EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2012. aasta määruse (EL) nr 70/2012 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta) rakendamise kohta

1 SISSEJUHATUS

1.1 ARUANDE EESMÄRK

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. jaanuari 2012. aasta määruse (EL) nr 70/2012 (kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta)[1] artiklis 7 on sätestatud, et komisjon peab esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule 31. detsembriks 2014 ja edaspidi iga kolme aasta järel aruande määruse rakendamise ja edasiste arengusuundade kohta. Käesolev aruanne on neljas aruanne, mis on koostatud selle nõude täitmiseks.

Aruande esimeses jaos antakse ülevaade määruse taustast, poliitikaraamistikust ja kohaldamisalast. Teises jaos kirjeldatakse, kuidas liikmesriigid ja komisjon (Eurostat) määrust rakendavad, ning käsitletakse liikmesriikide koormust ja kulusid andmete kogumisel, metoodika ja andmekvaliteediga seotud küsimusi ning mitmesuguseid autokaubaveo statistika avaldamise vahendeid. Kahes viimases jaos käsitletakse autokaubaveo statistika võimalikku edasiarendamist ja esitatakse aruande peamised järeldused.

1.2 ÕIGUSRAAMISTIKU TAUST

Määrusega (EL) nr 70/2012 sõnastati uuesti nõukogu 25. mai 1998. aasta määrus (EÜ) nr 1172/98 kaupade autovedu käsitlevate statistiliste aruannete kohta[2] ning astuti samm edasi ELi transpordistatistika arendamisel. See määrus on õiguslik alus mitmesuguste autokaubavedu käsitlevate andmete kogumiseks.

Määrus (EL) nr 70/2012 tagab komisjonile, teistele ELi institutsioonidele ja liikmesriikide valitsustele võrreldavad, usaldusväärsed, ühtlustatud, korrapärased ja täielikud statistilised andmed autokaubaveo ulatuse ja arengu kohta. Seda teavet on vaja ELi poliitika kujundamiseks, jälgimiseks ja hindamiseks.

Liikmesriigid saadavad teabe komisjonile üksikandmete vormis. See võimaldab pakkuda kasutajatele muutujate eri kombinatsioone sisaldavaid statistilisi tabeleid ja tagada andmete usaldusväärsuse.

Määrus (EL) nr 70/2012 on kavandatud selleks, et vähendada veoettevõtjate koormust. Andmeid kogutakse valikuuringu abil ning seega küsitakse teavet vaid sõidukite valimi ja piiratud ajavahemiku (tavaliselt nädal) kohta. Liikmesriigid võivad jätta uuringust välja veod, mis jäävad alla teatava künnise[3]. See võib aga vähendada liikmesriikide andmete võrreldavust ja takistada kombineerimist muudest andmeallikatest pärit teabega.

Eurostati avaldatavad autokaubaveo statistika tabelid on ette nähtud 10. märtsi 2010. aasta määrusega (EL) 202/2010, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 6/2003 kaupade autovedu käsitleva statistika avaldamise kohta[4].

[1] ELT L 32, 3.2.2012, lk 1.
[2] ELT L 163, 6.6.1998, lk 1.
[3] Vastavalt määruse (EL) nr 70/2012 artiklile 1 võib iga liikmesriik jätta välja kaubaveosõidukid, mille kandevõime või suurim lubatud täismass on teatud piirmäärast väiksem. See piirmäär ei tohi ületada üksiku mootorsõiduki kandevõime puhul 3,5 tonni ja suurima lubatud täismassi puhul 6 tonni.
[4] ELT L 61, 11.3.2010, lk 24.

1.3 POLIITIKARAAMISTIK

Ühise transpordipoliitika väljatöötamiseks on vaja põhjalikke teadmisi autokaubaveo ulatuse ja arengu kohta.

