KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.1.2024 r.
COM(2024) 9 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy

1 WPROWADZENIE

1.1 CEL SPRAWOZDANIA

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy[1] do dnia 31 grudnia 2014 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wykonania rozporządzenia oraz dotyczące przyszłych zmian. Niniejsze sprawozdanie jest czwartym sprawozdaniem sporządzonym w celu spełnienia tego wymogu.

W pierwszej sekcji niniejszego sprawozdania przedstawiono tło, kontekst polityczny i zakres rozporządzenia. W sekcji drugiej opisano jego wdrażanie przez państwa członkowskie i Komisję (Eurostat), obciążenia i koszty państw członkowskich związane z gromadzeniem danych, kwestie metodyczne i dotyczące jakości danych oraz różne sposoby publikowania statystyk dotyczących transportu drogowego towarów. W dwóch ostatnich sekcjach odniesiono się do możliwych przyszłych zmian w zakresie statystyk dotyczących transportu drogowego towarów i przedstawiono główne wnioski sprawozdania.

1.2 KONTEKST RAM PRAWNYCH

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 jest wersją przekształconą rozporządzenia Rady (WE) nr 1172/98 z dnia 25 maja 1998 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy[2] i stanowi krok naprzód w zakresie rozwoju statystyk dotyczących transportu w UE. Stanowi ono podstawę prawną gromadzenia szerokiego zakresu danych na temat transportu drogowego towarów.

Dzięki rozporządzeniu (UE) nr 70/2012 zapewniono Komisji, innym instytucjom UE oraz rządom krajowym porównywalne, wiarygodne, zharmonizowane, regularnie aktualizowane i wyczerpujące dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju transportu drogowego rzeczy. Informacje te są niezbędne do opracowywania, monitorowania i oceny różnych obszarów polityki UE.

Państwa członkowskie przesyłają informacje do Komisji w formie danych jednostkowych. Dzięki temu użytkownikom można udostępnić tabele statystyczne zawierające wiele różnych kombinacji zmiennych, z zastrzeżeniem zabezpieczeń związanych z wiarygodnością danych.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 opracowano w taki sposób, aby zminimalizować obciążenia przedsiębiorstw transportowych. Gromadzenie danych jest oparte na badaniach sondażowych, a zatem informacje wymagane są jedynie dla wybranej próby pojazdów oraz w odniesieniu do ograniczonego okresu (zwykle jest to tydzień). Państwa członkowskie mogą wykluczyć z badań operacje transportowe o parametrach poniżej określonego progu[3]. Mogłoby to jednak utrudnić porównywalność między państwami członkowskimi oraz połączenie z informacjami pochodzącymi z innych źródeł danych.

[1] Dz.U. L 32 z 3.2.2012, s. 1.
[2] Dz.U. L 163 z 6.6.1998, s. 1.
[3] Zgodnie z art. 1 rozporządzenia (UE) nr 70/2012 każde państwo członkowskie może wyłączyć z zakresu stosowania tego rozporządzenia pojazdy samochodowe transportowe, których ładowność lub dopuszczalna masa całkowita jest niższa niż określony limit. Limit nie może przekroczyć 3,5 tony ładowności lub 6 ton dopuszczalnej masy całkowitej w przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych.

Tabele statystyczne dotyczące transportu drogowego towarów, które mają być rozpowszechniane przez Eurostat, określono w rozporządzeniu (UE) nr 202/2010 z dnia 10 marca 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 6/2003 dotyczące rozpowszechniania wyników badań statystycznych w zakresie przewozu drogowego rzeczy[4].

1.3 KONTEKST POLITYCZNY

Opracowanie wspólnej polityki transportowej wymaga szczegółowej wiedzy na temat wielkości i rozwoju transportu drogowego towarów.

Europejski Zielony Ład[5] jest strategią rozwoju, dzięki której gospodarka UE ma stać się zrównoważona w wyniku przekształcenia wyzwań związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym w możliwości rozwoju we wszystkich obszarach polityki oraz w wyniku sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji. Aby osiągnąć neutralność klimatyczną, konieczne będzie ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Priorytetowe działania na rzecz przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność obejmują:

- stymulowanie transportu multimodalnego;
- wspieranie wdrażania rozwiązań w zakresie mobilności zautomatyzowanej i opartej na sieci w odniesieniu do różnych rodzajów transportu;
- lepsze uwzględnienie kosztów zewnętrznych działalności transportowej przez odpowiednie ustalanie cen;
- rozwinięcie produkcji i wprowadzania alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych; oraz
- obniżenie poziomu zanieczyszczeń pochodzących z transportu, w szczególności w miastach.

