EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.1.2024
COM(2024) 9 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží

1 ÚVOD

1.1 CÍL ZPRÁVY

Článek 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 70/2012 ze dne 18. ledna 2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží[1] stanoví, že Komise musí Evropskému parlamentu a Radě do 31. prosince 2014, a poté každé tři roky, předložit zprávu o uplatňování uvedeného nařízení. Toto je čtvrtá zpráva, kterou se uvedený požadavek splňuje.

První oddíl této zprávy popisuje souvislosti, politický kontext a oblast působnosti uvedeného nařízení. Druhý oddíl popisuje jeho provádění členskými státy a Komisí (Eurostatem), zátěž a náklady členských států spojené se sběrem údajů, metodické otázky a otázky kvality údajů a různé způsoby zveřejňování statistik silniční nákladní dopravy. Dva poslední oddíly pojednávají o možném budoucím vývoji statistiky silniční nákladní dopravy a uvádějí hlavní závěry zprávy.

1.2 SOUVISLOSTI PRÁVNÍHO RÁMCE

Nařízení (EU) č. 70/2012 je přepracovaným zněním nařízení Rady (ES) č. 1172/98 ze dne 25. května 1998 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží[2] a znamená pokrok ve vývoji dopravních statistik v EU. Je právním základem pro shromažďování široké škály údajů v oblasti silniční nákladní dopravy.

Nařízení (EU) č. 70/2012 Komisi, ostatním orgánům EU a vládám jednotlivých zemí poskytuje srovnatelné, spolehlivé, harmonizované, pravidelné a úplné statistické údaje o rozsahu a vývoji silniční přepravy zboží. Tyto informace jsou potřebné pro přípravu, sledování a hodnocení politik EU.

Členské státy zasílají tyto informace Komisi ve formě mikrodat. To umožňuje, aby s ohledem na ochranná opatření týkající se spolehlivosti údajů byly uživatelům poskytovány statistické tabulky obsahující různé kombinace proměnných.

Nařízení (EU) č. 70/2012 je koncipováno tak, aby minimalizovalo zátěž pro dopravní společnosti. Sběr údajů je založen na výběrovém zjišťování, a proto jsou informace vyžadovány pouze za výběrový soubor vozidel a za omezenou dobu (obvykle týden). Členské státy mohou ze zjišťování vyjmout dopravu uskutečňovanou vozidly nedosahujícími určité prahové hodnoty[3]. To by však mohlo bránit srovnatelnosti mezi členskými státy a kombinování s informacemi z jiných zdrojů údajů.

Tabulky týkající se statistiky silniční nákladní dopravy, které má Eurostat šířit, jsou definovány v nařízení (EU) č. 202/2010 ze dne 10. března 2010, kterým se mění nařízení (ES) č. 6/2003 o šíření statistiky silniční přepravy zboží[4].

[1] Úř. věst. L 32, 3.2.2012, s. 1.
[2] Úř. věst. L 163, 6.6.1998, s. 1.
[3] V souladu s článkem 1 nařízení (EU) č. 70/2012 může každý členský stát vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení nákladní silniční vozidla, jejichž užitečná hmotnost nebo maximální přípustná hmotnost je nižší než určitá mezní hodnota. Tato hodnota nesmí přesáhnout užitečnou hmotnost 3,5 tuny nebo maximální přípustnou hmotnost 6 tun u jednotlivých motorových vozidel.
[4] Úř. věst. L 61, 11.3.2010, s. 24.

1.3 POLITICKÉ SOUVISLOSTI

Rozvoj společné dopravní politiky vyžaduje důkladnou znalost rozsahu a vývoje silniční nákladní dopravy.

