniedz, pamatojoties uz šo prasību.

Šā ziņojuma pirmajā iedaļā ir izklāstīts regulas apraksts, politiskais konteksts un tvērums. Otrajā iedaļā aprakstīts, kā dalībvalstis un Komisija (*Eurostat*) īsteno šo regulu, dalībvalstu slogs un izmaksas saistībā ar datu vākšanu, metodoloģiskie un datu kvalitātes jautājumi, kā arī dažādi veidi, kā publicēt kravu autopārvadājumu statistiku. Pēdējās divās iedaļās ir aplūkotas iespējamās turpmākās norises kravu autopārvadājumu statistikas jomā un sniegti galvenie ziņojuma secinājumi.

1.2 TIESISKĀ REGULĒJUMA APRAKSTS

Ar Regulu (ES) Nr. 70/2012 tika pārstrādāta Padomes 1998. gada 25. maija Regula (EK) Nr. 1172/98 par statistikas pārskatiem attiecībā uz autopārvadājumiem[2], un tā ir uzskatāma par soli uz priekšu pārvadājumu statistikas sagatavošanā Eiropas Savienībā. Tā kalpo par juridisko pamatu plaša spektra datu vākšanai par kravu autopārvadājumiem.

Ar Regulu (ES) Nr. 70/2012 nodrošina, ka Komisijai, citām ES iestādēm un valstu valdībām ir pieejami salīdzināmi, uzticami, sinhronizēti, regulāri un vispusīgi statistikas dati par kravu autopārvadājumu mērogu un attīstību. Šī informācija ir nepieciešama, lai noteiktu, uzraudzītu un novērtētu ES politiku.

Dalībvalstis nosūta informāciju Komisijai mikrodatu veidā. Tas ļauj, ievērojot datu uzticamības aizsardzības pasākumus, nodrošināt lietotājiem statistikas tabulas, kas satur dažādas mainīgo lielumu kombinācijas.

Regula (ES) Nr. 70/2012 ir izstrādāta tā, lai pēc iespējas samazinātu transporta uzņēmumiem radīto slogu. Datu vākšanas pamatā ir izlases veida apsekojumi, tādējādi informācija tiek pieprasīta tikai par atlasītiem transportlīdzekļiem un par noteiktu laika posmu (parasti nedēļu). Dalībvalstis var neiekļaut apsekojumā pārvadājumu operācijas, kuru rādītāji nesasniedz noteiktas robežvērtības[3]. Tomēr tas varētu apgrūtināt salīdzināmību starp dalībvalstīm un apvienošanu ar informāciju no citiem datu avotiem.

Kravu autopārvadājumu statistikas tabulas, kas jāizplata *Eurostat,* ir noteiktas 2010. gada 10. marta Regulā (ES) Nr. 202/2010, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 6/2003 par statistikas izplatīšanu attiecībā uz kravu autopārvadājumiem[4].

[1] OV L 32, 3.2.2012., 1. lpp.
[2] OV L 163, 6.6.1998., 1. lpp.
[3] Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 70/2012 1. pantu katra dalībvalsts var izslēgt no šīs regulas darbības jomas tos autotransporta līdzekļus, kuru kravnesība vai maksimālā pieļaujamā masa ir zemāka par noteiktu limitu. Vienmotora transportlīdzekļiem šis limits nedrīkst pārsniegt 3,5 tonnu kravnesību vai 6 tonnu maksimālo pieļaujamo masu.
[4] OV L 61, 11.3.2010., 24. lpp.

1.3 POLITISKAIS KONTEKSTS

Lai izstrādātu kopēju transporta politiku, ir nepieciešamas padziļinātas zināšanas par kravu autopārvadājumu apmēru un attīstības pakāpi.

