EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.1.16.
COM(2024) 9 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2012. január 18-i 70/2012/EU európai tanácsi és parlamenti rendelet végrehajtásáról

1 BEVEZETÉS

1.1 A JELENTÉS CÉLJA

A közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2012. január 18-i 70/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] 7. cikke rögzíti, hogy a Bizottságnak 2014. december 31-ig és ezt követően háromévente jelentést kell benyújtania az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz a rendelet végrehajtásáról és a további fejleményekről. Ez a negyedik jelentés, amely eleget tesz ennek a követelménynek.

E jelentés első szakasza a rendelet hátterét, szakpolitikai összefüggéseit és hatályát mutatja be. A második szakasz ismerteti a rendelet tagállamok és a Bizottság (Eurostat) általi végrehajtását, az adatgyűjtésből eredő tagállami terheket és költségeket, a módszertani és adatminőségi kérdéseket, valamint a közúti árufuvarozási statisztikák közzétételének különböző módjait. Az utolsó két szakasz a közúti árufuvarozási statisztikákat érintő lehetséges további fejleményekkel foglalkozik, és levonja a jelentés fő következtetéseit.

1.2 A JOGI KERET HÁTTERE

A 70/2012/EU rendelet a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 1998. május 25-i 1172/98/EK tanácsi rendelet[2] átdolgozása, és előrelépést jelent az Unión belüli közlekedési statisztikák fejlesztésében. A rendelet a közúti árufuvarozásra vonatkozó különféle adatok gyűjtésének jogalapját képezi.

A 70/2012/EU rendelet biztosítja, hogy a Bizottságot, a többi uniós intézményt és a tagállami kormányokat összehasonlítható, megbízható, harmonizált, rendszeres és átfogó statisztikai adatokkal lássák el a közúti árufuvarozás mértékéről és alakulásáról. Ezekre az adatokra az uniós szakpolitikák alakításához, ellenőrzéséhez és értékeléséhez van szükség.

A tagállamok az információkat mikroadatok formájában küldik a Bizottságnak. Ez lehetővé teszi az Eurostatnak, hogy az adatok megbízhatóságára vonatkozó garanciák mellett több változó különböző kombinációit tartalmazó statisztikai táblázatokkal lássa el a felhasználókat.

A 70/2012/EU rendelet megalkotásakor törekedtek arra, hogy a fuvarozó vállalatokra háruló terhek a lehető legkisebb legyenek. Az adatgyűjtés mintavételes felmérésen alapul, tehát csak a járművek mintájára és csak rövid időtartamra (általában egy hétre) vonatkozóan kell adatokat szolgáltatni. A tagállamok kizárhatják a felmérésből a bizonyos küszöbértékeket el nem érő fuvarozási műveleteket[3]. Ez azonban akadályozhatja a tagállamok közötti összehasonlíthatóságot és a más adatforrásokból származó információkkal való kombinálást.

[1] HL L 32., 2012.2.3., 1. o.
[2] HL L 163., 1998.6.6., 1. o.
[3] A 70/2012/EU rendelet 1. cikke szerint minden tagállam kizárhatja azokat a közúti árufuvarozó gépjárműveket, amelyek teherbírása vagy megengedett legnagyobb össztömege nem ér el egy bizonyos értéket. Ez az értékhatár pótkocsi nélküli gépjárművek esetén nem haladhatja meg terhelhetőség tekintetében a 3,5 tonnát vagy a megengedett legnagyobb össztömeg tekintetében a 6 tonnát.

A közúti árufuvarozási statisztikákra vonatkozó, Eurostat által terjesztendő táblázatokat a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikák terjesztéséről szóló 6/2003/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. március 10-i 202/2010/EU rendelet[4] határozza meg.

1.3 SZAKPOLITIKAI HÁTTÉR

A közös közlekedéspolitika kidolgozása alapos ismereteket igényel a közúti árufuvarozás mértékére és alakulására vonatkozóan.