Zelená dohoda pro Evropu[5] je strategie růstu EU, jejímž cílem je zajistit udržitelnost hospodářství EU přeměnou klimatických a environmentálních výzev v příležitosti ve všech oblastech politiky a zajištěním, aby tato transformace byla spravedlivá a inkluzivní pro všechny. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. Prioritní opatření pro přechod k udržitelné a inteligentní mobilitě zahrnují:

- posílení multimodální dopravy,
- podporu zavádění řešení automatizované a propojené mobility napříč různými druhy dopravy,
- lepší řešení externích nákladů na dopravní činnosti prostřednictvím stanovení cen,
- zvýšení výroby a zavádění udržitelných alternativních pohonných hmot a
- snížení znečištění z dopravy, zejména ve městech.

V prosinci 2020 navrhla Komise „Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“[6], která nastiňuje plánované kroky k transformaci dopravního systému EU v souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu. Strategie mobility sleduje vizi udržitelné, cenově dostupné, inkluzivní, inteligentní, odolné a konkurenceschopné mobility a vyžaduje zásadní transformaci odvětví dopravy. To se promítá do tří přístupů, které by se měly uplatnit na všechny druhy dopravy:

- prvním je snížit závislost na fosilních palivech nahrazením stávajících vozových parků vozidly s nízkými a nulovými emisemi a zvýšit využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv,
- druhým je zvýšit využívání méně znečišťujících druhů dopravy a přesunout podstatnou část vnitrozemské nákladní dopravy, která se realizuje po silnici (75 %), na železnici a vnitrozemské vodní cesty,
- třetím je internalizace externích nákladů. Strategii mobility doprovází akční plán, který zahrnuje 82 iniciativ v deseti klíčových oblastech činnosti a uvádí konkrétní opatření, která mají být přijata.

Údaje shromažďované podle nařízení (EU) č. 70/2012 jsou důležité nejen pro osoby s rozhodovací pravomocí, ale také pro profesní organizace, dopravní společnosti, výzkumné pracovníky a tvůrce modelů v oblasti silniční dopravy. Výsledky zjišťování mají zásadní význam pro sledování trhu silniční nákladní dopravy v EU a pravidelně se na ně odkazuje ve sděleních Komise, v pracovních dokumentech útvarů Komise a v posouzeních dopadů. Důkladná znalost trhu přispívá ke zlepšení konkurenceschopnosti podniků v tomto odvětví. Na základě nařízení se vytváří statistiky, které lze rovněž využít k posouzení potenciálu přechodu od dopravy zboží po silnici k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí. Důležitým budoucím souborem údajů by byl podíl nákladní dopravy využívající intermodální dopravu.

1.4 POKRYTÍ ČLENSKÝCH STÁTŮ A OSTATNÍCH ZEMÍ

Nařízení (EU) č. 70/2012 se použije přímo a v celém rozsahu na všechny členské státy a vyžaduje, aby tyto státy předávaly každé čtvrtletí údaje v souladu s článkem 5. Avšak v souladu s čl. 1 odst. 3 se nařízení (EU) č. 70/2012 nebude vztahovat na Maltu, dokud počet nákladních silničních vozidel

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

registrovaných na Maltě, jež mají povolení k mezinárodní silniční přepravě zboží, nepřekročí 400 vozidel. Za tímto účelem musí Malta jednou ročně hlásit Eurostatu počet vozidel, která jsou oprávněna provozovat mezinárodní silniční přepravu zboží. Malta musí tento počet hlásit nejpozději do konce března roku následujícího po roce, jehož se počet vozidel přepravujících zboží po silnici týká.

Tyto údaje poskytují také Norsko a Švýcarsko. Z kandidátských zemí poskytují tyto údaje Černá Hora (od roku 2016) a Severní Makedonie (od roku 2020). Albánie v současné době přijímá nezbytná opatření k vypracování a provedení zjišťování týkajícího se silniční nákladní dopravy. Eurostat využívá každé příležitosti k tomu, aby povzbudil kandidátské země a potenciální kandidátské země, aby koncipovaly a prováděly svá zjišťování v oblasti silniční nákladní dopravy tak, aby byly v souladu s právními předpisy EU v oblasti statistiky.

