EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga

1 UVOD

1.1 CILJ POROČILA

Člen 7 Uredbe (EU) št. 70/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. januarja 2012 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga[1] določa, da mora Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 31. decembra 2014 in nato vsaka tri leta predložiti poročilo o izvajanju Uredbe in prihodnjem razvoju. To je četrto poročilo, ki izpolnjuje to zahtevo.

V prvem oddelku tega poročila so opisani ozadje, okvir politike in področje uporabe Uredbe. V drugem oddelku so opisani njeno izvajanje s strani držav članic in Komisije (Eurostata), breme in stroški držav članic v zvezi z zbiranjem podatkov, vprašanja glede metodologije in kakovosti podatkov ter različni načini objavljanja statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu. Zadnja oddelka se nanašata na morebitni prihodnji razvoj statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu in vsebujeta glavne ugotovitve poročila.

1.2 OZADJE PRAVNEGA OKVIRA

Uredba (EU) št. 70/2012 je prenovitev Uredbe Sveta (ES) št. 1172/98 z dne 25. maja 1998 o statističnih poročilih v zvezi s cestnim prevozom blaga[2] in pomeni korak naprej v razvoju statistike prometa v EU. Je pravna podlaga za zbiranje najrazličnejših podatkov o cestnem tovornem prometu.

Uredba (EU) št. 70/2012 Komisiji, drugim institucijam EU in nacionalnim vladam zagotavlja primerljive, zanesljive, usklajene, redne in celovite statistične podatke o obsegu in razvoju cestnega prevoza blaga. Te informacije so potrebne za oblikovanje, spremljanje in vrednotenje politik EU.

Države članice pošiljajo informacije Komisiji v obliki mikropodatkov. To omogoča, da se uporabnikom ob uporabi varoval za zanesljivost podatkov zagotovijo statistične tabele, ki vsebujejo različne kombinacije spremenljivk.

Uredba (EU) št. 70/2012 je zasnovana tako, da čim bolj zmanjša breme prevoznih podjetij. Zbiranje podatkov temelji na vzorčni raziskavi, zato se informacije zahtevajo le za vzorec vozil in za omejen čas (običajno en teden). Države članice lahko iz raziskave izključijo transportne operacije pod določenimi pragovi[3]. Vendar bi to lahko oviralo primerljivost med državami članicami in kombiniranje z informacijami iz drugih virov podatkov.

Tabele s statističnimi podatki o cestnem tovornem prometu, ki jih izkazuje Eurostat, so opredeljene v Uredbi (EU) št. 202/2010 z dne 10. marca 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 6/2003 o diseminaciji statističnih podatkov o prevozu blaga po cesti[4].

1.3 OKVIR POLITIKE

Razvoj skupne prometne politike zahteva poglobljeno poznavanje obsega cestnega tovornega prometa in njegovega razvoja.

[1] UL L 32, 3.2.2012, str. 1.
[2] UL L 163, 6.6.1998, str. 1.
[3] V skladu s členom 1 Uredbe (EU) št. 70/2012 lahko vsaka država članica izključi vozila za cestni prevoz, katerih nosilnost ali največja dovoljena masa je pod določeno mejno vrednostjo. Ta mejna vrednost ne sme presegati nosilnosti 3,5 tone ali največje dovoljene mase 6 ton v primeru posameznih motornih vozil.
[4] UL L 61, 11.3.2010, str. 24.

Evropski zeleni dogovor[5] je strategija za rast, katere cilj je, da gospodarstvo EU postane trajnostno s spreminjanjem podnebnih in okoljskih izzivov v priložnosti na vseh področjih politike ter zagotavljanjem, da je prehod pravičen in vključujoč za vse. Da bi dosegli podnebno nevtralnost, bi morali do leta 2050 zmanjšati emisije iz prometa za 90 %. Prednostni ukrepi za prehod na trajnostno in pametno mobilnost vključujejo:

- spodbujanje multimodalnega prometa,
- podporo pri uvajanju avtomatiziranih in povezanih rešitev mobilnosti med različnimi načini,
- boljše obravnavanje zunanjih stroškov prevoznih dejavnosti z oblikovanjem cen,
- povečanje proizvodnje in uvajanje trajnostnih alternativnih goriv za prevoz ter
- zmanjšanje onesnaževanja iz prometa, zlasti v mestih.