W grudniu 2020 r. Komisja przedstawiła „Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”[6], w której opisano planowane kroki na drodze do przekształcenia systemu transportowego UE zgodnie z ambicjami przewidzianymi w Europejskim Zielonym Ładzie. W strategii na rzecz mobilności nakreślono wizję zrównoważonej, przystępnej cenowo, sprzyjającej włączeniu społecznemu, inteligentnej, odpornej i konkurencyjnej mobilności, która wymaga gruntownej transformacji sektora transportu. Przekłada się to na trzy podejścia, które należy zastosować do wszystkich rodzajów transportu:

- pierwsze polega na zmniejszeniu zależności od paliw kopalnych w drodze zastąpienia istniejących flot pojazdami nisko- i zeroemisyjnymi oraz zwiększenia wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych;
- drugie polega na wykorzystaniu mniej zanieczyszczających rodzajów transportu i znacznym zwiększeniu roli kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy;
- w ramach trzeciego podejścia przewiduje się internalizację kosztów zewnętrznych. Strategii na rzecz mobilności towarzyszy plan działania, w którym wymieniono 82 inicjatywy w 10 kluczowych obszarach działania wraz z konkretnymi środkami, które należy przyjąć.

Dane gromadzone na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012 mają znaczenie nie tylko dla decydentów, ale także dla organizacji zawodowych, przedsiębiorstw transportowych, naukowców

[4] Dz.U. L 61 z 11.3.2010, s. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

i specjalistów w dziedzinie modelowania w obszarze transportu drogowego. Wyniki badania mają zasadnicze znaczenie dla monitorowania rynku drogowego transportu rzeczy w Europie i są regularnie wykorzystywane jako punkt odniesienia w komunikatach Komisji, dokumentach roboczych służb Komisji i ocenach skutków. Dogłębna znajomość rynku przyczynia się do zwiększenia konkurencyjności przedsiębiorstw w tym sektorze. Na podstawie rozporządzenia sporządzane są statystyki, które można również wykorzystać do oceny potencjału w sektorze transportu towarów w zakresie przechodzenia z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu. Ważne byłoby uzyskać zbiór danych dotyczący udziału transportu towarów, w przypadku którego korzysta się z transportu intermodalnego.

1.4 PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich, a w jego art. 5 przewidziano wymóg przekazywania przez państwa członkowskie danych kwartalnych. Zgodnie z art. 1 ust. 3 rozporządzenie (UE) nr 70/2012 nie będzie mieć jednak zastosowania do Malty dopóki liczba zarejestrowanych na Malcie pojazdów samochodowych do transportu rzeczy uprawnionych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy nie przekroczy 400 pojazdów. W tym celu Malta ma obowiązek zgłaszania raz w roku Eurostatowi liczby pojazdów uprawnionych do międzynarodowego transportu drogowego rzeczy. Malta musi zgłaszać tę informację najpóźniej do końca marca roku następnego po roku, którego dotyczy liczba pojazdów samochodowych do transportu rzeczy.

Norwegia i Szwajcaria również przekazują te dane. Jeżeli chodzi o kraje kandydujące, Czarnogóra i Macedonia Północna przekazują te dane odpowiednio od 2016 r. i 2020 r. Albania podejmuje obecnie niezbędne działania w celu opracowania i przeprowadzenia badania w zakresie transportu drogowego towarów. Eurostat korzysta z każdej okazji, aby zachęcić kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące do opracowania i przeprowadzenia badań w zakresie transportu drogowego towarów, tak aby były one zgodne z prawodawstwem UE w dziedzinie statystyki.

2 DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU Z WYKONANIEM ROZPORZĄDZENIA (UE) NR 70/2012

2.1 PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Wszystkie państwa członkowskie utrzymują bardzo wysoki poziom przestrzegania obowiązku udostępniania danych określonego w rozporządzeniu (UE) nr 70/2012. Wszystkie państwa członkowskie dostarczają wymagane zbiory danych, a opóźnienia wystąpiły tylko w kilku przypadkach, głównie ze względu na aktualizacje systemów informatycznych państw członkowskich i rotację personelu. Dzięki temu możliwe jest przygotowanie wysokiej jakości, aktualnych i wiarygodnych statystyk na temat transportu drogowego towarów w Europie.