Az európai zöld megállapodás[5] az EU növekedési stratégiája, amelynek célja, hogy fenntarthatóvá tegye az Unió gazdaságát azáltal, hogy az éghajlati és környezeti kihívásokból a szakpolitikai területek mindegyikén lehetőségeket teremt, emellett mindenki számára méltányossá teszi az átmenetet. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. A fenntartható és intelligens mobilitásra való átállást szolgáló kiemelt intézkedések közé tartoznak az alábbiak:

- a multimodális szállítás fellendítése;
- az automatizált és egymással összekapcsolt, több szállítási módra kiterjedő mobilitási megoldások bevezetésének támogatása,
- a szállítási tevékenységek külső költségeinek pontosabb figyelembevétele az árképzés révén,
- a fenntartható alternatív közlekedési üzemanyagok gyártásának és forgalmazásának fokozása, valamint
- a közlekedés okozta környezetszennyezés csökkentése, különösen a városokban.

2020 decemberében a Bizottság előterjesztette a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című közleményét[6], amelyben felvázolja az uniós közlekedési rendszernek az európai zöld megállapodás törekvéseivel összhangban történő átalakítása érdekében tervezett lépéseket. A mobilitási stratégia a fenntartható, megfizethető, inkluzív, intelligens, reziliens és versenyképes mobilitás jövőképét követi, és a közlekedési ágazat alapvető átalakítását teszi szükségessé. Ez három megközelítést jelent, amelyeket valamennyi közlekedési módra alkalmazni kell:

- az első a fosszilis tüzelőanyagoktól való függés csökkentése a meglévő flották alacsony és kibocsátásmentes járművekkel való felváltásával, valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatának növelésével.
- a második a kevésbé szennyező közlekedési módok használatának növelése, valamint a jelenlegi közúti árufuvarozás jelentős részének (75 %) a vasúti és a belvízi utakra való átterelése.
- a harmadik pedig a külső költségek internalizálása. A mobilitási stratégiát cselekvési terv kíséri, amely 82 kezdeményezést sorol fel tíz kulcsfontosságú cselekvési területen, az elfogadandó konkrét intézkedésekkel együtt.

A 70/2012/EU rendelet alapján gyűjtött adatok nemcsak a döntéshozók számára fontosak, hanem a szakmai szövetségek, a fuvarozó vállalatok, a kutatók és a közúti szállítás modellezői körében is. A felmérés eredményei alapvető fontosságúak az uniós közúti árufuvarozási piac figyelemmel kísérése szempontjából, és rendszeresen referenciaként szolgálnak a bizottsági közleményekben, a bizottsági szolgálati munkadokumentumokban és a hatásvizsgálatokban. A piac alapos ismerete segít javítani az

[4] HL L 61., 2010.3.11., 24. o.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

ágazatban működő vállalkozások versenyképességét. A rendelet alapján előállított statisztikák felhasználhatók annak felmérésére is, hogy milyen lehetőségek vannak az árufuvarozást a közúti szállításról a környezetbarátabb közlekedési módok felé terelni. Az intermodális szállítást igénybe vevő árufuvarozás aránya fontos jövőbeli adatkészlet lenne.

1.4 A TAGÁLLAMOKRA ÉS MÁS ORSZÁGOKRA KITERJEDŐ HATÁLY

A 70/2012/EU rendelet közvetlenül és teljes egészében alkalmazandó valamennyi tagállamra, és előírja számukra a negyedéves adatok továbbítását a rendelet 5. cikkével összhangban. Azonban 1. cikkének (3) bekezdése szerint a 70/2012/EU rendelet mindaddig nem alkalmazandó Máltára, amíg a Máltán bejegyzett, nemzetközi közúti árufuvarozási engedéllyel rendelkező, közúti árufuvarozó gépjárművek száma nem haladja meg a 400-at. E célból Málta évente bejelenti az Eurostatnak a nemzetközi közúti árufuvarozási engedéllyel rendelkező gépjárművek számát. Máltának ezt a számot legkésőbb azon évet követő március végéig kell bejelentenie, amelyre a közúti árufuvarozást végző járművek száma vonatkozik.

Norvégia és Svájc is szolgáltat adatokat. Ami a tagjelölt országokat illeti, Montenegró 2016 óta, Észak-Macedónia pedig 2020 óta szolgáltatja ezeket az adatokat. Albánia jelenleg foganatosítja a közúti árufuvarozásra vonatkozó felmérés kidolgozásához és végrehajtásához szükséges intézkedéseket. Az Eurostat minden lehetőséget megragad arra, hogy ösztönözze a tagjelölt országokat és a potenciális tagjelölteket a közúti árufuvarozásra vonatkozó felmérések kialakítására és elvégzésére, az uniós statisztikai jogszabályoknak való megfelelés érdekében.