2 SLEDOVÁNÍ PROVÁDĚNÍ NAŘÍZENÍ (EU) Č. 70/2012

2.1 DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍCH POVINNOSTÍ

Všechny členské státy zachovávají velmi vysokou úroveň dodržování povinností ohledně poskytování údajů podle definice v nařízení (EU) č. 70/2012. Požadované soubory údajů předložily všechny členské státy, přičemž ke zpoždění došlo jen v malém počtu případů, zejména v důsledku aktualizací jejich informačních systémů a fluktuace zaměstnanců. Díky tomu lze vytvářet vysoce kvalitní, včasné a spolehlivé statistiky v oblasti silniční nákladní dopravy v Evropě.

2.2 METODY SBĚRU ÚDAJŮ POUŽÍVANÉ V ČLENSKÝCH STÁTECH

Metodická ustanovení stanovená v nařízení (EU) č. 70/2012 poskytují rámec pro shromažďování přesně definovaných mikrodat členskými státy na základě vnitrostátních zjišťování.

Eurostat shromažďuje informace o vnitrostátních metodách shromažďování údajů (používání registrů, metodika výběru vzorku, rozsah atd.) a zveřejňuje je v dokumentu *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*[7] (Metodiky používané při zjišťováních týkajících se silniční nákladní dopravy v členských státech, zemích ESVO a kandidátských zemích).

Vykazující země navíc každoročně aktualizují své vnitrostátní soubory metadat v šabloně „struktura pro metadata Euro SDMX“. Vnitrostátní metadata obsahují statistickou prezentaci údajů o silniční nákladní dopravě; informace o příslušných vnitrostátních právních předpisech, politice šíření informací a kvalitě údajů; veškeré aktualizace metodiky; a informace o zjišťování a statistickém zpracování údajů[8].

2.3 ZÁTĚŽ A NÁKLADY PRO ČLENSKÉ STÁTY

Nařízení (EU) č. 70/2012 je koncipováno tak, aby co nejvíce omezovalo zátěž pro členské státy. Většina členských států nemusí přijímat dodatečná opatření, protože jejich stávající postupy jsou ke splnění požadavků nařízení týkajících se sběru údajů dostatečné.

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (k dispozici pouze v angličtině).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (k dispozici pouze v angličtině).

Podle informací vykázaných v národních metadatech považovala převážná většina vykazujících zemí pracovní zátěž spojenou s poskytováním údajů za přijatelnou. Mezi jednotlivými zeměmi jsou značné rozdíly, pokud jde o zátěž a náklady spojené se sběrem údajů. Ty závisí na velikosti vzorku používaného ke sběru údajů, který se v jednotlivých zemích liší, a na vnitrostátních systémech sestavování údajů. Průměrnou dobu, za kterou respondenti vykazují údaje o jednom vozidle s dopravní činností v průběhu období zjišťování, odhaduje většina zemí na přibližně 30 až 45 minut. Několik zemí uvádí průměrnou dobu v rozmezí 20 až 30 minut.

Komise k úsilí členských států zaměřenému na tvorbu národních statistik silniční nákladní dopravy přispívá. Eurostat spravuje vnitrostátní mikrodata a sestavuje statistiky (přehledy D) pro dopravní činnost v každé zemi podle vozidel registrovaných v jiných zemích. Tyto statistiky se zasílají zpět národním statistickým úřadům, aby měly tyto úřady úplné statistické informace o všech operacích v silniční nákladní dopravě uskutečněných na jejich území nákladními vozidly registrovanými kdekoli v EU (kromě Malty), ve Švýcarsku a v Norsku a mohly vytvářet úplné národní statistiky. Provádění nařízení (EU) č. 70/2012 a přehledy D poskytované Komisí usnadňují vykazujícím zemím shromažďování údajů o činnosti zahraničních nákladních vozidel na jejich území prostřednictvím specializovaných vnitrostátních zjišťování. Nad náklady a zátěží spojenými se sběrem údajů proto výrazně převažuje přínos výsledných statistik.