Euroopa roheline kokkulepe[5] on majanduskasvu strateegia, mis toetab ELi majanduse kestlikkust ning aitab sel eesmärgil muuta kliima- ja keskkonnaprobleemid kõikides poliitikavaldkondades võimalusteks ning ülemineku kõikide jaoks õiglaseks ja kaasavaks. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärit heidet vähendada 2050. aastaks 90 %. Esmatähtsad meetmed üleminekul kestlikule ja arukale liikuvusele on

- mitmeliigilise transpordi edendamine;
- automatiseeritud ja ühendatud liikuvuse lahenduste kasutuselevõtu toetamine kõikide transpordiliikide puhul;
- transpordi väliskulude parem käsitlemine hinnakujunduse kaudu;
- säästvate alternatiivsete transpordikütuste tootmise ja kasutuselevõtu kiirendamine ning
- transpordi tekitatava saaste vähendamine, eriti linnades.

2020. aasta detsembris avaldas komisjon teatise „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“,[6] milles kirjeldatakse kavandatavaid meetmeid ELi transpordisüsteemi ümberkujundamiseks kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega. Liikuvusstrateegiaga nähakse ette säästva, taskukohase, kaasava, aruka, vastupidava ja konkurentsivõimelise liikuvuse visioon, mis nõuab transpordisektori põhjalikku ümberkujundamist. Selleks tuleb kõigi transpordiliikide puhul kohaldada alljärgnevat kolme lähenemisviisi:

- esiteks tuleb vähendada sõltuvust fossiilkütustest; selleks tuleb omakorda asendada olemasolevad sõidukipargid vähese heitega ja heiteta sõidukitega ning suurendada taastuvatest energiaallikatest toodetud kütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste kasutamist;
- teiseks tuleb suurendada vähem saastavate transpordiliikide kasutamist ja viia oluline osa (75 %) praegu maanteel toimuvatest sisemaavedudest üle raudteele ja siseveeteedele;
- kolmandaks tuleb arvesse võtta väliskulusid. Liikuvusstrateegiale on lisatud tegevuskava, milles on loetletud 82 algatust kümnes peamises tegevusvaldkonnas ja konkreetsed võetavad meetmed.

Määruse (EL) nr 70/2012 alusel kogutavad andmed on olulised nii poliitikakujundajatele kui ka kutseorganisatsioonidele ja veoettevõtjatele ning autoveo valdkonnas tegutsevatele teadlastele ja spetsialistidele. Uuringutulemused on keskse tähtsusega ELi autokaubaveo turu seire jaoks ning nendest lähtutakse korrapäraselt komisjoni teatistes, komisjoni talituste töödokumentides ja mõju hindamisel. Turu põhjalik tundmine aitab suurendada kõnealuse sektori ettevõtjate konkurentsivõimet. Samuti saab määruse alusel koostatava statistika alusel hinnata võimalusi maanteekaubaveo asendamiseks keskkonnasõbralikumate transpordiliikidega. Edaspidi on oluline koguda andmeid ühendvedude osakaalu kohta.

1.4 LIIKMESRIIKIDE JA TEISTE RIIKIDE KAETUS

Määrust (EL) nr 70/2012 kohaldatakse vahetult ja tervikuna kõikides liikmesriikides ning kooskõlas artikliga 5 peavad liikmesriigid edastama andmeid kord kvartalis. Määruse (EL) nr 70/2012 artikli 1 lõike 3 kohaselt ei kohaldata määrust Malta suhtes, kuni kaupade rahvusvahelise autoveoga

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

tegelemise luba omavate Malta registreeritud kaubaveosõidukite arv ei ületa 400. Selleks peab Malta Eurostatile kord aastas esitama kaupade rahvusvahelise autoveoga tegelemise luba omavate sõidukite arvu. Malta peab kõnealuse arvu teatama hiljemalt asjaomase kaubaveosõidukite arvuga seotud aastale järgneva aasta märtsi lõpuks.

Neid andmeid esitavad ka Norra ja Šveits. Kandidaatriikidest esitavad kõnealuseid andmeid Montenegro ja Põhja-Makedoonia (vastavalt alates 2016. ja 2020. aastast). Albaanias võetakse praegu vajalikke meetmeid, et autokaubaveo uuring välja töötada ja kasutusele võtta. Eurostat kasutab iga võimalust, et innustada kandidaatriike ja potentsiaalseid kandidaatriike autokaubaveo uuringud välja töötama ja läbi viima, et tagada kooskõla ELi statistikavaldkonna õigusaktidega.