Eiropas zaļais kurss[5] ir izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir padarīt ES ekonomiku ilgtspējīgu, klimata un vides problēmas visās rīcībpolitikas jomās vēršot par izdevībām un padarot pārkārtošanos taisnīgu un pilnīgi iekļaujošu. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam ir jāsamazina par 90 %. Prioritārās darbības, kas veicamas, lai nodrošinātu pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti, ir šādas:

- multimodālo pārvadājumu veicināšana;
- atbalsts automatizētu un satīklotu mobilitātes risinājumu izvēršanai visos transporta veidos;
- labāka autopārvadājumu ārējo izmaksu jautājumu risināšana ar cenu noteikšanas palīdzību;
- ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanas un ieviešanas paātrināšana; un
- transporta radītā piesārņojuma samazināšana, jo īpaši pilsētās.

Komisija 2020. gada decembrī ierosināja "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju — Eiropas transporta virzība uz nākotni"[6], kurā izklāstīti plānotie pasākumi, lai pārveidotu ES transporta sistēmu atbilstoši Eiropas zaļā kursa mērķiem. Mobilitātes stratēģija ir vērsta uz ilgtspējīgu, pieejamu, iekļaujošu, gudru, noturīgu, elastīgu un konkurētspējīgu mobilitāti, un tā paredz transporta nozares fundamentālu pārveidi. No tā izriet trīs pieejas, kas jāpiemēro visiem transporta veidiem:

- pirmā pieeja paredz samazināt pašreizējo atkarību no fosilajām degvielām, aizstājot esošos transportlīdzekļu parkus un flotes ar mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un plašāk izmantojot atjaunojamo un mazoglekļa degvielu;
- otrā pieeja paredz palielināt tādu transporta veidu izmantošanu, kas rada mazāku piesārņojumu, un ievērojamu daļu no pašreizējiem iekšzemes kravu pārvadājumiem pa autoceļiem (75 %) novirzīt uz dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem;
- trešā pieeja paredz internalizēt ārējās izmaksas. Mobilitātes stratēģijai ir pievienots rīcības plāns, kurā uzskaitītas 82 iniciatīvas 10 galvenajās darbības jomās ar konkrētiem veicamajiem pasākumiem.

Saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012 savāktie dati ir svarīgi ne vien lēmumu pieņēmējiem, bet arī profesionālajām organizācijām, transporta uzņēmumiem, pētniekiem un modeļu izstrādātājiem autotransporta jomā. Apsekojuma rezultāti ir būtiski kravu autopārvadājumu tirgus uzraudzībai ES, un tos regulāri izmanto kā atsauces datus Komisijas paziņojumos, dienestu darba dokumentos un ietekmes novērtējumos. Padziļinātas zināšanas par šo tirgu palīdz uzlabot nozares uzņēmumu konkurētspēju. Saskaņā ar regulu tiek sagatavoti statistikas dati, kurus var izmantot arī, lai novērtētu potenciālu kravu pārvadājumu novirzīšanai no autotransporta uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem. Svarīgs datu kopums nākotnē būtu to kravu īpatsvars, kuras pārvadā, veicot intermodālos pārvadājumus.

1.4 REGULAS PIEMĒROŠANA DALĪBVALSTĪS UN CITĀS VALSTĪS

Regula (ES) Nr. 70/2012 ir tieši un visā pilnībā piemērojama visās dalībvalstīs un nosaka, lai dalībvalstis reizi ceturksnī nosūtītu datus saskaņā ar tās 5. pantu. Taču saskaņā ar Regulas (ES)

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

Nr. 70/2012 1. panta 3. punktu to nepiemēros Maltai, ja vien tādu Maltā reģistrēto kravas autotransporta līdzekļu skaits, kuriem ir izsniegtas licences starptautiskiem autopārvadājumiem, nepārsniedz 400 transportlīdzekļu. Šai nolūkā Maltai reizi gadā ir jāpaziņo *Eurostat* to kravas autotransporta līdzekļu skaits, kuriem ir izsniegtas licences starptautiskiem autopārvadājumiem. Maltai šis skaitlis ir jāpaziņo ne vēlāk kā līdz marta beigām tajā gadā, kas ir pēc gada, uz kuru attiecas kravas autotransporta līdzekļu skaits.