Komisija je decembra 2020 predstavila Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost [6], v kateri so predstavljeni načrtovani ukrepi za preobrazbo prometnega sistema EU v skladu z ambicijami evropskega zelenega dogovora. S strategijo za mobilnost se uresničuje vizija trajnostne, cenovno dostopne, vključujoče, pametne, odporne in konkurenčne mobilnosti, zanjo pa je potrebna temeljna preobrazba prometnega sektorja. To se kaže v treh pristopih, ki bi jih bilo treba uporabiti za vse načine prevoza:

- prvi je zmanjšanje odvisnosti od fosilnih goriv z nadomeščanjem obstoječih voznih parkov z nizkoemisijskimi in brezemisijskimi vozili ter spodbujanjem uporabe obnovljivih in nizkoogljičnih goriv,
- drugi je povečanje uporabe načinov prevoza, ki manj onesnažujejo okolje, ter preusmeritev znatnega dela notranjega tovora (75 %), ki se danes prevaža po cesti, na železnico in celinske plovne poti,
- tretji pa je internalizacija zunanjih stroškov. Strategiji za mobilnost je priložen akcijski načrt, v katerem je navedenih 82 pobud na desetih ključnih področjih ukrepanja, skupaj z določitvijo konkretnih ukrepov, ki jih je treba sprejeti.

Podatki, zbrani na podlagi Uredbe (EU) št. 70/2012, so pomembni ne samo za nosilce odločanja, temveč tudi za strokovne organizacije, prevozna podjetja, raziskovalce in razvijalce modelov na področju cestnega prevoza. Rezultati raziskave so bistvenega pomena za spremljanje trga cestnega prevoza blaga v EU in se redno uporabljajo kot referenca v sporočilih Komisije, delovnih dokumentih služb Komisije in ocenah učinka. Poglobljeno poznavanje trga pomaga izboljšati konkurenčnost družb v sektorju. Uredba zagotavlja statistične podatke, ki jih je mogoče uporabiti tudi za oceno možnosti preusmeritve prevoza blaga s cest na okolju prijaznejše načine prevoza. Delež tovora, za katerega se uporablja intermodalni prevoz, bi bil pomemben prihodnji nabor podatkov.

1.4 PODROČJE UPORABE V DRŽAVAH ČLANICAH IN DRUGIH DRŽAVAH

Uredba (EU) št. 70/2012 se neposredno in v celoti uporablja za vse države članice, pri čemer od njih zahteva, da posredujejo četrtletne podatke v skladu s členom 5 Uredbe. V skladu s členom 1(3) pa se ne uporablja za Malto, vse dokler število na Malti registriranih vozil za cestni prevoz blaga, namenjenih za opravljanje mednarodnega cestnega prevoza blaga, ne preseže 400 vozil. V ta namen mora Malta enkrat letno Eurostatu sporočiti število vozil z dovoljenjem za opravljanje mednarodnega

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

cestnega prevoza blaga. Malta mora to število sporočiti najpozneje do konca marca, ki sledi letu, na katero se število vozil za cestni prevoz blaga nanaša.

Te podatke zagotavljata tudi Norveška in Švica. Kar zadeva države kandidatke, Črna gora in Severna Makedonija te podatke zagotavljata od leta 2016 oziroma 2020. Albanija trenutno sprejema ustrezne ukrepe za razvoj in izvedbo raziskave o cestnem tovornem prometu. Eurostat države kandidatke in potencialne kandidatke ob vsaki priložnosti spodbuja, naj svoje raziskave o cestnem tovornem prometu oblikujejo in izvajajo tako, da bodo skladne z zakonodajo EU na področju statistike.