2 MÄÄRUSE (EL) NR 70/2012 RAKENDAMISE JÄRELEVALVE

2.1 ÕIGUSLIKE KOHUSTUSTE TÄITMINE

Määruses (EL) nr 70/2012 sätestatud andmete esitamise kohustuse täitmise tase on kõikides liikmesriikides endiselt väga kõrge. Kõik liikmesriigid esitasid nõutud andmed, kusjuures hilineti vaid mõnel üksikul juhul, peamiselt IT-süsteemide uuenduste ja tööjõu voolavuse tõttu. See võimaldab koostada Euroopas kvaliteetset, ajakohast ja usaldusväärset autokaubaveo statistikat.

2.2 LIIKMESRIIKIDES KASUTATAVAD ANDMETE KOGUMISE MEETODID

Määruses (EL) nr 70/2012 sätestatud metoodikaga on tagatud raamistik, mille alusel liikmesriigid koguvad täpselt määratletud üksikandmeid oma riigisiseste uuringute abil.

Eurostat kogub teavet riikide andmekogumismeetodite (registrite kasutamise, valimi koostamise metoodika, ulatuse jms) kohta ning avaldab selle oma dokumendis liikmesriikide, EFTA riikide ja kandidaatriikide autokaubaveo uuringutes kasutatava metoodika kohta[7].

Peale selle ajakohastavad aruandvad riigid igal aastal oma riiklikke metaandmete faile Euro SDMX metaandmete struktuuril põhineval vormil. Riiklikud metaandmed sisaldavad autokaubaveo andmetel põhinevat statistikat, teavet liikmesriikide asjaomaste õigusaktide, avaldamispõhimõtete ja andmekvaliteedi kohta, uut teavet metoodika kohta ning teavet uuringu ja andmete statistilise töötlemise kohta[8].

2.3 LIIKMESRIIKIDE KOORMUS JA KULUD

Määrus (EL) nr 70/2012 on kavandatud selleks, et hoida liikmesriikide koormus võimalikult väike. Enamikus liikmesriikides ei ole vaja võtta lisameetmeid, sest nende olemasolevad menetlused on piisavad, et täita määruse andmekogumisnõudeid.

Riiklikes metaandmetes esitatud teabe kohaselt peab lõviosa aruandvatest riikidest andmete esitamisega seonduvat töökoormust vastuvõetavaks. Andmete kogumisega seotud koormus ja kulud on riigiti väga erinevad. Need olenevad andmete kogumisel kasutatava valimi suurusest, mis on riigiti erinev, ning riiklikest andmekogumissüsteemidest. Enamiku riikide hinnangute kohaselt kulus

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (kättesaadav vaid inglise keeles).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (kättesaadav vaid inglise keeles).

vastanutel ühel vaatlusperioodil vedusid teinud sõiduki kohta andmete edastamiseks keskmiselt umbes 30–45 minutit. Mõne riigi andmete kohaselt oli see aeg keskmiselt 20–30 minutit.

Komisjon toetab liikmesriike nende püüdlustes autokaubaveo riikliku statistika koostamiseks. Eurostat haldab riiklikke üksikandmeid ja koostab iga riigi puhul transpordistatistikat (D-tabelid) sõidukite kohta, mis on registreeritud mõnes teises riigis. See statistika saadetakse liikmesriikide statistikaasutustele, et neil oleks olemas täielik statistiline teave kõikide autokaubavedude kohta, mida teevad nende territooriumil mujal ELis (v.a Maltal), Šveitsis ja Norras registreeritud veokid, ning et nad saaksid koostada täieliku riikliku statistika. Tänu määruse (EL) nr 70/2012 rakendamisele ja komisjoni esitatavatele D-tabelitele ei pea aruandvad riigid koguma riiklike sihtuuringute abil andmeid välisriikide veokite tegutsemise kohta oma territooriumil. Seega on saadavast statistikast tulenev kasu märksa suurem kui andmete kogumisega seotud kulud ja koormus.

Peale selle tagab teabe kogumine ja haldamine üksikandmete tasandil Eurostatile paindlikkuse kasutajate statistilise teabe vajaduste rahuldamisel, põhjustamata viivitusi ja nõudmata lisajõupingutusi liikmesriigi tasandil. Eurostat avaldab autokaubaveo statistika ja liikmesriigid avaldavad seejärel D-tabelid kooskõlas määrusega (EÜ) nr 202/2010.