Šos datus iesniedz arī Norvēģija un Šveice. Savukārt kandidātvalstis — Melnkalne un Ziemeļmaķedonija — šos datus sniedz attiecīgi kopš 2016. un 2020. gada. Albānija pašlaik veic nepieciešamos pasākumus, lai izstrādātu un īstenotu kravu autopārvadājumu apsekojumu. *Eurostat* izmanto katru iespēju, lai mudinātu kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis izstrādāt un veikt kravu autopārvadājumu apsekojumus tā, lai tie atbilstu ES tiesību aktiem statistikas jomā.

2 REGULAS (ES) NR. 70/2012 ĪSTENOŠANAS UZRAUDZĪBA

2.1 JURIDISKO SAISTĪBU IEVĒROŠANA

Visas dalībvalstis nodrošina Regulā (ES) Nr. 70/2012 noteikto datu sniegšanas pienākumu izpildi ļoti augstā līmenī. Visas dalībvalstis iesniedz nepieciešamās datu kopas, bet kavēšanās tika konstatēta ļoti retos gadījumos, galvenokārt IT sistēmu atjauninājumu un personāla mainības dēļ. Tas ļauj sagatavot augstas kvalitātes savlaicīgu un ticamu statistiku par kravu autopārvadājumiem Eiropā.

2.2 DALĪBVALSTĪS IZMANTOTĀS DATU VĀKŠANAS METODES

Regulā (ES) Nr. 70/2012 paredzētie metodiskie risinājumi nodrošina sistēmu skaidri definētu mikrodatu vākšanai dalībvalstīs, pamatojoties uz valsts līmeņa apsekojumiem.

Eurostat apkopo informāciju par datu vākšanas metodēm valstīs (reģistru izmantošana, izlases veidošanas metodika, aptvērums utt.) un dara to pieejamu dokumentā *Kravu autopārvadājumu apsekojumu metodika dalībvalstīs, EBTA valstīs un kandidātvalstīs (Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries)*[7].

Turklāt ziņotājvalstis katru gadu atjaunina savas valsts metadatu datnes, izmantojot veidni "Euro SDMX metadatu struktūra". Valstu metadatos ir ietverts kravas autopārvadājumu datu statistisks izklāsts, informācija par attiecīgajiem valsts tiesību aktiem, izplatīšanas politiku un datu kvalitāti, visi metodoloģiskie atjauninājumi, un informāciju par apsekojumu un datu statistisko apstrādi[8].

2.3 SLOGS UN IZMAKSAS DALĪBVALSTĪM

Regula (ES) Nr. 70/2012 ir izstrādāta tā, lai līdz minimumam ierobežotu slogu dalībvalstīm. Lielākajai daļai dalībvalstu nav jāveic papildu pasākumi, jo to esošie procesi ir pietiekami, lai izpildītu regulas prasības par datu vākšanu.

Saskaņā ar valstu metadatu informāciju lielākā daļa ziņotājvalstu uzskata, ka ar datu sniegšanu saistītā darba slodze ir pieņemama. Starp valstīm pastāv būtiskas atšķirības attiecībā uz datu vākšanas slogu un izmaksām. Tās ir atkarīgas no datu vākšanā izmantotās izlases lieluma, kas dažādās valstīs ir

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (pieejama tikai angļu valodā).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (pieejamas tikai angļu valodā).

atšķirīgs, un no valstu datu apkopošanas sistēmām. Lielākā daļa valstu lēša, ka vidējais laiks, kas respondentiem bija nepieciešams, lai ziņotu datus par vienu transportlīdzekli, kurš tiek izmantots pārvadājumos attiecīgajā pārskata periodā, bija aptuveni 30–45 minūtes. Dažas valstis ziņo, ka vidējais laiks ir 20–30 minūtes.