2 A 70/2012/EU RENDELET VÉGREHAJTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE

2.1 A JOGI KÖTELEZETTSÉGEK TELJESÍTÉSE

Valamennyi tagállam nagyon magas szinten teljesíti a 70/2012/EU rendeletben meghatározott adatszolgáltatási kötelezettségeket. Valamennyi tagállam benyújtja a kért adatkészleteket, és csak néhány esetben mutatkozott késedelem, főként a tagállami informatikai rendszerek frissítései és a munkavállalói fluktuáció miatt. Ez lehetővé teszi az európai közúti árufuvarozásra vonatkozó, kiváló minőségű, időszerű és megbízható statisztikák előállítását.

2.2 A TAGÁLLAMOKBAN ALKALMAZOTT ADATGYŰJTÉSI MÓDSZEREK

A 70/2012/EU rendeletben meghatározott módszertani rendelkezések keretet biztosítanak a jól meghatározott mikroadatok tagállamok általi, nemzeti felméréseken alapuló gyűjtéséhez.

Az Eurostat információkat gyűjt a nemzeti adatgyűjtési módszerekről (nyilvántartások használata, mintavételi módszerek, lefedettség stb.), és közzéteszi azokat a *Közúti árufuvarozás felmérésekor használatos módszertanok a tagállamokban, az EFTA- és a tagjelölt országokban*[7] című kiadványban.

Emellett az adatszolgáltató országok évente frissítik nemzeti metaadat-fájljaikat a „Euro SDMX Metadata Structure” (Euro SDMX metaadat-szerkezet) sablonban. A nemzeti metaadatok a következőket tartalmazzák: a közúti árufuvarozásra vonatkozó adatok statisztikai megjelenítése; a nemzeti jogi szabályozással, terjesztési politikával és adatminőséggel kapcsolatos információk,

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (csak angolul érhető el).

esetleges módszertani frissítések, valamint a felméréssel és a statisztikai adatfeldolgozással kapcsolatos információk[8].

2.3 A TAGÁLLAMOKRA RÓTT TERHEK ÉS KÖLTSÉGEK

A 70/2012/EU rendelet megalkotásakor törekedtek arra, hogy a tagállamokra háruló terhek a lehető legkisebb legyenek. A legtöbb tagállamnak nem kell további intézkedéseket hoznia, mivel meglévő eljárásaik elegendőek a rendelet adatgyűjtési követelményeinek teljesítéséhez.

A nemzeti metaadatokban közölt információk alapján az adatszolgáltató országok túlnyomó többsége elfogadhatónak tartja az adatszolgáltatással járó munkaterhelést. Az adatgyűjtés terhei és költségei tekintetében jelentős különbségek vannak az országok között. Ezek az adatgyűjtéshez használt minta országonként eltérő méretétől, valamint a nemzeti adatgyűjtési rendszerektől függenek. A tagállamok többségének becslése szerint a válaszadóknak átlagosan mintegy 30–45 percre volt szükségük egy, a felmérés időtartama alatt szállítási tevékenységet végző gépjármű adatainak jelentéséhez. Néhány ország 20–30 perces átlagos időtartamról számolt be.

A Bizottság hozzájárul a nemzeti árufuvarozási statisztikák készítésére irányuló tagállami erőfeszítésekhez. Az Eurostat kezeli a nemzeti mikroadatokat, és statisztikákat (D-táblázatokat) állít össze mindegyik országra vonatkozóan a más országokban nyilvántartásba vett járművekkel folytatott szállítási tevékenységről. Ezeket a statisztikákat visszaküldi a nemzeti statisztikai hivataloknak, hogy azok hiánytalan statisztikai adatokkal rendelkezzenek az Unióban (Málta kivételével) bárhol, Svájcban és Norvégiában nyilvántartásba vett tehergépjárművekkel az adott ország területén végzett közúti árufuvarozási műveletek összességéről, és hiánytalan nemzeti statisztikákat állíthassanak elő. A 70/2012/EU rendelet végrehajtásának és a Bizottság által közölt D-táblázatoknak köszönhetően az adatszolgáltató országoknak nem kell külön nemzeti felméréseket végezniük azért, hogy adatokat gyűjtsenek a területükön közlekedő járművek működéséről. Az adatgyűjtésből eredő költségeket és terheket tehát jóval meghaladja a kapott statisztikák haszna.