2 SPREMLJANJE IZVAJANJA UREDBE (EU) ŠT. 70/2012

2.1 IZPOLNJEVANJE PRAVNIH OBVEZNOSTI

Raven izpolnjevanja obveznosti zagotavljanja podatkov, opredeljenih v Uredbi (EU) št. 70/2012, je v vseh državah članicah zelo visoka. Vse države članice zagotavljajo zahtevane nabore podatkov, do zamud pa prihaja le v majhnem številu primerov, predvsem zaradi posodobitev informacijskih sistemov in fluktuacije osebja. Tako je mogoče pripraviti visokokakovostne, pravočasne in zanesljive statistične podatke o cestnem tovornem prometu v Evropi.

2.2 METODE ZBIRANJA PODATKOV, KI SE UPORABLJAJO V DRŽAVAH ČLANICAH

Metodološke ureditve, določene v Uredbi (EU) št. 70/2012, zagotavljajo okvir za zbiranje natančno opredeljenih mikropodatkov, ki ga države članice izvajajo na podlagi nacionalnih raziskav.

Eurostat zbira informacije o nacionalnih metodah zbiranja podatkov (uporaba registrov, metodologija vzorčenja, zajem itd.) in jih objavi v publikaciji *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*[7] (Metodologije, uporabljene v raziskavah cestnega tovornega prometa v državah članicah, državah Efte in državah kandidatkah).

Obenem države poročevalke letno posodabljajo svoje datoteke z nacionalnimi metapodatki v predlogi „Euro SDMX Metadata Structure“. Nacionalni metapodatki vsebujejo statistično predstavitev podatkov o cestnem tovornem prometu, informacije o ustrezni nacionalni zakonodaji, politiki izkazovanja statistike in kakovosti podatkov, morebitne metodološke posodobitve ter informacije o raziskavi in statistični obdelavi podatkov[8].

2.3 BREME IN STROŠKI ZA DRŽAVE ČLANICE

Uredba (EU) št. 70/2012 je zasnovana tako, da je breme držav članic čim manjše. Večini držav članic ni treba sprejeti dodatnih ukrepov, saj njihovi obstoječi postopki zadoščajo za izpolnitev zahtev iz Uredbe po zbiranju podatkov.

Glede na informacije, sporočene v nacionalnih metapodatkih, velika večina držav poročevalk meni, da je delovna obremenitev za zagotavljanje podatkov sprejemljiva. Glede bremena in stroškov, povezanih z zbiranjem podatkov, med državami obstajajo znatne razlike. Odvisne so od velikosti vzorca, uporabljenega za zbiranje podatkov, ki se med posameznimi državami razlikuje, in od nacionalnih sistemov za zbiranje podatkov. Povprečen čas, ki ga anketiranci v obdobju raziskave

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

porabijo za sporočanje podatkov za eno vozilo, namenjeno opravljanju prevozne dejavnosti, je po ocenah večine držav približno 30–45 minut. Nekatere države poročajo o povprečnem času približno 20–30 minut.

Komisija prispeva k prizadevanjem držav članic za pripravo nacionalnih statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu. Eurostat upravlja nacionalne mikropodatke in zbira statistične podatke (tabele D) o prevozni dejavnosti v vsaki državi z vozili, registriranimi v drugih državah. Ti statistični podatki se pošljejo nazaj nacionalnim statističnim organom, da imajo ti popolne statistične informacije o vseh cestnih tovornih operacijah na svojem ozemlju s tovornjaki, ki so registrirani kjer koli v EU (razen na Malti), v Švici in na Norveškem, in lahko pripravijo popolne nacionalne statistike. Izvajanje Uredbe (EU) št. 70/2012 in uporaba tabel D, ki jih zagotovi Komisija, državam poročevalkam prihranita trud pri zbiranju podatkov o zmogljivosti tujih tovornjakov na njihovem ozemlju z namenskimi nacionalnimi raziskavami. Stroške in breme, ki nastanejo pri zbiranju podatkov, torej več kot odtehtajo koristi tako dobljenih statističnih podatkov.

Poleg tega daje zbiranje informacij in njihovo upravljanje na ravni mikropodatkov Eurostatu prožnost pri izpolnjevanju potreb uporabnikov po statističnih informacijah, brez zamud in dodatnega truda na nacionalni ravni. Izkazovanje statistike o cestnem tovornem prometu s strani Eurostata in nadaljnja objava tabel D s strani držav članic je v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 202/2010.

