ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 16.1.2024 г.
COM(2024) 9 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари

1 ВЪВЕДЕНИЕ

1.1 ЦЕЛ НА ДОКЛАДА

В член 7 от Регламент (ЕС) № 70/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 18 януари 2012 г. относно статистическите отчети във връзка с автомобилен превоз на товари[1] се посочва, че до 31 декември 2014 г. и на всеки 3 години след това Комисията трябва да представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на Регламента и бъдещото развитие. Настоящият доклад е четвъртият доклад, с който се отговаря на това изискване.

В първия раздел от настоящия доклад са изложени предисторията, контекстът на политиката и приложното поле на Регламента. Във втория раздел се описва прилагането му от държавите членки и Комисията (Евростат), тежестта и разходите на държавите членки във връзка със събирането на данни, методологичните въпроси и въпросите, свързани с качеството на данните, както и различните начини за публикуване на статистически данни за автомобилния превоз на товари. Последните два раздела се отнасят до евентуално бъдещо развитие на статистиката за автомобилния превоз на товари и са представени основните заключения на доклада.

1.2 ПРЕДИСТОРИЯ НА ПРАВНАТА УРЕДБА

Регламент (ЕС) № 70/2012 е преработен текст на Регламент (ЕО) № 1172/98 на Съвета от 25 май 1998 г. относно статистическите справки при автомобилен превоз на товари[2] и той бележи стъпка напред в развитието на транспортната статистика в ЕС. Той е правното основание за събирането на широк спектър от данни за автомобилния превоз на товари.

В съответствие с Регламент (ЕС) № 70/2012 на Комисията, на други институции на ЕС и на националните правителства се предоставят сравними, надеждни, хармонизирани, редовни и изчерпателни статистически данни относно мащаба и развитието на автомобилния превоз на товари. Тази информация е необходима за създаване, наблюдение и оценка на политиките на ЕС.

Държавите членки изпращат информация на Комисията под формата на микроданни. Това дава възможност на ползвателите да се предоставят статистически таблици, съдържащи различни комбинации от променливи, при спазване на гаранциите за надеждност на данните.

Регламент (ЕС) № 70/2012 има за цел да сведе до минимум тежестта върху транспортните дружества. Събирането на данни се основава на извадково проучване, поради което се изисква информация само за извадка от превозни средства и за ограничен период от време (обикновено седмица). Държавите членки могат да изключат от проучването транспортните операции под определени прагове[3]. Това обаче може да попречи на съпоставимостта между държавите членки и на съчетаването с информация от други източници на данни.

[1] ОВ L 32, 3.2.2012 г., стр. 1.
[2] ОВ L 163, 6.6.1998 г., стр. 1.
[3] В съответствие с член 1 от Регламент (ЕС) № 70/2012 всяка държава членка може да изключи пътните превозни средства, чиято товароносимост или максимално допустимо тегло е под определена граница.

Таблиците със статистически данни за автомобилния превоз на товари, които се разпространяват от Евростат, са определени в Регламент (ЕС) № 202/2010 на Комисията от 10 март 2010 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 6/2003 относно разпространението на статистика за автомобилния превоз на товари[4].

1.3 КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА

Разработването на обща транспортна политика изисква задълбочено познаване на мащабите на автомобилния превоз на товари и начина, по който се е развил.

Европейският зелен пакт[5] е стратегия за растеж, чиято цел е постигане на устойчивост по отношение на икономиката на ЕС чрез превръщане на климатичните и екологичните предизвикателства във възможности във всички области на политиката и чрез превръщане на прехода в справедлив и приобщаващ за всички. За да се постигне неутралност по отношение на климата, до 2050 г. е необходимо намаляване на емисиите в транспортния сектор с 90 %. Приоритетните действия за преминаване към устойчива и интелигентна мобилност включват:

- стимулиране на мултимодалния транспорт;
- подкрепа за внедряването на решения за автоматизирана и свързана мобилност в различните видове транспорт;
- намиране на по-добри решения за външните разходи на транспортните дейности чрез ценообразуването;
- увеличаване на производството и внедряването на устойчиви алтернативни горива за транспорта; както и
- намаляване на замърсяването от транспорта, особено в градовете.