Shromažďování a správa informací na úrovni mikrodat dále Eurostatu poskytuje pružnost při uspokojování potřeb uživatelů, pokud jde o statistické údaje, aniž by docházelo ke zpoždění a bylo vyžadováno další úsilí na vnitrostátní úrovni. Šíření statistiky silniční nákladní dopravy Eurostatem a další zveřejňování přehledů D členskými státy je v souladu s ustanoveními nařízení (EU) č. 202/2010.

2.4 SNÍŽENÍ A ZJEDNODUŠENÍ ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE

Snížení a zjednodušení administrativní zátěže je stálým cílem Komise (Eurostatu). Ve spolupráci s národními statistickými úřady Eurostat provádí specifické činnosti zaměřené na snížení zátěže členských států spojené se sběrem a vykazováním údajů. Tato opatření zahrnují:

1. vývoj nástrojů usnadňujících vykazování podrobných regionálních údajů (např. tabulek uvádějících poštovní směrovací čísla a odpovídající kódy úrovně NUTS 3[9] za účelem využití informací, které byly původně označovány pouze poštovním směrovacím číslem);
2. nově vyvinuté nástroje pro ověřování souborů údajů, které vykazujícím zemím umožňují validovat jejich údaje před jejich oficiálním předáním Eurostatu a poskytovat zpětnou vazbu týkající se konkrétních chyb u každého souboru údajů;
3. pravidelná setkání odborníků z členských států, zemí ESVO, kandidátských zemí a potenciálních kandidátských zemí (expertní skupiny Komise pro statistiku silniční nákladní dopravy a v případě potřeby pracovních skupin) za účelem výměny osvědčených postupů a diskuse o kvalitě údajů, metodických otázkách a budoucím pokroku.

Aby se snížila zátěž respondentů, nevykazovalo několik členských států údaje pomocí tištěných dokumentů, nýbrž pomocí elektronických dotazníků, excelových tabulek nebo mobilních aplikací pro dopravu. Očekává se, že podobné metody bude v blízké budoucnosti používat více zemí.

[9] Klasifikace územních statistických jednotek: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).

2.5 VALIDACE ÚDAJŮ A KVALITA OBDRŽENÝCH STATISTICKÝCH ÚDAJŮ

Za sběr a předávání údajů sice zodpovídají členské státy, avšak Eurostat přijímá veškerá nezbytná opatření ke zjištění chyb v obdržených údajích a udržuje sofistikovaný informační systém pro validaci a zpracování údajů. Od roku 2022 vyvíjí Eurostat pokročilejší a spolehlivější informační systém, který obsahuje dvě vylepšené součásti: nové nástroje pro validaci údajů, které jsou zavedeny od ledna 2023, a výkonný software (systémy statistické analýzy – SAS) pro zpracování mikrodat a metadat. Do prosince 2023 bude nový informační systém bude plně vyvinut a zvýší standardy prováděných kontrol kvality. Tento modernizovaný systém pro validaci a zpracování údajů bude přínosem pro sběr údajů o silniční nákladní dopravě.

Celkově je kvalita údajů obdržených od členských států velmi dobrá. Jsou-li zjištěny chyby, všechny členské státy údaje revidují. Eurostat používá podrobný proces validace čtvrtletních mikrodat a kontroly časových řad u čtvrtletních a ročních údajů o nákladní dopravě.