2.4 ZMANJŠANJE IN POENOSTAVITEV UPRAVNEGA BREMENA

Zmanjšanje in poenostavitev upravnega bremena je stalen cilj Komisije. Eurostat v sodelovanju z nacionalnimi statističnimi uradi izvaja posebne ukrepe za zmanjšanje nacionalnega bremena zbiranja in sporočanja podatkov. Ti ukrepi vključujejo:

1. razvoj orodij za lažje sporočanje podrobnih regionalnih podatkov (npr. tabel z ujemajočimi se poštnimi številkami in oznakami na ravni NUTS 3[9] za uporabo informacij, ki so izvorno označene le s poštnimi številkami);
2. novo razvita orodja za potrditev naborov podatkov, ki državam poročevalkam omogočajo, da potrdijo svoje podatke, preden jih uradno posredujejo Eurostatu, in da zagotovijo povratne informacije o posameznih napakah za vsak nabor podatkov;
3. redne sestanke strokovnjakov iz držav članic, držav Efte, držav kandidatk in potencialnih kandidatk (v okviru strokovne skupine Komisije za statistične podatke o cestnem tovornem prometu in po potrebi v okviru projektnih skupin) za izmenjavo dobrih praks in razpravo o kakovosti podatkov, metodoloških vprašanjih in prihodnjem napredku.

Da bi se zmanjšalo breme za anketirance, številne države članice podatke sporočajo tako, da namesto papirnih dokumentov uporabljajo elektronske vprašalnike, elektronske delovne liste v programu Excel ali mobilne aplikacije. Podobne metode bo v bližnji prihodnosti predvidoma uporabljalo še več držav.

2.5 POTRJEVANJE PODATKOV IN KAKOVOST PREJETIH STATISTIČNIH PODATKOV

Za zbiranje in pošiljanje podatkov so odgovorne države članice, Eurostat pa sprejme vse potrebne ukrepe za odkrivanje morebitnih napak v prejetih podatkih ter vzdržuje napreden informacijski sistem za potrjevanje in obdelavo podatkov. Eurostat od leta 2022 razvija napreden in zanesljivejši informacijski sistem, ki vsebuje dve izboljšani komponenti: nova orodja za potrditev podatkov, ki se

[9] Skupna klasifikacija statističnih teritorialnih enot (NUTS): https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).

uvajajo od januarja 2023, in zmogljivo programsko opremo (sistemi za statistično analizo – SAS) za obdelavo mikropodatkov in metapodatkov. Novi informacijski sistem bo v celoti razvit do decembra 2023 in bo izboljšal standarde pregledov kakovosti, ki se izvajajo. Zbiranje podatkov o cestnem tovornem prometu bo s tem posodobljenim sistemom za potrditev in obdelavo podatkov lažje

Na splošno je kakovost podatkov, prejetih od držav članic, zelo dobra. Če se odkrijejo napake, vse države članice podatke pregledajo. Eurostat uporablja podroben postopek potrjevanja za četrtletne mikropodatke ter preverjanja časovnih vrst za četrtletne in letne podatke o tovornem prometu.

- Potrditev mikropodatkov: države članice posredujejo nabore podatkov Eurostatu prek portala EDAMIS in v datotekah, ki so združljive s standardom za izmenjavo statističnih podatkov in metapodatkov (Statistical Data and Metadata eXchange – SDMX). Nato se za prejete nabore podatkov uporabi zanesljiv postopek potrjevanja v treh korakih.
  - Najprej orodje STRUVAL (STRUctural VALidation) pri vsakem naboru podatkov potrdi obliko, izpolnjenost obveznih polj ter pravilnost uporabljene strukture in oznak.
  - Nato orodje CONVAL (CONtent VALidation) potrdi vsebino vsakega nabora podatkov na podlagi vnaprej določenih pravil. Države članice poročevalke za vsak posredovani nabor podatkov prejmejo poročilo o potrditvi, ki vsebuje podrobnosti, na podlagi katerih je mogoče enostavno popraviti morebitne napake. Eurostat uporabljena pravila potrjevanja redno posodablja, da bi zadostil spreminjajočim se potrebam in zagotovil pripravo visokokakovostnih statističnih podatkov.
  - Nazadnje se uporabi dodaten sklop pravil potrjevanja v okviru informacijskega sistema za upravljanje podatkov, pri čemer morajo biti podatki 99,5-odstotno pravilni, preden se lahko shranijo v podatkovno zbirko za nadaljnjo obdelavo.
- Preverjanja časovnih vrst: po mnenju Komisije je pomembno, da se pred objavo podatkov v časovni vrsti opredelijo „osamelci“. Eurostat zato preverjanja časovnih vrst izvaja za četrtletne in letne podatke. Pomembno je, da države poročevalke potrdijo trende, kadar so opažene velike razlike. Države po potrebi predložijo pregledane nabore podatkov ali pojasnila v zvezi z razlogi za znatne razlike v časovnih vrstah. Ta pojasnila so navedena v dokumentu *Country and table specific notes* [10] (Opombe v zvezi s posameznimi državami in tabelami).