Komisija atbalsta dalībvalstu centienus sagatavot valsts kravas autopārvadājumu statistikas datus. *Eurostat* pārvalda valstu mikrodatus un apkopo statistiku (D tabulas) par autopārvadājumiem, kurus katrā valstī veic citās valstīs reģistrēti transportlīdzekļi. Šī statistika tiek nosūtīta atpakaļ valstu statistikas iestādēm, lai tās varētu iegūt pilnīgu statistikas informāciju par visiem kravu autopārvadājumiem, kas to teritorijā veikti ar kravas automobiļiem, kuri reģistrēti jebkurā ES dalībvalstī (izņemot Maltu), Šveicē un Norvēģijā, un var sagatavot pilnīgu valsts statistiku. Regulas (ES) Nr. 70/2012 īstenošana un Komisijas nodrošinātās D tabulas ļauj ziņotājvalstīm nevākt datus par to teritorijā izmantotajiem ārvalstu kravas automobiļiem, izmantojot īpašus valsts apsekojumus. Tādējādi iegūto statistikas datu sniegtie ieguvumi vairāk nekā atsver datu vākšanas radītās izmaksas un slogu.

Turklāt informācijas vākšana un pārvaldība mikrodatu līmenī ļauj *Eurostat* elastīgā veidā — nekavējoties un bez papildu pasākumu veikšanas valstu līmenī — apmierināt lietotāju vajadzību pēc statistikas informācijas. *Eurostat* un dalībvalstis izplata attiecīgi kravu autopārvadājumu statistiku un publicē D tabulas, ievērojot Regulas (EK) Nr. 202/2010 nosacījumus.

2.4 ADMINISTRATĪVĀ SLOGA MAZINĀŠANA UN VIENKĀRŠOŠANA

Administratīvā sloga mazināšana un vienkāršošana pastāvīgs Komisijas mērķis. *Eurostat* sadarbībā ar valstu statistikas pārvaldēm veic konkrētas darbības, lai valstīm mazinātu datu vākšanas un ziņošanas slogu. Tās ir šādas:

1. instrumentu izstrāde ar mērķi atvieglot reģionu detalizēto datu ziņošanu (piemēram, tabulas, kurās saskaņoti pasta indeksi un *NUTS*[9] 3. līmeņa kodi, lai izmantotu informāciju, kas sākotnēji kodēta tikai pēc pasta indeksa);
2. jaunizstrādāti datu kopu validēšanas rīki, kas ļauj ziņotājvalstīm validēt savus datus pirms to oficiālas nosūtīšanas *Eurostat* un sniegt atgriezenisko saiti par konkrētām kļūdām attiecībā uz katru datu kopu;
3. regulāras dalībvalstu, EBTA valstu, kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu ekspertu sanāksmes (Komisijas Ekspertu grupa kravu autopārvadājumu statistikas jautājumos un vajadzības gadījumā darba grupas), lai apmainītos ar labo praksi un apspriestu ar datu kvalitāti, metodikas jautājumiem un turpmāko progresu saistītus tematus.

Lai mazinātu respondentiem radīto slogu, vairākas dalībvalstis ir sniegušas datus, izmantojot e-aptaujas anketas, elektroniskās *Excel* darblapas vai mobilās lietojumprogrammas transportam, nevis papīra dokumentus. Paredzams, ka tuvākajā nākotnē līdzīgas metodes piemēros arī citas valstis.

2.5 DATU VALIDĒŠANA UN SAŅEMTO STATISTIKAS DATU KVALITĀTE

Datu vākšana un nosūtīšana ir dalībvalstu pienākums, *Eurostat* veic visus nepieciešamos pasākumus, kas paredzēti, lai atklātu visas kļūdas saņemtajos datos, kā arī uztur sarežģītu IT sistēmu datu validēšanai un apstrādei. Kopš 2022. gada *Eurostat* ir izstrādājis modernu un drošāku IT sistēmu, kas

[9] Statistiski teritoriālo vienību nomenklatūra: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (pieejama angļu, franču un vācu valodā).