Ezenkívül az információk mikroadatok szintjén történő gyűjtése és kezelése révén az Eurostat rugalmasan és késedelem nélkül elégítheti ki a statisztikai információk iránti felhasználói igényeket anélkül, hogy nemzeti szinten további erőfeszítéseket kellene tenni. A közúti árufuvarozási statisztikák Eurostat általi terjesztése és a D-táblázatok tagállamok általi további közzététele a 202/2010/EU rendelet rendelkezései szerint zajlik.

2.4 AZ ADMINISZTRATÍV TERHEK CSÖKKENTÉSE ÉS EGYSZERŰSÍTÉSE

A Bizottság folyamatosan törekszik az adminisztratív terhek csökkentésére és egyszerűsítésére. Az Eurostat – a nemzeti statisztikai intézetekkel együttműködésben – konkrét intézkedéseket hajt végre, hogy csökkentse az adatgyűjtéssel és -szolgáltatással kapcsolatban nemzeti szinten jelentkező terheket. Ezek a következő intézkedések:

1. olyan eszközök kifejlesztése, amelyek megkönnyítik a részletes regionális adatok bejelentését (pl. az irányítószámok és a NUTS[9] 3. szintű kódok megfeleltetési táblázatai az eredetileg csak irányítószám szerint kódolt információk felhasználása érdekében);

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (csak angolul érhető el)
[9] A statisztikai célú területi egységek nómenklatúrája. https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (angol, francia és német nyelven érhető el).

2. újonnan kifejlesztett adatkészlet-validálási eszközök, amelyek lehetővé teszik az adatszolgáltató országok számára, hogy az Eurostatnak történő hivatalos továbbításuk előtt validálják adataikat, és visszajelzést adjanak az egyes adatkészletekhez tartozó konkrét hibákról;
3. rendszeres találkozók a tagállamok, az EFTA-országok, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelöltek szakértőivel (a közúti árufuvarozási statisztikákkal foglalkozó bizottsági szakértői csoport és adott esetben munkacsoportok keretében) a bevált módszerek megosztása, valamint az adatminőségről, a módszertani kérdésekről és a jövőbeli előrelépésről szóló eszmecsere céljából.

A válaszadók terheinek csökkentése érdekében több tagállam egy ideje már elektronikus kérdőívek, elektronikus Excel munkalapok vagy közlekedési mobilalkalmazások használatával jelenti be az adatokat papíralapú dokumentumok helyett. A közeljövőben várhatóan több ország alkalmaz majd hasonló módszereket.

2.5 AZ ADATOK VALIDÁLÁSA ÉS A KAPOTT STATISZTIKAI ADATOK MINŐSÉGE

Az adatgyűjtés és -továbbítás a tagállamok feladatkörébe tartozik, az Eurostat ugyanakkor minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy feltárja a beküldött adatokban rejlő hibákat, valamint az adatok validálását és feldolgozását végző, kifinomult informatikai rendszert tart fenn. 2022 óta az Eurostat fejlettebb és stabilabb informatikai rendszert alakít ki, amely két továbbfejlesztett elemet tartalmaz: új adatvalidálási eszközök, amelyeket 2023 januárja óta alkalmaznak; valamint a mikroadatok és metaadatok feldolgozására szolgáló, nagy teljesítményű szoftver (Statistical Analysis Systems – SAS). Az új informatikai rendszer fejlesztése 2023 decemberéig fog teljes mértékben lezárulni, és ezáltal javulni fog az elvégzett minőség-ellenőrzések színvonala. A közúti árufuvarozásra vonatkozó adatok gyűjtése szempontjából előnyös lesz ez a korszerűsített adathitelesítési és -feldolgozási rendszer.

A tagállamoktól kapott adatok összességében véve nagyon jó minőségűek. Hibák feltárása esetén valamennyi ország felülvizsgálja az adatokat. Az Eurostat a negyedéves mikroadatokra vonatkozóan részletesen kidolgozott validálási eljárást alkalmaz, a negyedéves és éves árufuvarozási adatok esetében pedig ellenőrzi az idősorokat.