2.6 METODOLOŠKA PODPORA DRŽAVAM ČLANICAM

Eurostat državam članicam stalno zagotavlja metodološko in tehnično podporo ter vzdržuje zanesljiv sistem podatkov in metapodatkov za pripravo statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu.

Eurostat je pripravil dva referenčna priročnika za izvajanje Uredbe (EU) št. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*[11] (Metodologija cestnega tovornega prometa), v katerem je opisana metodološka podlaga za zbiranje statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu v državah članicah, državah Efte, državah kandidatkah in potencialnih kandidatkah,
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (Metodologije, uporabljene v raziskavah cestnega tovornega prometa v državah članicah,

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

državah Efte in državah kandidatkah), v katerem so predstavljeni metodološki vidiki raziskav za cestni tovorni promet, opravljenih v državah poročevalkah.

2.7 IZKAZOVANJE PODATKOV

2.7.1 Eurostatove tabele za izkazovanje statistike

Zbirni podatki na podlagi mikropodatkov, zbranih v skladu z Uredbo (EU) št. 70/2012, so objavljeni v Eurostatovi podatkovni zbirki za izkazovanje statistike[12]. Uporabniki lahko pridobijo podrobne statistične tabele, pripravljene v skladu z določbami Uredbe (EU) št. 202/2010. Obstaja 43 tabel o cestnem tovornem prometu, ki jih dopolnjujejo enotna datoteka z metapodatki EU in več datotek z nacionalnimi metapodatki.

Eurostat je leta 2022 objavil novo tabelo o zmogljivosti teritorializiranega cestnega tovornega prometa (v tonskih kilometrih), ki je opredeljena kot zmogljivost na nacionalnem ozemlju neodvisno od države registracije cestnega prevoznika. Za izračun vrste zmogljivosti teritorializiranega prometa se zmogljivost mednarodnega cestnega prometa, ki jo prijavi vsaka država članica, razčleni na zmogljivost v vsaki drugi državi članici EU. Prerazporeditev podatkov o zmogljivosti prometa na druge države članice vključuje modeliranje verjetnega načrta poti in njegovo projekcijo na cestno omrežje EU. Eurostat to izračuna z matriko razdalj. V novi tabeli je predstavljena zmogljivost skupnega, nacionalnega, mednarodnega in kabotažnega prometa za vsako državo članico EU, EU27 kot celoto ter Norveško in Švico. Nacionalni podatki in podatki o kabotaži, ki se uporabijo za pripravo te tabele, so podatki, zbrani na podlagi Uredbe (EU) št. 70/2012.

2.7.2 Publikacije

Eurostat na spletišču *Statistics Explained* (Razlaga statističnih podatkov) objavlja članke o cestnem tovornem prometu, ki prinašajo analizo podatkov za medije in javnost. Ti članki obravnavajo naslednje teme:

- splošni trendi v cestnem tovornem prometu[13],
- cestni tovorni promet po značilnostih vozil[14],
- cestni tovorni promet po značilnostih vožnje[15],
- cestni tovorni promet po vrstah blaga[16],
- cestni tovorni promet – kabotaža[17].