2.2 METODY GROMADZENIA DANYCH STOSOWANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Ustalenia dotyczące metod określone w rozporządzeniu (UE) nr 70/2012 zapewniają ramy dotyczące gromadzenia dobrze zdefiniowanych danych jednostkowych przez państwa członkowskie na podstawie badań krajowych.

Eurostat gromadzi informacje na temat krajowych metod gromadzenia danych (korzystanie z rejestrów, metodologia doboru próby, zakres itp.) i udostępnia je w publikacji zatytułowanej

„Metodologia stosowana w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich, państwach EFTA i krajach kandydujących”[7].

Ponadto państwa zgłaszające dane aktualizują co roku swoje krajowe pliki metadanych w szablonie „Euro SDMX Metadata Structure”. Krajowe metadane zawierają statystyczną prezentację danych dotyczących transportu drogowego towarów; informacje na temat odpowiednich przepisów krajowych, polityki rozpowszechniania i jakości danych; wszelkie aktualizacje dotyczące metodyki oraz informacje na temat badania i statystycznego przetwarzania danych[8].

2.3 OBCIĄŻENIE I KOSZTY DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 opracowano w taki sposób, aby ograniczyć obciążenie państw członkowskich do minimum. Większość państw członkowskich nie musiała wprowadzać dodatkowych środków, jako że ich istniejące procedury są wystarczające, aby spełnić wymogi dotyczące gromadzenia danych.

Jak wynika z informacji przedstawionych w krajowych metadanych, znaczna większość państw zgłaszających dane uznała, że obciążenie związane z przekazywaniem danych jest możliwe do zaakceptowania. Istnieją znaczne dysproporcje między państwami, jeżeli chodzi o obciążenie i koszty związane z gromadzeniem danych. Zależą one od wielkości próby wykorzystanej do gromadzenia danych, która w poszczególnych krajach jest różna, oraz od krajowych systemów zestawiania danych. Średni czas potrzebny respondentom na przekazanie danych dotyczących jednego pojazdu wykonującego przejazdy w okresie objętym badaniem oceniono w większości państw na około 30–45 minut. Kilka państw zgłasza średni czas w przedziale 20–30 minut.

Komisja wnosi wkład w działania państw członkowskich na rzecz tworzenia krajowych statystyk drogowego transportu towarów. Eurostat zarządza krajowymi danymi jednostkowymi i zestawia statystyki (tabele D) dotyczące działalności transportowej wykonywanej w każdym kraju przez pojazdy zarejestrowane w innych krajach. Statystyki te wysyłane są z powrotem do krajowych organów statystycznych, aby dysponowały one pełnymi informacjami statystycznymi na temat wszystkich operacji transportu drogowego na ich terytorium z udziałem samochodów ciężarowych zarejestrowanych w innych państwach UE (z wyjątkiem Malty), w Szwajcarii i w Norwegii i mogły sporządzać kompletne krajowe statystyki. Wykonywanie rozporządzenia (UE) nr 70/2012 oraz wykorzystywanie tabel D dostarczanych przez Komisję pozwala państwom zgłaszającym dane uniknąć prowadzenia specjalnych badań krajowych, aby gromadzić dane na temat aktywności zagranicznych samochodów ciężarowych na ich terytorium. Nad kosztami i obciążeniami generowanymi w związku z gromadzeniem danych znacznie przeważają zatem korzyści wynikające z powstałych statystyk.

Ponadto gromadzenie informacji i zarządzanie nimi na poziomie danych jednostkowych zapewnia Eurostatowi elastyczność w zaspokajaniu potrzeb użytkowników w zakresie informacji statystycznych, bez opóźnień i dodatkowych starań na szczeblu krajowym. Rozpowszechnianie statystyk dotyczących transportu drogowego towarów przez Eurostat oraz dalsza publikacja tabel D przez państwa członkowskie są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) nr 202/2010.