ietver divas uzlabotas sastāvdaļas: jaunus datu validēšanas rīkus, kas ieviesti kopš 2023. gada janvāra; un jaudīgu programmatūru (statistiskās analīzes sistēmas — SAS) mikrodatu un metadatu apstrādei. Jaunā IT sistēma tiks pilnībā izstrādāta līdz 2023. gada decembrim, un tā paaugstinās veikto kvalitātes pārbaužu standartus. Šī modernizētā datu validēšanas un apstrādes sistēma būs noderīga kravu autopārvadājumu datu vākšanā.

No dalībvalstīm saņemto datu kvalitāte kopumā ir ļoti laba. Visas dalībvalstis pārskata datus, ja tiek atklātas kļūdas. *Eurostat* piemēro detalizētu validēšanas procesu ceturkšņa mikrodatiem un laikrindu pārbaudes ceturkšņa un gada kravu pārvadājumu datiem.

- Mikrodatu validēšana: Dalībvalstis nosūta datu kopas *Eurostat*, izmantojot *EDAMIS* portālu un datnēs, kas ir saderīgas ar *SDMX* standartu (statistikas datu un metadatu apmaiņa). Pēc tam saņemtajām datu kopām tiek piemērots uzticams trīs posmu validēšanas process.
  - Pirmkārt, *STRUVAL* (*STRUctural VALidation*) rīks validē katru datu kopu attiecībā uz formātu, obligāto lauku pilnīgumu, struktūras un izmantoto kodu pareizību.
  - Otrkārt, *CONVAL* (*CONtent VALidation*) rīks validē katras datu kopas saturu, pamatojoties uz iepriekš definētiem noteikumiem. Ziņotājas dalībvalstis par katru nosūtīto datu kopu saņem validācijas ziņojumu, kurā ietverta informācija, kas ļauj viegli labot kļūdas. *Eurostat* pastāvīgi atjaunina piemērojamos validēšanas noteikumus, lai nodrošinātu atbilstību mainīgajām vajadzībām un sagatavotu kvalitatīvus statistikas datus.
  - Treškārt, vēl viens validēšanas noteikumu kopums tiek piemērots IT datu pārvaldības sistēmā, kur datiem ir jābūt pareiziem 99,5 % apmērā, un tikai tad tos var uzglabāt datubāzē turpmākai apstrādei.
- Laikrindu pārbaudes: Komisija uzskata, ka ir svarīgi pirms datu publicēšanas identificēt netipiskos datus laikrindās. Tāpēc *Eurostat* veic gan ceturkšņa, gan gada datu laikrindu pārbaudes. Ir svarīgi, ka ziņotājvalstis apstiprina tendences gadījumos, kad ir vērojamas būtiskas svārstības. Vajadzības gadījumā valstis iesniedz pārskatītas datu kopas vai paskaidrojumus par to, kāds ir iemesls šādām ievērojamām laikrindu svārstībām. Šie paskaidrojumi ir iekļauti dokumentā "Piezīmes par valstīm un tabulām"[10].

2.6 METODISKAIS ATBALSTS DALĪBVALSTĪM

Eurostat pastāvīgi sniedz metodisku un tehnisku atbalstu dalībvalstīm un uztur uzticamu datu un metadatu informācijas sistēmu kravu autopārvadājumu statistikas sagatavošanai.

Eurostat ir izstrādājis divas atsauces rokasgrāmatas par Regulas (ES) Nr. 70/2012 īstenošanu:

- *Kravu autopārvadājumu metodika (Road freight transport methodology)*[11], kurā ir sniegts metodiskais pamats kravu autopārvadājumu statistikas datu apkopošanai dalībvalstīs, EBTA valstīs, kandidātvalstīs un potenciālajās kandidātvalstīs;
- *Kravu autopārvadājumu apsekojumu metodika dalībvalstīs, EBTA valstīs un kandidātvalstīs (Methodologies used in surveys road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries)*, kurā apskatīti ziņotājvalstīs veikto kravu autopārvadājumu apsekojumu metodiskie aspekti.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (pieejamas tikai angļu valodā).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (pieejama tikai angļu valodā).