През декември 2020 г. Комисията представи „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“[6], в която са очертани планираните стъпки за трансформиране на транспортната система на ЕС в съответствие с амбицията на Европейския зелен пакт. В стратегията за мобилност е заложена визията за устойчива, достъпна, приобщаваща, интелигентна, стабилна и конкурентоспособна мобилност и се изисква основна трансформация на транспортния сектор. Това се изразява в три подхода, които следва да се прилагат за всички видове транспорт:

- първият е да се намали зависимостта от изкопаеми горива чрез замяна на съществуващите автомобилни паркове с превозни средства с ниски и нулеви емисии и увеличаване на използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива;
- вторият е да се увеличи използването на по-малко замърсяващи видове транспорт и да се пренасочи значителна част от сегашния вътрешен автомобилен превоз на товари (75 %) към железопътния транспорт и вътрешните водни пътища;
- третият е да се интернализират външните разходи. Стратегията за мобилност е придружена от план за действие, в който са изброени 82 инициативи в 10 ключови области за действие с конкретни мерки, които трябва да бъдат приети.

За единични моторни превозни средства тази граница не може да надвишава товароносимост от 3,5 тона или максимално допустимо тегло от 6 тона.

[4] ОВ L 61, 11.3.2010 г., стр. 24.

[5] COM(2019) 640 final.

[6] COM(2020) 789 final.

Данните, събирани съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012, са от значение не само за отговорните политически фактори, но и за професионалните организации, транспортните дружества, изследователите и специалистите по моделиране в областта на автомобилния транспорт. Резултатите от проучването са от основно значение за наблюдението на пазара на автомобилни превози на товари в ЕС и редовно се използват като отправна точка в съобщенията на Комисията, работните документи на службите на Комисията и оценките на въздействието. Задълбоченото познаване на пазара спомага за подобряване на конкурентоспособността на дружествата в сектора. С Регламента се изготвят статистически данни, които могат да се използват и за оценка на потенциала за пренасочване на движението на стоки от автомобилния към по-екологични видове транспорт. Делът на товарите, за които се използва интермодален транспорт, би бил важен бъдещ набор от данни.

1.4 ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ И ДРУГИ ДЪРЖАВИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА РЕГЛАМЕНТА

Регламент (ЕС) № 70/2012 се прилага пряко и изцяло за всички държави членки и изисква те да предоставят тримесечни данни в съответствие с член 5 от него. Все пак, в съответствие с член 1, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 70/2012, той не се прилага за Малта, доколкото броят на регистрираните малтийски товарни пътни превозни средства, лицензирани да извършват международен автомобилен превоз на товари, не надвишава 400 превозни средства. За тази цел веднъж годишно Малта трябва да представя на Евростат броя на превозните средства, които са лицензирани да извършват международен автомобилен превоз на товари. Малта трябва да съобщава този брой най-късно до края на март след годината, за която се отнася броят на превозните средства, извършващи автомобилен превоз на товари.

Норвегия и Швейцария също предоставят тези данни. Що се отнася до държавите кандидатки, Черна гора и Северна Македония предоставят тези данни съответно от 2016 г. и 2020 г. Понастоящем Албания предприема необходимите действия за разработване и прилагане на проучването на автомобилния превоз на товари. Евростат използва всяка възможност с цел насърчаване на държавите кандидатки и потенциалните кандидати да разработват и провеждат своите проучвания на автомобилния превоз на товари, така че те да са в съответствие със законодателството на ЕС в областта на статистиката.

2 ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ ПО ПРИЛАГАНЕТО НА РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 70/2012

2.1 СПАЗВАНЕ НА ПРАВНИТЕ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

Всички държави членки поддържат много висока степен на изпълнение на задълженията за предоставяне на данните, определени в Регламент (ЕС) № 70/2012. Всички държави членки предават изискваните набори от данни, като закъснения има само в малък брой случаи, главно поради актуализации на техните ИТ системи и текучеството на персонала. Това дава възможност да се изготвят висококачествени, навременни и надеждни статистически данни относно автомобилния превоз на товари в Европа.

2.2 МЕТОДИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Методологичните договорености, определени в Регламент (ЕС) № 70/2012, осигуряват рамката за събиране на добре определени микроданни от държавите членки въз основа на национални проучвания.

Евростат събира информация за националните методи за събиране на данни (използване на регистри, методология за извадки, обхват и т.н.) и я предоставя в своята публикация *„Методологии, използвани при проучвания на автомобилния превоз на товари в държавите членки, ЕАСТ и държавите кандидатки“*[7].