---

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

2.4 ZMNIEJSZENIE I UPROSZCZENIE OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNEGO

Zmniejszenie i uproszczenie obciążenia administracyjnego pozostają aktualnym celem Komisji. We współpracy z krajowymi urzędami statystycznymi Eurostat wdraża konkretne działania, aby zmniejszyć obciążenie związane z gromadzeniem i zgłaszaniem danych na poziomie krajowym. Działania te obejmują:

1. opracowanie narzędzi ułatwiających zgłaszanie szczegółowych danych na poziomie regionalnym (np. tabel odpowiadających kodom pocztowym i kodom na poziomie NUTS 3[9] w celu wykorzystania informacji, które są pierwotnie kodowane wyłącznie kodem pocztowym);
2. nowo opracowane narzędzia walidacji zbiorów danych, umożliwiające państwom zgłaszającym dane walidację danych przed ich oficjalnym przekazaniem do Eurostatu oraz przekazywanie informacji zwrotnych na temat konkretnych błędów w odniesieniu do każdego zbioru danych;
3. regularne spotkania ekspertów z państw członkowskich, państw EFTA, krajów kandydujących i potencjalnych krajów kandydujących (w razie potrzeby w ramach grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących transportu drogowego towarów i grup zadaniowych) w celu wymiany dobrych praktyk oraz omówienia jakości danych, problemów z zakresu metodyki i przyszłego rozwoju.

Aby zmniejszyć obciążenie respondentów, kilka państw członkowskich przekazuje dane za pomocą e-kwestionariuszy, elektronicznych arkuszy Excel lub aplikacji mobilnych wykorzystywanych w sektorze transportu zamiast dokumentów papierowych. Oczekuje się, że w najbliższej przyszłości więcej krajów zastosuje podobne metody.

2.5 WALIDACJA DANYCH I JAKOŚĆ OTRZYMYWANYCH DANYCH STATYSTYCZNYCH

Za gromadzenie i przekazywanie danych odpowiadają państwa członkowskie, natomiast to Eurostat wdraża wszelkie niezbędne środki służące wykrywaniu wszelkich błędów w otrzymywanych danych i utrzymuje złożony system informatyczny do celów walidacji i przetwarzania danych. Od 2022 r. Eurostat opracowuje zaawansowany i solidniejszy system informatyczny, na który składają się dwa udoskonalone elementy: nowe narzędzia walidacji danych, które są wdrażane od stycznia 2023 r., oraz potężne oprogramowanie (systemy analizy statystycznej, *Statistical Analysis Systems* – SAS) do przetwarzania danych jednostkowych i metadanych. Nowy system informatyczny zostanie ukończony do grudnia 2023 r. i poprawi standardy przeprowadzanych kontroli jakości. Ten zmodernizowany system walidacji i przetwarzania danych zapewni korzyści w odniesieniu do gromadzenia danych dotyczących transportu drogowego towarów.

Ogólnie rzecz biorąc, jakość danych otrzymywanych od państw członkowskich jest bardzo dobra. Wszystkie państwa członkowskie korygują dane w przypadku wykrycia błędów. Eurostat stosuje szczegółowy proces walidacji w odniesieniu do danych jednostkowych oraz kontrolę szeregów czasowych w odniesieniu do kwartalnych i rocznych danych dotyczących transportu towarowego.

- Walidacja danych jednostkowych: państwa członkowskie przekazują Eurostatowi zbiory danych za pośrednictwem portalu EDAMIS oraz w plikach zgodnych ze standardem SDMX (standard wymiany danych i metadanych statystycznych). Do otrzymanych zbiorów danych stosuje się następnie solidny trójetapowy proces walidacji.

[9] Wspólna klasyfikacja jednostek terytorialnych do celów statystycznych: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (strona dostępna w językach angielskim, francuskim i niemieckim).

- Po pierwsze, przy użyciu narzędzia STRUVAL (walidacja strukturalna, *STRUctural VALidation*) waliduje się każdy zbiór danych pod względem formatu, zawartości pól obowiązkowych oraz poprawności zastosowanej struktury i kodów.
- Po drugie, przy użyciu narzędzia CONVAL (walidacja zawartości, *CONtent VALidation*) waliduje się zawartość każdego zbioru danych na podstawie wcześniej określonych zasad. Państwa członkowskie zgłaszające dane otrzymują w odniesieniu do każdego przekazanego zbioru danych sprawozdanie z walidacji, zawierające szczegółowe informacje umożliwiające łatwe skorygowanie wszelkich błędów. Eurostat stale rozwija stosowane przez siebie zasady dotyczące walidacji, aby zaspokajać zmieniające się potrzeby i zapewnić opracowywanie wysokiej jakości statystyk.
- Po trzecie, w ramach informatycznego systemu zarządzania danymi stosuje się inny zestaw zasad walidacji, zgodnie z którymi dane muszą być poprawne w 99,5 %, zanim będą mogły być umieszczone w bazie danych do celów dalszego przetwarzania.