2.7 DATU IZPLATĪŠANA

2.7.1 *Eurostat* izplatīšanas tabulas

Apkopoti dati, kuru pamatā ir mikrodati, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012, tiek publicēti *Eurostat* izplatīšanas datubāzē[12]. Lietotāji var aplūkot detalizētas statistikas datu tabulas, kas sagatavotas Regulas (ES) Nr. 202/2010 noteikumiem. Ir pieejamas 43 tabulas par kravu autopārvadājumiem, kuras papildina ES metadatu datne un vairākas valstu metadatu datnes.

Eurostat 2022. gadā izplatīja jaunu tabulu par kravu autopārvadājumu teritoriālajiem rādītājiem (tonnkilometros), kas definēti kā rādītāji valsts teritorijā neatkarīgi no valsts, kurā pārvadātājs ir reģistrēts. Lai aprēķinātu pārvadājumu teritoriālos rādītājus, katras dalībvalsts deklarētie starptautisko autopārvadājumu rādītāji tiek sadalīti nolūkā atspoguļot visās pārējās ES dalībvalstīs veikto pārvadājumu rādītājus. Transporta rādītāju datu attiecināšana uz pārējām dalībvalstīm ietver iespējamā brauciena maršruta modelēšanu un tā prognozēšanu ES ceļu tīklā. *Eurostat* to aprēķina, izmantojot attāluma matricu. Jaunajā tabulā apkopoti kopējie, iekšzemes, starptautiskie un kabotāžas pārvadājumu rādītāji par katru ES dalībvalsti, ES-27 kopumā, Norvēģiju un Šveici. Šīs tabulas sagatavošanā izmantotie valsts un kabotāžas dati ir dati, kas savākti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012.

2.7.2 Publikācijas

Eurostat sagatavo statistikas izklāstus *Statistics Explained* par kravu autopārvadājumiem; tajos plašsaziņas līdzekļu un sabiedrības vajadzībām ir sniegta datu analīze. Tie aptver šādus tematus:

- kravu autopārvadājumu nozares vispārējās tendences (*General trends in road freight transport*)[13];
- kravu autopārvadājumu statistika pēc transportlīdzekļa raksturlielumiem (*Road freight transport by vehicle characteristics*)[14];
- kravu autopārvadājumu statistika pēc braucienu raksturlielumiem (*Road freight transport by journey characteristics*)[15];
- kravu autopārvadājumu statistika pa preču veidiem (*Road freight transport by type of goods*)[16];
- Kravu autopārvadājumu statistika — kabotāža (*Road freight transport — cabotage*)[17].

Šie izklāsti tiek atjaunināti katru gadu (izņemot pantu par kabotāžu, kas līdz 2022. gadam tika atjaunināts reizi divos gados, bet no 2023. gada arī tiks atjaunināts katru gadu). Izklāsti tiek atjaunināti pēc tam, kad ir pabeigta attiecīgā pārskata gada datu apkopošana.

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (pieejama angļu, franču un vācu valodā).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (pieejams tikai angļu valodā).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (pieejams tikai angļu valodā).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (pieejams tikai angļu valodā).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (pieejams tikai angļu valodā).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (pieejams tikai angļu valodā).

2.7.3 Anonimizēti dati

Saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 557/2013[18], mikrodati par kravu autopārvadājumiem tiek anonimizēti un darīti pieejami pētniecības iestādēm zinātniskiem nolūkiem. Komisija (*Eurostat*) saņem anonimizētu datu pieprasījumus, un piekļuve tiem tiek piešķirta pēc Komisijas (*Eurostat*) un valstu statistikas iestāžu kopīga apstiprinājuma saņemšanas. Piekļuve Eiropas kravu autopārvadājumu apsekojuma anonimizētajiem datiem 2021., 2022. gadā un 2023. gada pirmajos astoņos mēnešos tika piešķirta septiņām dažādām pētniecības iestādēm.