- validace mikrodat: Členské státy předávají Eurostatu datové soubory prostřednictvím portálu EDAMIS a v souborech, které jsou kompatibilní se standardem SDMX (standard pro výměnu statistických údajů a metadat). U obdržených souborů údajů se poté použije spolehlivý třístupňový validační proces.
    - Za prvé, nástroj STRUVAL (strukturální validace) ověřuje každý soubor údajů z hlediska formátu, úplnosti povinných polí a správnosti použité struktury a kódů.
    - Za druhé, nástroj CONVAL (validace obsahu) validuje obsah každého souboru údajů na základě předem stanovených pravidel. Vykazující členské státy obdrží pro každý předaný soubor údajů zprávu o validaci, která obsahuje podrobnosti, které usnadňují opravu případných chyb. Eurostat neustále aktualizuje používaná pravidla validace, aby vyhovovala měnícím se potřebám a zajišťovala tvorbu vysoce kvalitních statistik.
    - Za třetí, v informačním systému pro správu údajů se uplatňuje další soubor pravidel pro validaci, kde se požaduje, aby byly údaje z 99,5 % správné, než mohou být uloženy v databázi za účelem dalšího zpracování.
- Kontroly časových řad: Komise považuje za důležité určit odlehlé hodnoty v časových řadách předtím, než se údaje zveřejní. Eurostat proto provádí kontroly časových řad čtvrtletních i ročních údajů. Je důležité, aby vykazující země potvrdily trendy v případě, že jsou pozorovány velké odchylky. V případě potřeby země předloží revidované soubory údajů nebo vysvětlení týkající se důvodů značných odchylek časových řad. Tato vysvětlení jsou uvedena ve zvláštních poznámkách k jednotlivým zemím a tabulce (*Country and table specific notes* [10].)

2.6 METODICKÁ PODPORA ČLENSKÝM STÁTŮM

Eurostat poskytuje členským státům nepřetržitou metodickou a technickou podporu a udržuje spolehlivý datový a metadatový informační systém pro tvorbu statistik silniční nákladní dopravy.

Pro provádění nařízení (EU) č. 70/2012 vypracoval Eurostat dvě referenční příručky:

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (k dispozici pouze v angličtině).

- příručku *Road freight transport methodology*[11] (Metodika silniční nákladní dopravy), která nastiňuje metodický základ pro sestavování statistiky silniční nákladní dopravy v členských státech, zemích ESVO, kandidátských zemích a potenciálních kandidátských zemích;
- příručku *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (Metodiky používané při zjišťováních týkajících se silniční nákladní dopravy v členských státech, zemích ESVO a kandidátských zemích), které představují metodické aspekty zjišťování týkajících se silniční nákladní dopravy prováděných ve vykazujících zemích.

2.7 ŠÍŘENÍ ÚDAJŮ

2.7.1 Tabulky Eurostatu pro šíření údajů

Souhrnné údaje vycházející z mikrodat shromážděných podle nařízení (EU) č. 70/2012se zveřejňují v databázi Eurostatu pro šíření údajů[12]. Uživatelé mohou získat podrobné statistické tabulky vypracované v souladu s ustanoveními nařízení (EU) č. 202/2010. Existuje 43 tabulek týkajících se silniční nákladní dopravy doplněných jedním souborem metadat EU a několika vnitrostátními soubory metadat.

V roce 2022 Eurostat rozeslal novou tabulku územně vymezené výkonnosti silniční nákladní dopravy (v tunokilometrech), která je definována jako výkonnost na území státu nezávislá na zemi registrace dopravce. Pro výpočet řady územně vymezené výkonnosti dopravy se výkonnost mezinárodní silniční dopravy vykazovaná každým členským státem rozdělí na výkonnost dosaženou v každém jiném členském státě EU. Přerozdělení údajů o dopravní výkonnosti do jiných členských států zahrnuje modelování pravděpodobné trasy cesty a její promítnutí do silniční sítě EU. Eurostat to vypočítává pomocí matice vzdáleností. Nová tabulka uvádí celkovou, vnitrostátní, mezinárodní a kabotážní dopravní výkonnost pro každý členský stát EU, EU-27 jako celek, Norsko a Švýcarsko. Vnitrostátní údaje a údaje o kabotáži použité pro vypracování této tabulky jsou údaje shromážděné podle nařízení (EU) č. 70/2012.

2.7.2 Publikace

Eurostat vydává články „*Statistics Explained*“ o silniční nákladní dopravě, které poskytují analýzu údajů pro sdělovací prostředky a veřejnost. Zaměřují se na tato témata:

- obecné trendy v oblasti silniční nákladní dopravy[13],
- silniční nákladní doprava podle vlastností vozidel[14],
- silniční nákladní doprava podle vlastností jízd[15],
- silniční nákladní doprava podle druhu zboží[16],
- silniční nákladní doprava – kabotáž[17].