- Kontrole szeregów czasowych: Komisja uważa, że przed opublikowaniem danych ważne jest zidentyfikowanie wartości oddalonych w szeregu czasowym. Eurostat przeprowadza w związku z tym kontrole szeregów czasowych zarówno danych kwartalnych, jak i rocznych. W przypadku zaobserwowania znaczących różnic ważne jest, aby państwa zgłaszające dane potwierdzały tendencje. W razie konieczności państwa przekazują skorygowane zbiory danych lub wyjaśnienia przyczyn znaczących rozbieżności w szeregach czasowych. Wyjaśnienia te wymieniono w dokumencie „Uwagi dotyczące poszczególnych krajów i tabel”[10].

2.6 WSPARCIE METODYCZNE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Eurostat zapewnia państwom członkowskim stałe wsparcie metodologiczne i techniczne oraz utrzymuje niezawodny system informacyjny w zakresie danych i metadanych w celu generowania statystyk dotyczących transportu drogowego towarów.

Eurostat opracował dwa podręczniki referencyjne dotyczące wykonania rozporządzenia (UE) nr 70/2012:

- podręcznik zatytułowany „Metodologia w zakresie transportu drogowego towarów”[11], w którym określono podstawę metodologiczną zestawiania danych statystycznych dotyczących transportu drogowego towarów w państwach członkowskich, państwach EFTA, krajach kandydujących i potencjalnych krajach kandydujących;
- podręcznik zatytułowany „Metodologia stosowana w badaniach transportu drogowego towarów w państwach członkowskich, państwach EFTA i krajach kandydujących”, w którym przedstawiono aspekty metodologiczne badań dotyczących transportu drogowego towarów prowadzonych w państwach zgłaszających dane.

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

2.7 ROZPOWSZECHNIANIE DANYCH

2.7.1 Tabele Eurostatu służące rozpowszechnianiu

Dane zagregowane, oparte na danych jednostkowych zgromadzonych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012, są publikowane w bazie danych Eurostatu służącej rozpowszechnianiu[12]. Użytkownicy mogą otrzymać szczegółowe tabele statystyczne opracowane zgodnie z przepisami rozporządzenia (UE) nr 202/2010. Istnieją 43 tabele dotyczące transportu drogowego towarów uzupełnione jednym unijny plikiem metadanych i kilkoma krajowymi plikami metadanych.

W 2022 r. Eurostat rozpowszechnił nową tabelę dotyczącą wyników terytorialnych w zakresie transportu drogowego towarów (w tonokilometrach), zdefiniowanych jako wyniki na terytorium krajowym niezależnie od kraju rejestracji przewoźnika. Aby obliczyć szereg wyników terytorialnych w zakresie transportu, deklarowane przez każde państwo członkowskie wyniki w zakresie międzynarodowego transportu drogowego ujmuje się w podziale na wyniki osiągnięte w każdym innym państwie członkowskim UE. Redystrybucja danych dotyczących wyników transportu do innych państw członkowskich wiąże się z modelowaniem prawdopodobnej trasy podróży i odwzorowaniem jej w ramach sieci drogowej UE. Eurostat przeprowadza te obliczenia za pomocą macierzy odległości. W nowej tabeli przedstawia się wyniki w zakresie transportu ogółem, transportu krajowego, międzynarodowego i kabotażowego dla każdego państwa członkowskiego UE, UE-27 jako całości, Norwegii i Szwajcarii. Danymi dotyczącymi transportu krajowego i kabotażowego wykorzystywanymi do sporządzenia tej tabeli są dane zgromadzone na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012.

2.7.2 Publikacje

Eurostat publikuje artykuły na temat transportu drogowego towarów z serii „Statistics Explained", które zawierają analizę danych dla mediów i ogółu społeczeństwa. Dotyczą one następujących zagadnień:

- ogólne tendencje w transporcie drogowym towarów[13]
- transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę pojazdów[14]
- transport drogowy towarów ze względu na charakterystykę tras[15]
- transport drogowy towarów ze względu na rodzaj towarów[16]
- transport drogowy towarów – kabotaż [17]

Artykuły te są aktualizowane co roku (z wyjątkiem artykułu dotyczącego kabotażu, który był aktualizowany co dwa lata do 2022 r., ale od 2023 r. będzie również aktualizowany co roku). Artykuły są aktualizowane po zakończeniu procesu gromadzenia danych dla danego roku odniesienia.