2.7.4 Citi izplatīšanas līdzekļi

Dati tiek izplatīti arī lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguves veidā *Eurostat* ziņu rakstos (piemēram, "Kravu autopārvadājumu pieaugums no 2021. gada[19]) un citās Eurostat publikācijās (piemēram, "Galvenie rādītāji par Eiropas transportu"[20], "Galvenie rādītāji par ES pasaulē"[21], "*Eurostat* reģionālā gadagrāmata"[22] un "Galvenie Eiropas pārtikas aprites rādītāji"[23]). Dati tiek izplatīti arī citu Komisijas ģenerāldirektorātu publikācijās, jo īpaši Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta publikācijās (piemēram, statistikas bukletā[24]). Visi dati, kas iekļauti lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguvēs un publikācijās, tiek publicēti arī *Eurostat* izplatīšanas datubāzē.

3 KRAVU AUTOPĀRVADĀJUMU STATISTIKAS TURPMĀKA PILNVEIDOŠANA

Eiropas zaļais kurss, kura mērķis ir līdz 2050. gadam padarīt ES par klimatneitrālu pasaules daļu, ietver transformatīvu rīcībpolitiku kopumu, kuru plānots īstenot visās tautsaimniecības nozarēs, tostarp transporta nozarē. Kravu autopārvadājumu statistika var palīdzēt noteikt politikas mērķrādītājus un uzraudzīt to īstenošanu. Tas tiek panākts, nodrošinot datus par pārvadāto preču apjomu, nobrauktajiem kilometriem, autotransporta aprīkojumu un infrastruktūru. Kravu autopārvadājumi ir īpaši svarīga nozare, jo tā veido lielāko ES iekšzemes kravu pārvadājumu daļu (2021. gadā — 77,3 % tonnkilometru izteiksmē)[25].

Komisijas Ekspertu grupas kravu autopārvadājumu statistikas jautājumos sanāksmēs *Eurostat*, dalībvalstis, EBTA valstis, kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis apspriež ar datiem saistītās vajadzības, veidus, kā uzlabot kravu autopārvadājumu statistiku, un veidus, kā vēl vairāk samazināt datu vākšanas slogu.

Viena tendence, kas aizsākās 2018. gadā, attiecas uz turpmāko statistikas sagatavošanu par pārvadājumiem ar vieglajiem specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem. Ar šādiem transportlīdzekļiem netiek pārvadātas ļoti smagas kravas, bet ar tiem tomēr tiek nobraukts liels skaits

[18] Komisijas Regula (ES) Nr. 557/2013 (2013. gada 17. jūnijs), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 223/2009 par Eiropas statistiku attiecībā uz konfidenciālu datu pieejamību zinātniskiem nolūkiem un ar ko atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 831/2002 (OV L 164, 18.6.2013., 16. lpp.).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (pieejams tikai angļu valodā).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (pieejams tikai angļu valodā).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (pieejams tikai angļu valodā).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (pieejams tikai angļu valodā).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (pieejams tikai angļu valodā).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (pieejams tikai angļu valodā).
[25] Avots: *Eurostat* tabula "Iekšzemes kravu pārvadājumu sadalījums pa transporta veidiem": https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (pieejama angļu, franču un vācu valodā).

kilometru pilsētu teritorijās, tādējādi ievērojami palielinot emisijas un sastrēgumus. Turklāt aizvien plašāka šo transportlīdzekļu izmantošana ir vērojama arī starppilsētu un starptautiskajos braucienos. Daudzām valstīm kļūst svarīgi iegūt datus par vieglajiem specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem, jo tie tiek iekļauti ES transporta politikas un saistīto tiesību aktu darbības jomā. Daļu no datiem par vieglajiem specializētas izmantošanas transportlīdzekļiem var iegūt arī no tehnisko apskašu reģistriem, kuros tiek apkopota informācija par transportlīdzekļa dzinēja tipu, svara klasi un degvielas tipu, kā arī par tā emisiju kontroles tehnoloģiju.