Ti članki se posodabljajo letno (razen članka o kabotaži, ki se je do leta 2022 posodabljal vsaki dve leti, od leta 2023 pa bo prav tako posodobljen vsako leto). Članki se posodobijo, ko se konča zbiranje podatkov za določeno referenčno leto.

---

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (na voljo samo v angleščini).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (na voljo samo v angleščini).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (na voljo samo v angleščini).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (na voljo samo v angleščini).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (na voljo samo v angleščini).

2.7.3 Anonimizirani podatki

V skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 557/2013[18] so mikropodatki o cestnem tovornem prometu anonimizirani in na voljo raziskovalnim subjektom v znanstvene namene. Komisija (Eurostat) prejme zahteve za anonimizirane podatke, dostop pa se dodeli po skupni odobritvi Komisije (Eurostata) in nacionalnih statističnih organov. V letih 2021 in 2022 ter v prvih osmih mesecih leta 2023 je bil dostop do anonimiziranih podatkov evropske raziskave cestnega tovornega prometa dodeljen sedmim različnim raziskovalnim subjektom.

2.7.4 Drugi načini za izkazovanje statistike

Podatki o cestnem tovornem prometu se izkazujejo tudi prek prilagojenih izvlečkov podatkov za uporabnike v Eurostatovih novicah (npr. *Increase in road freight transport as of 2021*[19] (Povečanje cestnega tovornega prometa od leta 2021)) in drugih Eurostatovih publikacijah (npr. *Key figures on European transport*[20] (Ključne številke o evropskem prometu), *Key figures on the EU in the world*[21] (Ključne številke o EU v svetu), publikacija *Eurostat regional yearbook* (Eurostatov regionalni letopis)[22] in *Key figures on the European food chain*[23] (Ključne številke o evropski prehranski verigi)). Podatki se izkazujejo tudi v publikacijah drugih generalnih direktoratov Komisije, zlasti v publikacijah Generalnega direktorata za mobilnost in promet (npr. *Statistical pocketbook* [24] (Statistični priročnik)). Vsi podatki, vključeni v te prilagojene izvlečke in publikacije, se objavijo tudi v Eurostatovi podatkovni zbirki za izkazovanje statistike.

3 NADALJNJI RAZVOJ STATISTIČNIH PODATKOV O CESTNEM TOVORNEM PROMETU

Evropski zeleni dogovor, katerega cilj je, da EU postane podnebno nevtralna do leta 2050, vsebuje sklop preobrazbenih politik v vseh gospodarskih sektorjih, vključno s prometom. Statistični podatki o cestnem tovornem prometu lahko pomagajo pri določanju in spremljanju ciljev politike. To se doseže z zagotavljanjem podatkov o količinah prepeljanega blaga, prevoženih kilometrih ter opremi in infrastrukturi cestnega prometa. Cestni tovorni promet je še posebno pomemben sektor, saj ima največji delež v notranjem tovornem prometu EU (leta 2021 77,3 % v tonskih kilometrih)[25].

Eurostat, države članice, države Efte, države kandidatke in potencialne kandidatke razpravljajo o potrebah po podatkih, načinih za izboljšanje statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu in načinih za nadaljnje zmanjšanje bremena zbiranja podatkov na sestankih strokovne skupine Komisije za statistične podatke o cestnem tovornem prometu.

---

[18] Uredba Komisije (EU) št. 557/2013 z dne 17. junija 2013 o izvajanju Uredbe (ES) št. 223/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o evropski statistiki glede dostopa do zaupnih podatkov za znanstvene namene in o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 831/2002 (UL L 164, 18.6.2013, str. 16).

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (na voljo samo v angleščini).

[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (na voljo samo v angleščini).

[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (na voljo samo v angleščini).

[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (na voljo samo v angleščini).

[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (na voljo samo v angleščini).

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (na voljo samo v angleščini).

[25] Vir: Eurostatova tabela *Modalni delež notranjega tovornega prometa*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (na voljo v angleščini, francoščini in nemščini).