---

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (dane dostępne w języku angielskim, francuskim i niemieckim).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

2.7.3 Dane zanonimizowane

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 557/2013[18] dane jednostkowe dotyczące transportu drogowego towarów podlegają anonimizacji i są udostępniane jednostkom badawczym do celów naukowych. Komisja (Eurostat) otrzymuje wnioski o dane zanonimizowane, a dostęp do nich przyznawany jest po ich wspólnym zatwierdzeniu przez Komisję (Eurostat) i krajowe organy statystyczne. W 2021 r., 2022 r. i pierwszych 8 miesiącach 2023 r. dostępu do zanonimizowanych danych pochodzących z europejskiego badania drogowego transportu towarowego udzielono siedmiu jednostkom badawczym.

2.7.4 Inne sposoby rozpowszechniania

Dane dotyczące transportu drogowego towarów są również rozpowszechniane za pośrednictwem wyciągów danych dostosowanych do potrzeb użytkowników w serwisach informacyjnych Eurostatu (np. „Increase in road freight transport as of 2021" [„Wzrost drogowego transportu towarowego od 2021 r."][19]) oraz w innych publikacjach Eurostatu (np. „Key figures on European transport" [„Podstawowe dane liczbowe dotyczące europejskiego transportu"][20], „Key figures on the EU in the world" [„Podstawowe dane liczbowe dotyczące UE na świecie[21]"], „Eurostat regional yearbook" [„Rocznik regionalny Eurostatu"][22] i „Key figures on the European food chain" [„Podstawowe dane liczbowe dotyczące europejskiego łańcucha żywnościowego"][23]). Dane te są również rozpowszechniane w publikacjach innych dyrekcji generalnych Komisji, w szczególności Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu (np. „Statistical pocketbook"[„Mały rocznik statystyczny"][24]). Wszystkie dane zawarte w wyciągach danych dostosowanych do potrzeb użytkowników i publikacjach są również publikowane w bazie danych Eurostatu służącej do rozpowszechniania informacji.

3 DALSZY ROZWÓJ STATYSTYK W ZAKRESIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

Europejski Zielony Ład, którego celem jest osiągnięcie neutralności klimatycznej UE do 2050 r., obejmuje szereg transformacyjnych strategii politycznych dotyczących poszczególnych sektorów gospodarki, w tym w sektorze transportu. Statystyki dotyczące transportu drogowego towarów mogą stanowić pomoc w określaniu i monitorowaniu celów polityki. Taki efekt osiąga się przez dostarczanie danych na temat wolumenu przewożonych towarów, liczby przejechanych kilometrów

[18] Rozporządzenie Komisji (UE) nr 557/2013 z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 223/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie europejskiej statystyki w zakresie dostępu do poufnych danych do celów naukowych i uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 831/2002 (Dz.U. L 164 z 18.6.2013, s. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

oraz sprzętu i infrastruktury transportu drogowego. Transport drogowy towarów jest sektorem o szczególnym znaczeniu, ponieważ ma największy udział w unijnym lądowym transporcie towarowym (77,3 % w 2021 r. pod względem tonokilometrów)[25].

Eurostat, państwa członkowskie, państwa EFTA, kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące omawiają potrzeby w zakresie danych, sposoby poprawy statystyk dotyczących transportu drogowego towarów oraz sposoby dalszego zmniejszenia obciążenia związanego z gromadzeniem danych podczas posiedzeń grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących transportu drogowego towarów.

Jedna ze zmian, którą zainicjowano w 2018 r., dotyczy przyszłych statystyk w zakresie transportu lekkimi pojazdami użytkowymi. Takie pojazdy nie przewożą bardzo ciężkich ładunków, natomiast na obszarach miejskich pokonują znaczną liczbę kilometrów, a zatem w znacznym stopniu przyczyniają się do emisji zanieczyszczeń i powstawania zatorów komunikacyjnych. Ponadto obserwuje się wzrost wykorzystania tych pojazdów również w przypadku przejazdów międzymiastowych i międzynarodowych. Zapotrzebowanie na dane dotyczące lekkich pojazdów użytkowych nabiera znaczenia dla wielu państw, ponieważ pojazdy te są włączane w zakres polityki transportowej UE i powiązanych z nią aktów prawnych. Część danych dotyczących lekkich pojazdów użytkowych można pobrać z rejestrów badań zdatności do ruchu drogowego, w którym gromadzone są informacje o typie silnika, klasie wagowej i typie paliwa pojazdu, oraz o technologii kontroli emisji.