- A mikroadatok validálása: A tagállamok az EDAMIS portálon keresztül, az SDMX-szabványnak (a statisztikai adat- és metaadatcsere-szabványnak) megfelelő fájlformátumban küldenek adatokat az Eurostat számára. Ezt követően megbízható, háromlépcsős validálási eljárást alkalmaznak a kapott adatkészletekre.
    - Először is, a STRUVAL (STRUctural VALidation – strukturális validálás) eszköz validálja az egyes adatkészleteket a formátum, a kötelező mezők hiánytalan kitöltése, valamint az alkalmazott struktúra és kódok helyessége tekintetében.
    - Másodszor, a CONVAL (CONtent VALidation – tartalmi validálás) eszköz előre meghatározott szabályok alapján validálja az egyes adatkészletek tartalmát. Az adatszolgáltató tagállamok minden egyes továbbított adatkészletre vonatkozóan olyan validálási jelentést kapnak, amely a hibák kijavítását megkönnyítő információkat tartalmaz. Az Eurostat a változó igények kielégítése és a kiváló minőségű statisztikák előállításának biztosítása érdekében folyamatosan fejleszti validálási szabályait.
    - Harmadszor, az informatikai adatkezelési rendszeren belül további validálási szabályrendszer működik, amelynek megfelelően az adatoknak 99,5 %-os pontosságúnak kell lenniük, mielőtt további feldolgozás céljából tárolhatók lennének az adatbázisban.

- Idősor-ellenőrzés: a Bizottság lényegesnek tartja, hogy az adatok közzététele előtt meghatározza az idősorok kiugró értékeit. Az Eurostat ezért mind a negyedéves, mind az éves adatok idősorait ellenőrzi. Fontos, hogy az adatszolgáltató országok megerősítsék a tendenciákat, ha jelentős eltérések figyelhetők meg. Amennyiben szükséges, az országok felülvizsgált adatkészleteket nyújtanak be, vagy magyarázatot adnak a jelentős idősor-eltérések okaira. Ezeket a magyarázatokat az *Ország- és táblázatspecifikus megjegyzések*[10] című dokumentum sorolja fel.

2.6 A TAGÁLLAMOKNAK NYÚJTOTT MÓDSZERTANI TÁMOGATÁS

Az Eurostat folyamatos módszertani és technikai támogatást nyújt a tagállamoknak, továbbá közúti árufuvarozási statisztikák készítése céljából megbízható információs rendszert tart fenn az adatok és metaadatok számára.

Az Eurostat a következő két útmutató kézikönyvet készítette a 70/2012/EU rendelet végrehajtásához:

- *Road freight transport methodology*[11] (Közúti árufuvarozási módszertan) – ebben meghatározza a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikák tagállamokban, EFTA-országokban, tagjelölt országokban és potenciális tagjelölt országokban történő összeállításának módszertani alapját;
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (A tagállamokban, EFTA-országokban és tagjelölt országokban a közúti árufuvarozásra vonatkozó felmérésben használt módszerek) – ebben bemutatja az adatszolgáltató országokban végzett közúti árufuvarozási felmérések módszertani szempontjait.

2.7 AZ ADATOK TERJESZTÉSE

2.7.1 Az Eurostat adatterjesztési táblázatai

Az Eurostat a 70/2012/EU rendelet szerint gyűjtött mikroadatokon alapuló összesített adatokat közzéteszi az adatterjesztési adatbázisában[12]. A felhasználók így a 202/2010/EU rendelet rendelkezéseivel összhangban készített részletes statisztikai táblázatokhoz juthatnak. A közúti árufuvarozásról 43 táblázat áll rendelkezésre, amelyet egységes uniós metaadatfájl és több nemzeti metaadatfájl egészít ki.