2.4 HALDUSKOORMUSE VÄHENDAMINE JA LIHTSUSTAMINE

Komisjon tegeleb pidevalt halduskoormuse vähendamise ja lihtsustamisega. Eurostat võtab koostöös riiklike statistikaametitega erimeetmeid, et vähendada liikmesriikide andmekogumis- ja aruandluskoormust. Nende meetmete hulka kuuluvad

1. töövahendite arendamine, et hõlbustada üksikasjalike piirkondlike andmete edastamist (nt sihtnumbrite ja NUTS[9] 3. tasandi koodide vastavustabelid, et kasutada teavet, mis on algselt kodeeritud üksnes sihtnumbriga);
2. uued andmekogumite valideerimise vahendid, mille abil saavad aruandvad riigid oma andmeid valideerida, enne kui nad edastavad need ametlikult Eurostatile, ning anda tagasisidet iga andmekogumi konkreetsete vigade kohta;
3. liikmesriikide, EFTA riikide, kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide ekspertide korrapärased kohtumised (komisjoni autokaubaveo statistika eksperdirühmas ja rakkerühmades, kui see on vajalik), et vahetada häid tavasid ning arutada andmete kvaliteeti, metoodikaküsimusi ja edasist arengut.

Selleks et vähendada andmete esitajate koormust, kasutatakse mitmes liikmesriigis andmete esitamiseks paberdokumentide asemel veebiküsimustikke, elektroonilisi Exceli töölehti või mobiilirakendusi. Eeldatavalt võetakse sarnased meetodid lähiajal kasutusele rohkemates riikides.

2.5 ANDMETE VALIDEERIMINE JA LAEKUNUD STATISTILISTE ANDMETE KVALITEET

Andmete kogumise ja edastamise eest vastutavad liikmesriigid, ent Eurostat võtab kõik vajalikud meetmed selleks, et avastada laekunud andmetes vead, ning haldab kõrgetasemelist IT-süsteemi andmete valideerimiseks ja töötlemiseks. Eurostat on alates 2022. aastast välja töötanud kõrgtehnoloogilist IT-süsteemi, mis tagab suurema usaldusväärsuse ja sisaldab kaht täiustatud komponenti: uued andmete valideerimise vahendid, mis on kasutusel alates 2023. aasta jaanuarist; võimas tarkvara (statistilise analüüsi süsteemid) üksik- ja metaandmete töötlemiseks. Uus IT-süsteem

[9] Ühine statistiliste territoriaalüksuste liigitus: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).

valmib täielikult 2023. aasta detsembriks ning sellega tõstetakse kvaliteedikontrolli standardit. Andmete valideerimise ja töötlemise süsteemi kõnealune ajakohastamine parandab autokaubaveo andmete kogumist.

Liikmesriikidelt saadud andmete kvaliteet on üldiselt väga hea. Vigade korral parandavad kõik liikmesriigid oma andmeid. Eurostat kohaldab põhjalikku valideerimisprotsessi kvartalipõhiste üksikandmete suhtes ning kaubaveo kvartali- ja aastaandmete puhul tehakse aegridade kontroll.

- Üksikandmete valideerimine: liikmesriigid edastavad Eurostatile andmekogumid portaali EDAMIS kaudu failides, mis on kooskõlas kehtivate SDMX-standarditega (Statistical Data and Metadata eXchange ehk statistiliste andmete ja metaandmete vahetuse algatus). Seejärel kohaldatakse saadud andmekogumite suhtes põhjalikku kolmeetapilist valideerimisprotsessi.
    - Esiteks valideeritakse iga andmekogumit vahendi STRUVAL (STRUctural VALidation) abil, et kontrollida vormingut, kasutatud struktuuri ja koodide korrektsust ning seda, kas kõik kohustuslikud väljad on täidetud.
    - Teiseks valideeritakse vahendiga CONVAL (CONtent VALidation) iga andmekogumi sisu vastavalt eelnevalt kindlaksmääratud reeglitele. Aruandvad liikmesriigid saavad iga edastatud andmekogumi kohta valideerimisaruande, mis sisaldab teavet, et hõlbustada vigade parandamist. Eurostat ajakohastab valideerimisreegleid pidevalt, et need vastaksid muutuvatele vajadustele ja tagaksid kvaliteetse statistika koostamise.
    - Kolmandaks kohaldatakse andmehalduse IT-süsteemis veel teatavaid valideerimisreegleid, mille alusel peavad 99,5 % andmetest olema korrektsed, enne kui need saab salvestada andmebaasis edasiseks töötlemiseks.
- Aegridade kontroll: komisjon peab oluliseks leida enne andmete avaldamist üles aegridades esinevad võõrväärtused. Seepärast teeb Eurostat aegridade kontrolli nii kvartali- kui ka aastaandmete puhul. On tähtis, et kui täheldatakse olulisi erinevusi, kinnitaksid aruandvad riigid suundumusi. Vajaduse korral esitavad riigid läbivaadatud andmekogumid või selgitused aegridades esinevate märkimisväärsete kõikumiste kohta. Need selgitused on loetletud riigi- ja tabelipõhiseid märkusi sisaldavas dokumendis[10].