---

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (k dispozici pouze v angličtině).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (k dispozici pouze v angličtině).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (k dispozici pouze v angličtině).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (k dispozici pouze v angličtině).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (k dispozici pouze v angličtině).

Tyto články jsou každoročně aktualizovány (s výjimkou článku o kabotáži, který byl až do roku 2022 aktualizován každé dva roky, avšak od roku 2023 bude aktualizován též každoročně). Články se aktualizují po dokončení sběru údajů za daný referenční rok.

2.7.3 Anonymizované údaje

V souladu s nařízením Komise (EU) č. 557/2013[18] jsou mikrodata o silniční nákladní dopravě anonymizována a zpřístupňována výzkumným subjektům pro vědecké účely. Žádosti o anonymizované údaje přijímá Komise (Eurostat) a přístup k nim je povolen po společném schválení Komisí (Eurostatem) a národními statistickými úřady. V letech 2021, 2022 a v prvních osmi měsících roku 2023 byl udělen přístup k anonymizovaným údajům z evropského zjišťování v oblasti silniční nákladní dopravy sedmi různým výzkumným subjektům.

2.7.4 Ostatní prostředky šíření údajů

Údaje o silniční nákladní dopravě jsou rovněž šířeny prostřednictvím individuálně uzpůsobených údajů pro uživatele ve zpravodajských položkách Eurostatu (např. *Increase in road freight transport as of 2021* [19] (Nárůst silniční nákladní dopravy do roku 2021)) a dalších publikacích Eurostatu (např. *Key figures on European transport* [20] (Klíčové údaje o evropské dopravě), *Key figures on the EU in the world* [21] (Klíčové údaje o EU ve světě), *Eurostat regional yearbook* [22] (Regionální ročenka Eurostatu) a *Key figures on the European food chain*[23] (Klíčové údaje o evropském potravinovém řetězci)). Údaje jsou rovněž šířeny v publikacích jiných generálních ředitelství Komise, zejména Generálního ředitelství pro mobilitu a dopravu (např. *Statistical pocketbook*[24] (statistická příručka)). Všechny údaje obsažené v individuálně uzpůsobených extrakcích a publikacích se rovněž zveřejňují v databázi Eurostatu pro šíření informací.

3 DALŠÍ ROZVOJ STATISTIKY SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

Zelená dohoda pro Evropu, jejímž cílem je učinit EU do roku 2050 klimaticky neutrální, zahrnuje soubor transformačních politik napříč různými hospodářskými odvětvími, včetně odvětví dopravy. Statistika silniční nákladní dopravy může pomoci při stanovování a sledování politických cílů. Toho se dosahuje poskytováním údajů o objemu přepravovaného zboží, počtu ujetých kilometrů, vybavení a infrastruktuře pro silniční dopravu. Silniční nákladní doprava je obzvláště významné odvětví, neboť

[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (k dispozici pouze v angličtině).
[18] Nařízení Komise (EU) č. 557/2013 ze dne 17. června 2013, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 223/2009 o evropské statistice, pokud jde o přístup k důvěrným údajům pro vědecké účely, a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 831/2002 (Úř. věst. L 164, 18.6.2013, s. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (k dispozici pouze v angličtině).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (k dispozici pouze v angličtině).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (k dispozici pouze v angličtině).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (k dispozici pouze v angličtině).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (k dispozici pouze v angličtině).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (k dispozici pouze v angličtině).

má nejvyšší podíl na vnitrozemské nákladní dopravě v EU (77,3 % v roce 2021, vyjádřeno v tunokilometrech)[25].

Eurostat, členské státy, země ESVO, kandidátské země a potenciální kandidátské země jednají na zasedáních expertní skupiny Komise pro statistiku silniční nákladní dopravy o tom, jak zlepšit statistiku silniční nákladní dopravy a jak dále snížit zátěž spojenou se sběrem údajů.