W 2018 r., w celu omówienia metodyki gromadzenia danych, w tym definicji, progów, źródeł danych i zmiennych, utworzono grupę zadaniową zajmującą się transportem lekkimi pojazdami użytkowymi. W 2022 r. grupa zadaniowa opracowała dokument metodyczny wraz z możliwościami wykorzystania ewentualnych kwestionariuszy do gromadzenia odpowiednich danych. Proponowaną metodykę testuje kilka państw członkowskich w kontekście dotacji Eurostatu na 2022 r. Po udostępnieniu wyników projektów finansowanych z dotacji grupa dopracuje proponowaną metodykę.

W ramach pisemnych konsultacji przeprowadzonych w 2022 r. państwa zgłaszające dane poproszono o przedstawienie uwag dotyczących potencjalnych usprawnień i nowych zmiennych stosowanych na potrzeby gromadzenia danych dotyczących transportu drogowego towarów. Ich wkład w ramach tych konsultacji dotyczył:

- harmonizacji kategorii pojazdów, które mają być badane do celów gromadzenia danych na podstawie rozporządzenia (UE) nr 70/2012;
- dodatkowej zmiennej dotyczącej rodzaju paliwa;
- potencjalnego wyeliminowania fakultatywnej zmiennej A1.1 („możliwość wykorzystania pojazdów w transporcie intermodalnym”);
- propozycji zgłaszania fakultatywnej zmiennej A1.6 dotyczącej kategorii NACE na poziomie dwucyfrowym zamiast na poziomie czterocyfrowym;
- nowej fakultatywnej zmiennej dotyczącej klasy emisji z pojazdów silnikowych.

Kwestie te zostały omówione na posiedzeniu grupy ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących transportu drogowego towarów w 2022 r. i będą dalej omawiane na przyszłych posiedzeniach tej grupy.

[25]Źródło: Tabela Eurostatu *Podział zadań przewozowych w ramach lądowego transportu towarowego*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (dane dostępne w języku angielskim, francuskim i niemieckim).

4 WNIOSKI

Zdobyte doświadczenia i uzyskane wyniki w zakresie wykonywania rozporządzenia (UE) nr 70/2012 w sprawie statystyk dotyczących drogowego transportu rzeczy pozostają pozytywne. Państwa członkowskie wypełniają obowiązki w zakresie przekazywania danych, a zasoby przydzielane na szczeblu zarówno krajowym, jak i Komisji umożliwiają uzyskiwanie wysokiej jakości wyników. Komisja wspiera państwa członkowskie we wdrażaniu rozporządzenia (UE) nr 70/2012 i zachęca kraje kandydujące i potencjalne kraje kandydujące do opracowania i przeprowadzania badań dotyczących transportu drogowego towarów. Komisja zmodernizowała swój system informatyczny służący do walidacji i przetwarzania przekazywanych danych jednostkowych oraz rozszerzyła rozpowszechnianie statystyk dotyczących transportu drogowego towarów. Grupa ekspertów Komisji ds. statystyk dotyczących transportu drogowego towarów pozostaje organem, w którym aktywnie omawia się wdrażanie rozporządzenia i potencjalne usprawnienia w tym zakresie.

Rozporządzenie (UE) nr 70/2012 pozostaje skutecznym i wydajnym narzędziem służącym opracowywaniu wiarygodnych i porównywalnych statystyk dotyczących transportu drogowego towarów zarówno na szczeblu UE, jak i szczeblu krajowym, pozwalając zapobiegać dublowaniu pracy. Sporządzane statystyki rozpowszechniane są w formie tabel w bazie danych Eurostatu służącej rozpowszechnianiu oraz w jego publikacjach, w formie zanonimizowanych zbiorów danych oraz wyciągów danych dostosowanych do potrzeb użytkowników. Statystyki dotyczące transportu drogowego towarów stanowią cenne źródło informacji do celów opracowywania i oceny strategii politycznych oraz monitorowania rynku transportu drogowego towarów w UE.