2.6 LIIKMESRIIKIDE METOODIKAALANE TOETAMINE

Eurostat pakub liikmesriikidele pidevalt metoodilist ja tehnilist tuge ning haldab autokaubaveo statistika esitamiseks usaldusväärset andmete ja metaandmete infosüsteemi.

Eurostat on koostanud määruse (EL) nr 70/2012 rakendamiseks kaks juhendit:

- autokaubaveo metoodikat käsitlev juhend,[11] milles kirjeldatakse metoodilist alust autokaubaveo statistika koostamiseks liikmesriikides, EFTA riikides, kandidaatriikides ja potentsiaalsetes kandidaatriikides;
- liikmesriikide, EFTA riikide ja kandidaatriikide autokaubaveo uuringutes kasutatavat metoodikat käsitlev juhend, milles tutvustatakse aruandvates riikides tehtavate autokaubaveo uuringute metoodikaga seotud aspekte.

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

2.7 ANDMETE AVALDAMINE

2.7.1 Eurostati jaotustabelid

Määruse (EL) nr 70/2012 alusel kogutud üksikandmetel põhinevad koondandmed avaldatakse Eurostati andmebaasis[12]. Kasutajatele on kättesaadavad üksikasjalikud statistilised tabelid, mis on koostatud kooskõlas komisjoni määrusega (EL) nr 202/2010. Olemas on 43 autokaubaveo tabelit, mida täiendavad üks ELi metaandmete fail ja mitu riiklikku metaandmete faili.

2022. aastal avaldas Eurostat uue tabeli autokaubaveo territoriaalse veosekäibe kohta (tonnkilomeetrites), mida määratletakse kui veosekäivet teatava riigi territooriumil olenemata sellest, mis riigis vedaja on registreeritud. Territoriaalse veosekäibe seeria arvutamiseks eristatakse iga liikmesriigi teatatud rahvusvahelise autoveo veosekäibe andmed igas muus ELi liikmesriigis toimunud tegevuse järgi. Veosekäibe andmete ümberjaotamiseks teistele liikmesriikidele modelleeritakse tõenäoline marsruut, mis paigutatakse ELi teedevõrku. Eurostat arvutab need andmed vahemaamaatriksi abil. Uus tabel sisaldab kogu-, riigisiseste, rahvusvaheliste ja kabotaažvedude veosekäivet igas ELi liikmesriigis, EL 27s tervikuna, Norras ja Šveitsis. Selle tabeli koostamiseks kasutatavad riigisiseste ja kabotaažvedude andmed on määruse (EL) nr 70/2012 alusel kogutavad andmed.

2.7.2 Väljaanded

Eurostat avaldab väljaandes „Statistics Explained“ autokaubaveo kohta artikleid, mis sisaldavad andmeanalüüsi meedia ja üldsuse jaoks. Käsitletavad teemad on järgmised:

- autokaubaveo valdkonna üldised suundumused[13];
- autokaubaveod sõidukite omaduste kaupa[14];
- autokaubaveod teekonna omaduste kaupa[15];
- autokaubaveod kaubaliikide kaupa[16];
- autokaubaveod – kabotaažveod[17].