2022-ben az Eurostat új táblázatot tett közzé a területi alapú közúti árufuvarozási teljesítményről (tonnakilométerben kifejezve), amely a fuvarozó nyilvántartási országától független nemzeti területen nyújtott teljesítményként határozható meg. A területi alapú szállítási teljesítmény adatsorának kiszámításához az egyes tagállamok által bejelentett nemzetközi közúti árufuvarozási teljesítményt lebontják az egyes uniós tagállamok területén nyújtott teljesítményre. Az árufuvarozási teljesítményre vonatkozó adatok más tagállamokhoz való átcsoportosítása során modellezik a valószínűsíthető útvonalat és azt kivetítik az EU közúthálózatára. Ehhez a számításhoz az Eurostat egy távolsági mátrixot használ. Az új táblázat feltünteti a teljes, a nemzeti, a nemzetközi és a kabotázs árufuvarozás teljesítményét az egyes uniós tagállamokra, az EU-27 egészére, valamint Norvégiára és Svájcra vonatkozóan. Az e táblázat elkészítéséhez használt nemzeti és kabotázsadatok a 70/2012/EU rendelet alapján gyűjtött adatok.

---

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details(csak angolul érhető el)

[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105(csak angol nyelven érhető el).

[12]https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (csak angol, francia és német nyelven érhető el)

2.7.2 Kiadványok

Az Eurostat a *Statistics Explained* weboldalon közzétett cikkeiben elemzést nyújt a közúti fuvarozási adatokról a média és a nagyközönség számára. Ezek a cikkek az alábbi témakörökkel foglalkoznak:

- általános tendenciák a közúti árufuvarozásban[13]
- közúti árufuvarozás a gépjárművek jellemzői alapján[14]
- közúti árufuvarozás a fuvar jellemzői alapján[15]
- közúti árufuvarozás az áruk típusa alapján[16]
- közúti árufuvarozás – kabotázs[17]

Ezeket a cikkeket évente aktualizálják (kivéve a kabotázsról szóló cikket, amelyet 2022-ig kétévente aktualizáltak, de 2023-tól kezdődően évente fognak aktualizálni). A cikkeket az adott referenciaévre vonatkozó adatgyűjtés befejeződése után aktualizálják.

2.7.3 Anonimizált adatok

Az 557/2013/EU bizottsági rendelettel[18] összhangban a közúti árufuvarozásra vonatkozó mikroadatokat anonimizálják, és tudományos célból kutatási szervezetek rendelkezésére bocsátják. Az anonimizált adatok iránti kérelmeket a Bizottság (Eurostat) fogadja, hozzáférés pedig a Bizottság (Eurostat) és a nemzeti statisztikai hivatalok együttes hozzájárulásával adható. 2021-ben, 2022-ben és 2023 első nyolc hónapjában hét különböző kutatási szervezet kapott hozzáférést az európai közúti árufuvarozási felmérés anonimizált adataihoz.

2.7.4 Egyéb adatterjesztési módok

A közúti árufuvarozásra vonatkozó adatokat emellett a felhasználók számára készített egyedi adatkivonatok, az Eurostat által összeállított hírek (például: *Increase in road freight transport as of 2021*[19] [A közúti árufuvarozás növekedése 2021 óta]) és egyéb Eurostat-kiadványok formájában is terjesztik (például: *Key figures on European transport*[20] [Az európai közlekedés főbb számadatai]), *Key figures on the EU in the world*[21] [Főbb számadatok az EU szerepéről a világban], *Az Eurostat reginális évkönye*[22], *Key figures on the European food chain*[23][Az európai élelmiszerlánc főbb

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (csak angol nyelven érhető el).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (csak angol nyelven érhető el).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (csak angol nyelven érhető el).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (csak angol nyelven érhető el).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (csak angol nyelven érhető el).
[18] A Bizottság 557/2013/EU rendelete (2013. június 17.) az európai statisztikákról szóló 223/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a bizalmas adatokhoz való tudományos célú hozzáférés tekintetében történő végrehajtásáról és a 831/2002/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 164., 2013.6.18., 16. o.).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (csak angol nyelven érhető el).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (csak angol nyelven érhető el).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (csak angol nyelven érhető el).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (csak angol nyelven érhető el).

számadatai]). Az adatokat emellett a Bizottság más főigazgatóságai, különösen a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által közzétett kiadványokban (például: *Statistical pocketbook*[24] [Statisztikai zsebkönyv]) is terjesztik. Az egyedi adatkivonatokban és a kiadványokban szereplő valamennyi adatot az Eurostat terjesztési adatbázisában is közzéteszik.