En del razvoja, ki se je začel leta 2018, se nanaša na prihodnje statistične podatke o prevozu z lahkimi gospodarskimi vozili. Taka vozila ne prevažajo zelo težkih tovorov, vendar prevozijo veliko število kilometrov v mestnih območjih ter tako znatno prispevajo k emisijam in zastojem. Poleg tega je vse večjo uporabo teh vozil mogoče opaziti tudi na medkrajevnih in mednarodnih vožnjah. Potreba po podatkih o lahkih gospodarskih vozilih postaja pomembna za številne države, saj se ta vozila vključujejo na področje uporabe prometne politike EU in s tem povezanih pravnih aktov. Del podatkov za lahka gospodarska vozila je mogoče pridobiti iz registrov tehničnih pregledov, ki zbirajo informacije o tipu motorja vozila, njegovem razredu teže, vrsti goriva in tehnologiji nadzora nad emisijami.

Leta 2018 je bila ustanovljena projektna skupina za prevoz z lahkimi gospodarskimi vozili, da bi razpravljala o metodologiji za zbiranje podatkov, vključno z opredelitvijo pojmov, pragi, viri podatkov in spremenljivkami. V letu 2022 je projektna skupina pripravila metodološki dokument skupaj z možnostmi za morebitne vprašalnike, ki se bodo uporabili za zadevno zbiranje podatkov. Številne države članice predlagano metodologijo preizkušajo v okviru nepovratnih sredstev Eurostata za leto 2022. Ko bodo rezultati projektov, financiranih z nepovratnimi sredstvi, na voljo, bo skupina izpopolnila predlagano metodologijo.

Države poročevalke so bile v pisnem posvetovanju leta 2022 pozvane, naj zagotovijo svoj prispevek glede možnih izboljšav in novih spremenljivk pri zbiranju podatkov za cestni tovorni promet. Njihov prispevek k temu posvetovanju se je nanašal na:

- uskladitev kategorij vozil, vključenih v raziskavo za zbiranje podatkov na podlagi Uredbe (EU) št. 70/2012,
- dodatno spremenljivko o vrsti goriva,
- morebitno odpravo neobvezne spremenljivke A1.1 („možnost uporabe vozila za kombinirani prevoz“),
- predlog o sporočanju neobvezne spremenljivke A1.6 o kategorijah NACE na dvomestni ravni namesto štirimestne,
- novo neobvezno spremenljivko o emisijskem razredu motornih vozil.

O teh točkah se je razpravljalo na sestanku strokovne skupine Komisije za statistične podatke o cestnem tovornem prometu leta 2022, nadalje pa se bo v zvezi z njimi ukrepalo na prihodnjih sestankih te skupine.

4 SKLEPI

Izkušnje in rezultati, pridobljeni z izvajanjem Uredbe (EU) št. 70/2012 o statističnih podatkih v zvezi s cestnim tovornim prometom, so še naprej pozitivni. Države članice izpolnjujejo obveznosti zagotavljanja podatkov, sredstva, dodeljena na nacionalni ravni in ravni Komisije, pa omogočajo visokokakovostne rezultate. Komisija podpira države članice pri izvajanju Uredbe (EU) št. 70/2012, države kandidatke in potencialne kandidatke pa spodbuja k oblikovanju in izvajanju raziskav o cestnem tovornem prometu. Posodablja svoj informacijski sistem za potrjevanje in obdelavo posredovanih mikropodatkov, prav tako je razširila izkazovanje statistike o cestnem tovornem prometu. Strokovna skupina Komisije za statistične podatke o cestnem tovornem prometu ostaja organ, v okviru katerega dejavno potekajo razprave o izvajanju Uredbe in njenih morebitnih izboljšavah.

Uredba (EU) št. 70/2012 je še naprej učinkovito in uspešno orodje za pripravo zanesljivih in primerljivih statističnih podatkov o cestnem tovornem prometu na ravni EU in nacionalni ravni, s čimer se preprečuje podvajanje dela. Pripravljeni statistični podatki se izkazujejo v obliki tabel v Eurostatovi podatkovni zbirki za izkazovanje statistike in njegovih publikacijah, in sicer kot anonimizirani nabori podatkov in kot prilagojeni izvlečki. Statistični podatki o cestnem tovornem prometu so dragoceni za oblikovanje in ocenjevanje politik ter spremljanje trga cestnega prevoza blaga v EU.