Neid artikleid on igal aastal ajakohastatud (v.a kabotaažvedude artikkel, mida ajakohastati 2022. aastani iga kahe aasta järel; alates 2023. aastast ajakohastatakse ka seda artiklit igal aastal). Artikleid ajakohastatakse, kui andmete kogumine vaatlusaasta kohta on lõpule viidud.

2.7.3 Anonüümitud andmed

Vastavalt määrusele (EL) nr 557/2013[18] autokaubaveo üksikandmed anonüümitakse ja tehakse teaduslikul eesmärgil kättesaadavaks teadusüksustele. Anonüümitud andmetele juurdepääsu taotlus

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (kättesaadav vaid inglise keeles).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (kättesaadav vaid inglise keeles).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (kättesaadav vaid inglise keeles).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (kättesaadav vaid inglise keeles).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (kättesaadav vaid inglise keeles).

esitatakse komisjonile (Eurostatile) ning juurdepääs antakse pärast seda, kui komisjon (Eurostat) ja liikmesriigi statistikaasutus on selle ühiselt heaks kiitnud. 2021. ja 2022. aastal ning 2023. aasta esimesel kaheksal kuul sai Euroopa autokaubaveo uuringu anonüümitud andmetele juurdepääsu seitse eri teadusüksust.

2.7.4 Muud teabe levitamise viisid

Autokaubaveo andmeid levitatakse ka Eurostati artiklite (nt „Increase in road freight transport as of 2021“ (autokaubaveo mahu suurenemine alates 2021. aastast)[19]) spetsiaalsete kasutajakesksete andmeväljavõtete ja Eurostati muude väljaannete kaudu (nt „Key figures on European transport“ (peamised arvandmed Euroopa transpordi kohta),[20] „Key figures on the EU in the world“ (peamised arvandmed ELi ülemaailmse rolli kohta),[21] Eurostati piirkondlik aastaraamat[22] ja „Key figures on the European food chain“ (peamised arvandmed Euroopa toidutarneahela kohta)[23]). Samuti avaldatakse andmeid komisjoni teiste peadirektoraatide, eeskätt liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi väljaannetes (nt „Statistical pocketbook“ (statistika käsiraamat)[24]). Kõik spetsiaalsetes väljavõtetes ja väljaannetes sisalduvad andmed avaldatakse ka Eurostati andmebaasis.

3 AUTOKAUBAVEO STATISTIKA ARENDAMINE

Euroopa rohelise kokkuleppega, mille eesmärk on saavutada ELis 2050. aastaks kliimaneutraalsus, on ette nähtud mitmesugused ümberkujundavad poliitikameetmed eri majandussektorite, sealhulgas transpordi jaoks. Autokaubaveo statistika aitab püstitada poliitikaeesmärke ja jälgida nende saavutamist, arvestades, et sellega esitatakse andmeid kaubaveo mahu, läbitud kilometraaži ning autoveovahendite ja -taristu kohta. Autokaubavedu on iseäranis oluline sektor, sest see moodustab suurima osa ELi sisemaa-kaubaveost (2021. aastal 77,3 %, väljendatuna tonnkilomeetrites)[25].

Eurostat, liikmesriigid, EFTA riigid, kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaatriigid arutavad komisjoni autokaubaveo statistika eksperdirühma kohtumistel andmetega seotud vajadusi ja võimalusi, et autokaubaveo statistikat täiustada ning andmete kogumisega kaasnevat koormust veelgi vähendada.

Üks arengusuund, mis sai alguse 2018. aastal, puudutab tulevast statistikat kergveokitega tehtavate vedude kohta. Kuigi sellised veokid ei vea väga raskeid koormaid, läbivad nad linnapiirkondades pikki vahemaid ning seega põhjustavad märkimisväärset heidet ja soodustavad ummikute teket.

---

[18] Komisjoni 17. juuni 2013. aasta määrus (EL) nr 557/2013, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 223/2009 Euroopa statistika kohta seoses juurdepääsuga konfidentsiaalsetele andmetele teaduslikul eesmärgil ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 831/2002 (ELT L 164, 18.6.2013, lk 16).

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (kättesaadav ainult inglise keeles).

[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (kättesaadav ainult inglise keeles).

[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (kättesaadav ainult inglise keeles).