Lai apspriestu datu vākšanas metodoloģiju, tostarp definīcijas, robežvērtības, datu avotus un mainīgos lielumus, 2018. gadā tika izveidota darba grupa, kuras uzmanības lokā ir vieglie specializētas izmantošanas transportlīdzekļi. Darba grupa 2022. gadā izstrādāja metodoloģisku dokumentu, kā arī potenciālo anketu variantus, ko varētu izmantot attiecīgajai datu vākšanai. *Eurostat* 2022. gada dotāciju kontekstā ierosināto metodoloģiju testē vairākas dalībvalstis. Tiklīdz būs pieejami ar dotācijām finansēto projektu rezultāti, grupa precizēs ierosināto metodoloģiju.

Rakstiskajās konsultācijās 2022. gadā ziņotājvalstis tika aicinātas sniegt savu ieguldījumu attiecībā uz iespējamiem uzlabojumiem un jauniem mainīgajiem lielumiem datu vākšanā par kravu autopārvadājumiem. To ieguldījums šajās konsultācijās bija šāds:

- apsekojamo transportlīdzekļu kategoriju saskaņošana datu vākšanai saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 70/2012;
- papildu mainīgais lielums par degvielas veidu;
- fakultatīvā mainīgā lieluma A1.1 (“iespēja izmantot transportlīdzekli kombinētajam transportam”) iespējamā izslēgšana;
- priekšlikums ziņot fakultatīvo mainīgo lielumu A1.6 par *NACE* kategorijām divu ciparu līmenī, nevis četru ciparu līmenī;
- jauns fakultatīvs mainīgais lielums par mehānisko transportlīdzekļu emisijas klasi.

Šie jautājumi tika apspriesti Komisijas Ekspertu grupas kravu autopārvadājumu statistikas jautājumos 2022. gada sanāksmē, un tie tiks izskatīti turpmākajās šīs grupas sanāksmēs.

4 SECINĀJUMI

Regulas (ES) Nr. 70/2012 par kravu autopārvadājumu statistikas datiem īstenošanas gaitā iegūtā pieredze un rezultāti ir uzskatāmi par pozitīviem. Dalībvalstis ievēro datu sniegšanas pienākumus, un resursi, kas ir piešķirti valstu un Komisijas līmenī, ļauj sagatavot kvalitatīvus rezultātus. Komisija atbalsta dalībvalstis Regulas (ES) Nr. 70/2012 īstenošanā un mudina kandidātvalstis un potenciālās kandidātvalstis izstrādāt un veikt kravu autopārvadājumu apsekojumus. Komisija ir modernizējusi savu IT sistēmu nosūtīto mikrodatu validēšanai un apstrādei un ir plašāk izplata kravu autopārvadājumu statistikas datus. Komisijas Ekspertu grupas kravu autopārvadājumu statistikas jautājumos joprojām ir struktūra, kurā aktīvi apspriež regulas īstenošanu un iespējamos uzlabojumus.

Regula (ES) Nr. 70/2012 joprojām ir lietderīgs un efektīvs rīks kvalitatīvu, uzticamu un salīdzināmu kravu autopārvadājumu statistikas datu sagatavošanai gan ES gan valstu līmenī, tādējādi novēršot nevajadzīgu darba dublēšanu. Sagatavotie statistiskas dati tiek izplatīti tabulu formā *Eurostat* izplatīšanas datubāzē un publikācijās kā anonimizētas datu kopas, kā arī lietotāju vajadzībām pielāgotu datu izguves veidā. Kravu autopārvadājumu statistika ir būtiski svarīga rīcībpolitikas izstrādei un novērtēšanai un kravu autopārvadājumu tirgus Eiropas Savienībā.