Освен това докладващите държави ежегодно актуализират своите национални файлове с метаданни в шаблона „Структура на метаданните Euro SDMX“. Националните метаданни съдържат статистическо представяне на данните за автомобилния превоз на товари; информация за съответното национално законодателство, политика на разпространение и качество на данните; всички актуализации на методологията; както и информация относно проучването и статистическата обработка на данните[8].

2.3 ТЕЖЕСТ И РАЗХОДИ ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Целта на Регламент (ЕС) № 70/2012 е да се сведе тежестта върху държавите членки до минимум. В повечето държави членки не е необходимо да се предприемат допълнителни мерки, тъй като съществуващите процеси са достатъчни, за да се изпълнят изискванията на Регламента за събиране на данни.

Според информацията, докладвана в националните метаданни, по-голямата част от докладващите държави считат, че натовареността при предоставянето на данни е приемлива. Съществуват значителни различия между отделните държави по отношение на тежестта и разходите, свързани със събирането на данни. Те зависят от размера на извадката, използвана за събиране на данни, който се различава в отделните държави, както и от националните системи за съставяне на данни. Според повечето държави членки средното време за докладване на данни от респондентите за едно превозно средство с транспортна дейност през периода на проучването е около 30—45 минути. Няколко държави съобщават за средно време от 20—30 минути.

Комисията допринася за усилията на държавите членки да изготвят национални статистически данни за автомобилния превоз на товари. Евростат управлява националните микроданни и съставя статистически данни (таблици D) за транспортната дейност във всяка държава по превозни средства, регистрирани в други държави. Тези статистически данни се изпращат на националните статистически органи, за да разполагат с пълна статистическа информация за всички операции по автомобилен превоз на товари на тяхна територия, осъществявани с товарни автомобили, регистрирани в която и да е държава в ЕС (с изключение в Малта), в Швейцария и в Норвегия, и да могат да изготвят пълна национална статистика. Благодарение на прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 и таблиците D, предоставени от Комисията, със специалните национални проучвания на докладващите държави се спестяват усилията за събиране на данни за извършената товарна превозна работа от чуждестранни товарни автомобили на тяхна територия. Следователно разходите и тежестта, породени от събирането на данни, са повече от компенсирани предвид ползата от получените статистически данни.

Освен това събирането и управлението на информация на равнище микроданни дават на Евростат гъвкавост при задоволяване на нуждите на ползвателите от статистическа

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (на разположение само на английски език).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (на разположение само на английски език).

информация, без забавяне и допълнителни усилия на национално равнище. Разпространението на статистически данни за автомобилния превоз на товари от Евростат и последващото публикуване на таблиците D от държавите членки е в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 202/2010.

2.4 Опростяване и намаляване на административната тежест

Опростяването и намаляването на административната тежест е постоянна цел за Комисията. В сътрудничество с националните статистически институти Евростат осъществява конкретни действия за намаляване на националната тежест при събирането и докладването на данни. Тези действия включват:

1. разработване на инструменти за улесняване на докладването на подробни регионални данни (напр. таблици, съчетаващи пощенски кодове и кодове на ниво 3 по NUTS[9], за да се използва информация, която първоначално е кодирана само по пощенски код);
2. новоразработени инструменти за валидиране на набори от данни, които позволяват на докладващите държави да валидират данните си, преди да ги предадат официално на Евростат, и да предоставят обратна информация за конкретни грешки за всеки набор от данни;
3. редовни срещи на експерти от държави членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциалните кандидати (в експертната група на Комисията по статистика на автомобилния превоз на товари и работните групи, ако е необходимо), с цел обмен на добри практики и обсъждане на качеството на данните, методологични въпроси и бъдещия напредък.

За да намалят тежестта върху респондентите, няколко държави членки докладват данни, като вместо хартиени документи използват електронни въпросници, електронни работни листове в Excel или мобилни приложения за транспорт. Очаква се в близко бъдеще повече държави да прилагат подобни методи.