[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (kättesaadav ainult inglise keeles).

[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (kättesaadav ainult inglise keeles).

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (kättesaadav ainult inglise keeles).

[25] Allikas: Eurostati tabel „Modal split of inland freight transport“ (eri transpordiliikide osatähtsus maismaakaubaveos): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (kättesaadav inglise, prantsuse ja saksa keeles).

Lisaks võib täheldada, et neid veokeid kasutatakse järjest rohkem ka linnadevahelisteks ja rahvusvahelisteks vedudeks. Nõudlus kergveokitega seotud andmete järele suureneb paljudes riikides, sest need sõidukid lisatakse ELi transpordipoliitika ja sellega seotud õigusaktide kohaldamisalasse. Kergveokite kohta saab teatavaid andmeid hankida ka tehnoülevaatuse registritest, kuhu koondatakse teave sõidukite mootoritüübi, massikategooria, kütuseliigi ja heitekontrollitehnoloogia kohta.

2018. aastal loodi kergveokitega tehtavate vedude rakkerühm, et arutada andmete kogumise metoodikat, sealhulgas mõistete määratlusi, künniseid, andmeallikaid ja muutujaid. Rakkerühm koostas 2022. aastal metoodikadokumendi ja eri küsimustikud, mida on võimalik asjaomaste andmete kogumiseks kasutada. Mitu liikmesriiki katsetab väljapakutud metoodikat 2022. aastal Eurostatilt toetust saanud projektide raames. Pärast toetustega rahastatud projektide tulemuste selgumist teeb rakkerühm väljapakutud metoodikas veel viimased täiustused.

2022. aastal kutsuti aruandvaid riike kirjaliku konsultatsiooni käigus väljendama arvamust selle kohta, kuidas saaks autokaubaveo andmete kogumist parandada ja milliseid uusi muutujaid tuleks kaasata. Konsultatsiooni tulemusena laekunud vastustes keskenduti järgmistele küsimustele:

- määruse (EL) nr 70/2012 alusel andmete kogumiseks vaadeldavate sõidukikategooriate ühtlustamine;
- kütuseliigiga seotud lisamuutuja;
- vabatahtliku muutuja A1.1 (võimalus kasutada sõidukit kombineeritud vedudel) võimalik väljajätmine;
- ettepanek esitada vabatahtlik muutuja A1.6 (NACE kategooriad) kahekohalise, mitte neljakohalise koodi tasemel;
- uus vabatahtlik muutuja seoses mootorsõidukite heitgaasiklassiga.

Neid küsimusi arutati komisjoni autokaubaveo statistika eksperdirühma 2022. aasta kohtumisel ning nendega tegeletakse rakkerühma edasistel kohtumistel.

4 JÄRELDUSED

Autokaubaveo statistikat käsitleva määruse (EL) nr 70/2012 rakendamisel saadud kogemusi ja tulemusi peetakse endiselt positiivseks. Liikmesriigid täidavad andmete esitamise kohustust ning nii riikide kui ka komisjoni tasandil eraldatud vahendid on võimaldanud saavutada kvaliteetseid tulemusi. Komisjon pakub liikmesriikidele määruse (EL) nr 70/2012 rakendamisel tuge ning innustab kandidaatriike ja potentsiaalseid kandidaatriike autokaubaveo uuringuid välja töötama ja läbi viima. Samuti on komisjon ajakohastanud edastatavate üksikandmete valideerimise ja töötlemise IT-süsteemi ning laiendanud autokaubaveo kohta avaldatava statistika ulatust. Määruse rakendamist ja selle parandamise võimalusi arutatakse ka edaspidi komisjoni autokaubaveo statistika eksperdirühmas.

Määrus (EL) nr 70/2012 on jätkuvalt tõhus ja tulemuslik vahend usaldusväärse ja võrreldava autokaubaveostatistika koostamiseks nii ELi kui ka riikide tasandil ning aitab seega ära hoida topelttööd. Koostatud statistika avaldatakse tabelitena Eurostati andmebaasis ja väljaannetes, anonüümitud andmekogumite ja spetsiaalsete väljavõtetena. Autokaubaveo statistika on väärtuslik poliitika kujundamisel ja hindamisel ning ELi autokaubaveo turu seirel.