Jedna z oblastí vývoje, která byla zahájena v roce 2018, se týká budoucí statistiky v oblasti dopravy lehkými užitkovými vozidly. Tato vozidla sice nepřepravují příliš těžký náklad, avšak v městských oblastech ujedou vysoký počet kilometrů, a tudíž významně přispívají k emisím a přetížení dopravy. Kromě toho lze pozorovat stále častější používání těchto vozidel i v meziměstské a mezinárodní dopravě. Potřeba údajů o lehkých užitkových vozidlech nabývá na významu u mnoha zemí, jelikož se začleňují do oblasti působnosti dopravní politiky EU a souvisejících právních aktů. Část údajů o lehkých užitkových vozidlech lze získat z registrů technických prohlídek, které shromažďují informace o typu motoru, hmotnostní třídě, typu paliva a technologii regulace emisí vozidla.

V roce 2018 byla zřízena pracovní skupina pro dopravu lehkými užitkovými vozidly, jejímž úkolem je projednat metodiku sběru údajů, včetně definic, prahových hodnot, zdrojů údajů a proměnných. V roce 2022 vypracovala pracovní skupina metodický dokument s možnostmi případného použití dotazníků pro sběr příslušných údajů. Navrhovanou metodiku zkouší několik členských států na základě grantů Eurostatu z roku 2022. Jakmile budou k dispozici výsledky projektů financovaných z těchto grantů, skupina navrhovanou metodiku doladí.

V rámci písemné konzultace v roce 2022 byly vykazující země vyzvány, aby poskytly informace o možných zlepšeních a nových proměnných při sběru údajů o silniční nákladní dopravě. Jejich příspěvek k této konzultaci se týkal:

- harmonizace kategorií vozidel, u nichž se provádí zjišťování za účelem sběru údajů podle nařízení (EU) č. 70/2012;
- další proměnné pro typ paliva;
- možného odstranění nepovinné proměnné A1.1 („možnost použití vozidla pro kombinovanou dopravu“);
- návrhu vykazovat nepovinnou proměnnou A1.6 v kategoriích NACE na úrovni dvoumístného číselného kódu namísto čtyřmístného číselného kódu;
- nové nepovinné proměnné emisní třídy motorových vozidel.

Tyto body byly projednány na zasedání expertní skupiny Komise pro statistiku silniční nákladní dopravy v roce 2022 a skupina se k nim vrátí i na svých budoucích zasedáních.

4 ZÁVĚRY

Zkušenosti a výsledky získané při provádění nařízení (EU) č. 70/2012 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží jsou i nadále pozitivní. Členské státy plní povinnosti v oblasti poskytování údajů a zdroje přidělené jak na vnitrostátní úrovni, tak na úrovni Komise umožňují dosahovat vysoce kvalitních výsledků. Komise podporuje členské státy při provádění nařízení (EU) č. 70/2012 a vybízí

[25] Zdroj: Tabulka Eurostatu *Modal split of inland freight transport* (Dělba přepravní práce ve vnitrozemské nákladní dopravě): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (k dispozici v angličtině, francouzštině a němčině).

kandidátské země a potenciální kandidátské země, aby navrhly a prováděly zjišťování v oblasti silniční nákladní dopravy. Komise modernizuje svůj informační systém pro ověřování a zpracování předávaných mikrodat a rozšiřuje svou činnost v oblasti šíření statistik silniční nákladní dopravy. Expertní skupina Komise pro statistiku silniční nákladní dopravy i nadále aktivně diskutuje o provádění nařízení a jeho možných zlepšeních.

Nařízení (EU) č. 70/2012 je i nadále účinným a efektivním nástrojem pro vytváření spolehlivých a srovnatelných statistik silniční nákladní dopravy jak na úrovni EU, tak na vnitrostátní úrovni, který zabraňuje duplicitní činnosti. Vytvářené statistiky jsou šířeny jako tabulky v databázi Eurostatu pro šíření údajů a v publikacích Eurostatu jako anonymizované datové soubory a jako individuálně uzpůsobené extrakce. Statistika silniční nákladní dopravy je hodnotná pro navrhování a posuzování politik a pro sledování trhu silniční nákladní dopravy v EU.