2.5 Потвърждаване на данните и качество на получените статистически данни

Събирането и предаването на данни е отговорност на държавите членки, но Евростат предприема всички необходими мерки за откриване на евентуални грешки в получените данни и поддържа усъвършенствана ИТ система за валидиране и обработване на данните. От 2022 г. насам Евростат разработва авангардна и по-стабилна ИТ система, която съдържа два подобрени компонента: нови инструменти за валидиране на данни, които се прилагат от януари 2023 г.; и мощен софтуер (Statistical Analysis Systems — SAS) за обработка на микроданни и метаданни. Новата ИТ система ще бъде напълно разработена до декември 2023 г. и ще подобри стандартите на извършваните проверки на качеството. Тази модернизирана система за валидиране и обработка на данни ще бъде от полза за събирането на данни за автомобилния превоз на товари.

Като цяло качеството на данните, получени от държавите членки, е много добро. Всички държави членки ревизират данните, ако бъдат открити грешки. Евростат прилага подробен

Обща класификация на териториалните единици за статистически цели: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (на разположение само на английски, френски и немски език).

процес на валидиране по отношение на тримесечните микроданни и извършва проверки на динамичните редове за тримесечните и годишните данни за превоза на товари.

- Валидиране на микроданни: Държавите членки предават набори от данни на Евростат чрез портала EDAMIS и във файлове, които са съвместими със стандарта SDMX (Statistical Data and Metadata eXchange). След това към получените набори от данни се прилага надежден процес на валидиране в три стъпки.
  - Първо, с инструмента STRUVAL (STRUctural VALidation — структурно валидиране) се валидира всеки набор от данни по отношение на формата, пълнотата на задължителните полета и правилността на структурата и използваните кодове.
  - Второ, с инструмента CONVAL (CONtent VALidation — валидиране на съдържанието) се валидира съдържанието на всеки набор от данни въз основа на предварително определени правила. Докладващите държави получават доклад за валидиране за всеки предаден набор от данни, съдържащ подробности, способстващи за отстраняването на евентуални грешки. Евростат непрекъснато актуализира прилаганите правила за валидиране, за да отговори на променящите се нужди и за да гарантира изготвянето на висококачествени статистически данни.
  - На трето място, друг набор от правила за валидиране се прилага в рамките на ИТ системата за управление на данни, където се изисква данните да са 99,5 % верни, преди да бъдат съхранени в база данни за по-нататъшна обработка.
- Проверки на динамичните редове: Комисията счита, че е важно да се идентифицират нетипичните стойности в даден динамичен ред, преди да бъдат публикувани данните. Поради това Евростат извършва проверки на динамичните редове по отношение както на тримесечните, така и на годишните данни. Важно е докладващите държави да потвърдят тенденциите, когато се наблюдават големи различия. Когато е необходимо, държавите представят ревизирани набори от данни или обяснения на причините за значителните различия в динамичните редове. Тези обяснения са посочени в документа *Специфични бележки по държави и таблици*[10].

2.6 МЕТОДОЛОГИЧНА ПОДКРЕПА ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

Евростат непрекъснато предоставя методологична и техническа подкрепа на държавите членки и поддържа надеждна информационна система за данни и метаданни за изготвянето на статистика за автомобилния превоз на товари.

Евростат е изготвила два референтни наръчника за прилагане на Регламент (ЕС) № 70/2012:

- *„Методология за автомобилния превоз на товари“*[11], в който е изложена методологичната основа на събирането на статистически данни за автомобилния превоз на товари в държавите членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциалните кандидати;
- *„Методологии, използвани в проучванията на автомобилния превоз на товари в държавите членки, държавите от ЕАСТ и държавите кандидатки“*, в който се представят методологичните аспекти на проучванията относно автомобилния превоз на товари, проведени в докладващите държави.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (на разположение само на английски език).

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (на разположение само на английски език).

2.7 РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ДАННИТЕ

2.7.1 Таблици на Евростат за разпространение

Обобщените данни въз основа на микроданните, събрани съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012, се публикуват в базата данни за разпространение на Евростат[12]. Ползвателите могат да получат подробни статистически таблици, изготвени в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕС) № 202/2010. Налице са 43 таблици за автомобилния превоз на товари, допълнени с един файл с метаданни на ЕС и няколко национални файла с метаданни.

През 2022 г. Евростат разпространи нова таблица с териториално разпределение на извършената товарна превозна работа от автомобилния транспорт (в тонкилометри), която се определя като извършена товарна превозна работа на дадена национална територия, независимо от държавата на регистрация на превозвача. За изчисляването на редовете териториално разпределена извършена товарна превозна работа, декларираната от всяка държава членка извършена товарна превозна работа от международния автомобилен транспорт се разбива на товарната превозна работа, извършена във всяка друга държава — членка на ЕС. Преразпределянето на данни за извършената товарна превозна работа към други държави членки включва моделиране на вероятния маршрут на пътуването и проектирането му върху пътната мрежа на ЕС. Евростат изчислява това с помощта на матрица на разстоянието. В новата таблица се представя извършената товарна превозна работа за общия, националния, международния и каботажния транспорт за всяка държава — членка на ЕС, ЕС-27 като цяло, Норвегия и Швейцария. Националните и каботажните данни, използвани за изготвянето на тази таблица, са данните, събрани съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012.

2.7.2 Публикации

Евростат изготвя статии в *„Статистиката в достъпна форма“* за автомобилния превоз на товари, в които се предоставя анализ на данните за медиите и обществеността. Те обхващат следните теми:

- общи тенденции в автомобилния превоз на товари[13];
- автомобилният превоз на товари по характеристики на МПС[14];
- автомобилният превоз на товари по характеристики на пътуването[15];
- автомобилният превоз на товари по вид товари[16];
- автомобилният превоз на товари — каботаж[17].

Тези статии се актуализират ежегодно (с изключение на статията за каботаж, която се актуализира на всеки 2 години до 2022 г., но от 2023 г. също ще се актуализира ежегодно).

---

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (на разположение на английски, френски и немски език).

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (на разположение само на английски език).

[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (на разположение само на английски език).

[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (на разположение само на английски език).

[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (на разположение само на английски език).

[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (на разположение само на английски език).

Статиите се актуализират, когато е завършено събирането на данни за дадена референтна година.

2.7.3 Анонимизирани данни

В съответствие с Регламент (ЕС) № 557/2013[18] на Комисията микроданните за автомобилния превоз на товари се анонимизират и се предоставят на научноизследователските структури за научни цели. Исканията за анонимизирани данни се получават от Комисията (Евростат) и достъпът се предоставя след съвместното одобрение на Комисията (Евростат) и националните статистически органи. През 2021 г., 2022 г. и първите 8 месеца на 2023 г. беше предоставен достъп до анонимизирани данни от Европейското изследване на пътните товари на седем различни изследователски организации.

2.7.4 Други средства за разпространение

Данните за автомобилния превоз на товари се разпространяват и чрез справки с извлечени данни, специално изготвени за ползвателите в статиите на Евростат (напр. *Увеличение на автомобилния превоз на товари от 2021 г.*[19]) и други публикации на Евростат (напр. *Основни данни за европейския транспорт*[20], *Основни данни за ЕС в света*[21], *Регионален годишник на Евростат*[22] и *Основни данни за европейската верига за доставки на храни*[23]). Данните се разпространяват и в публикациите на други генерални дирекции на Комисията, по-специално в тези на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (напр. в *„Статистически наръчник“*[24]). Всички данни, включени в специално изготвени справки с извлечени данни и публикации, се публикуват и в базата данни за разпространение на Евростат.

3 ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ НА СТАТИСТИЧЕСКИТЕ ДАННИ ЗА АВТОМОБИЛНИЯ ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

В Европейския зелен пакт, в който като цел беше заложено постигането на неутралност по отношение на климата в ЕС до 2050 г., беше включен набор от политики за постигане на трансформация в различните икономически сектори, включително в транспорта. Статистическите данни относно автомобилния превоз на товари могат да помогнат при определянето и мониторинга на целите на политиката. Това се постига чрез предоставяне на данни за обема на превозваните стоки, изминатите километри, оборудването за автомобилен превоз и инфраструктурата. Автомобилният превоз на товари е особено значим сектор, тъй

[18] Регламент (ЕС) № 557/2013 на Комисията от 17 юни 2013 г. за изпълнение на Регламент (ЕО) № 223/2009 на Европейския парламент и на Съвета относно европейската статистика по отношение на достъпа до поверителни данни за научни цели и за отмяна на Регламент (ЕО) № 831/2002 на Комисията (ОВ L 164, 18.6.2013 г., стр. 16).

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (на разположение само на английски език).

[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (на разположение само на английски език).

[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (на разположение само на английски език).

[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (на разположение само на английски език).

[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (на разположение само на английски език).

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (на разположение само на английски език).

като представлява най-висок дял във вътрешния товарен транспорт на ЕС (77,3 % през 2021 г. по отношение на тонкилометрите)[25].

Евростат, държавите членки, държавите от ЕАСТ, държавите кандидатки и потенциалните кандидати обсъждат нуждите от данни, начини за подобряване на статистическите данни за автомобилния превоз на товари, както и начините за допълнително намаляване на тежестта при събирането на данни.

Един аспект от развитието, чието начало беше отбелязано през 2018 г., се отнася до бъдещите статистически данни за транспорта чрез лекотоварни превозни средства. Тези превозни средства не превозват много тежки товари, но изминават наистина голям брой километри в градските райони и следователно имат значителен принос за емисиите и задръстванията. Освен това все по-често използване на тези превозни средства може да се наблюдава и при междуградски и международни пътувания. Необходимостта от данни за лекотоварните превозни средства става важна за много държави, тъй като те се включват в обхвата на общата транспортна политика и свързаните с нея правни актове. Част от данните за лекотоварните превозни средства могат да бъдат извлечени от регистрите на проверките за техническа изправност, които събират информация за типа двигател на превозното средство, класа тегло, вида гориво, както и за неговата технология за контрол на емисиите.

През 2018 г. беше създадена работна група специално за транспорта с лекотоварни превозни средства, която да обсъди методология за събиране на данни, включително определения, прагове, източници на данни и променливи. През 2022 г. работната група изготви документ с методология и варианти на потенциални въпросници, които да се използват за събиране на подходящи данни. Предложената методология се тества от няколко държави членки в контекста на безвъзмездните средства на Евростат за 2022 г. След като бъдат получени резултатите от проектите, финансирани с безвъзмездните средства, групата ще прецизира предложената методология.

По време на писмената консултация през 2022 г. докладващите държави бяха приканени да дадат своя принос по отношение на потенциалните подобрения и новите променливи при събирането на данни за автомобилния превоз на товари. Техният принос към тази консултация се отнася до:

- хармонизирането на категориите превозни средства, които трябва да бъдат изследвани за събиране на данни съгласно Регламент (ЕС) № 70/2012;
- допълнителна променлива, свързана с вида на горивото;
- потенциалното премахване на незадължителната променлива A1.1 („възможност за използване на превозното средство за комбиниран транспорт“);
- предложение за отчитане на незадължителната променлива A1.6 за категориите по NACE на двуцифрено ниво вместо на четирицифрено ниво;
- нова незадължителна променлива за класа на емисиите на моторните превозни средства.

Тези въпроси бяха обсъдени по време на заседанието на Експертната група на Комисията по статистика на автомобилния превоз на товари през 2022 г. и ще бъдат разгледани на следващите заседания на тази група.

[25] Източник: Таблица на Евростат *Модално разпределение на вътрешния товарен транспорт*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (на разположение само на английски, френски и немски език).

4 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Натрупаният опит и резултатите, получени при прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 относно статистиката на автомобилния превоз на товари, остават положителни. Държавите членки спазват задълженията за предоставяне на данни, а ресурсите, разпределени както на национално равнище, така и на равнището на Комисията, позволяват постигането на висококачествени резултати. Комисията подкрепя държавите членки при прилагането на Регламент (ЕС) № 70/2012 и насърчава държавите кандидатки и потенциалните кандидати да разработят и проведат проучвания на автомобилния превоз на товари. Комисията модернизира своята ИТ система за валидиране и обработка на предадените микроданни и разшири разпространението на статистиката за автомобилния превоз на товари. Експертната група на Комисията по статистика на автомобилния превоз на товари продължава да бъде органът, в който активно се обсъжда прилагането на Регламента и потенциалните му подобрения.

Регламент (ЕС) № 70/2012 продължава да бъде ефикасен и ефективен инструмент за изготвяне на надеждни и съпоставими статистически данни за автомобилния превоз на товари както на равнището на ЕС, така и на национално равнище, като по този начин се предотвратява дублирането на дейности. Получените статистически данни се разпространяват като таблици в базата данни и публикациите за разпространение на Евростат като анонимизирани набори от данни и специално изготвени справки с извлечени данни. Статистиката за автомобилния превоз на товари е ценна за разработването и оценката на политиките и за мониторинга на пазара на автомобилни превози на товари в ЕС.