3 A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSI STATISZTIKÁK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

Az európai zöld megállapodás, amelynek célja, hogy az EU 2050-re klímasemlegessé váljon, több gazdasági ágazatra, köztük a közlekedésre is kiterjedően jelentett be átalakulást hozó szakpolitikai intézkedéseket. A közúti árufuvarozási statisztikák segítséget jelenthetnek a szakpolitikai célok meghatározásában és figyelemmel kísérésében. Ehhez adatokat kell szolgáltatni a fuvarozott áruk mennyiségéről, a megtett kilométerek számáról, valamint a közúti szállítójárművekről és infrastruktúráról. A közúti árufuvarozás különösen fontos ágazat, mivel az Európai Unióban a szárazföldi áruszállítás legnagyobb hányadát teszi ki (tonnakilométerben kifejezve 2021-ben 77,3 %-ot tett ki)[25].

Az Eurostat, a tagállamok, az EFTA-országok, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelöltek a közúti árufuvarozási statisztikákkal foglalkozó bizottsági szakértői csoport ülésein megvitatják az adatigényeket, a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikák javításának módjait és az adatgyűjtési terhek további csökkentésének lehetőségeit.

2018-ban kezdeményeztek egy olyan fejlesztést, amely a könnyű haszongépjárművekkel végzett fuvarozásra vonatkozó leendő statisztikákat érinti. Ezek a járművek nem szállítanak nehéz rakományt, de a városi térségekben általuk megtett kilométerek száma nagy, így jelentős mértékben hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátáshoz és a forgalmi torlódásokhoz. Ezenkívül e járműveket helyközi és nemzetközi fuvarokhoz is egyre gyakrabban használják. A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatok iránti igény számos országban egyre jelentősebbé válik, mivel ezek fokozatosan bekerülnek az uniós közlekedéspolitika és a kapcsolódó jogi aktusok hatálya alá. A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó adatok egy része a műszaki vizsgálatok nyilvántartásaiból is lekérdezhető, amelyek a járművek motortípusáról, tömegosztályáról és üzemanyagtípusáról, valamint szennyezőanyag-kibocsátást szabályozó technológiájáról gyűjtenek információkat.

2018-ban létrejött a könnyű haszongépjárművekkel történő szállítással foglalkozó munkacsoport, hogy megvitassák az adatgyűjtés módszertanát, beleértve a fogalommeghatározásokat, a küszöbértékeket, az adatforrásokat és a változókat. 2022-ben a munkacsoport módszertani dokumentumot készített, amely a releváns adatgyűjtéshez felhasználható esetleges kérdőívek lehetőségeit is tárgyalta. A javasolt módszertant több tagállam is teszteli a 2022. évi Eurostat-támogatások keretében. Amint rendelkezésre állnak a támogatásokból finanszírozott projektek eredményei, a csoport finomítani fogja a javasolt módszertant.

Egy 2022-ben tartott írásbeli konzultáció keretében a jelentéstevő országokat felkérték, hogy osszák meg véleményüket a közúti árufuvarozásra vonatkozó adatgyűjtés lehetséges javításairól és új változóiról. A konzultációhoz való hozzájárulásuk a következőkre vonatkozott:

---

[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (csak angol nyelven érhető el).

[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (csak angol nyelven érhető el).

[25] Forrás: Eurostat táblázat – *Modal split of inland freight transport* (A szárazföldi árufuvarozás modális megoszlása): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (angol, francia és német nyelven érhető el).

- a 70/2012/EU rendelet szerinti adatgyűjtés céljából felmérendő járműkategóriák harmonizálása;
- az üzemanyag típusára vonatkozó további változó;
- az A1.1. nem kötelező változó („A gépjármű kombinált szállításhoz való felhasználásának lehetősége”) esetleges megszüntetése;
- a NACE-kategóriákra vonatkozó A1.6. nem kötelező változó négy számjegyű szint helyett két számjegyű szinten történő jelentésére irányuló javaslat;
- a gépjárművek kibocsátási osztályára vonatkozó új nem kötelező változó.

Ezeket a kérdéseket a Bizottság közúti árufuvarozási statisztikákkal foglalkozó szakértői csoportjának 2022. évi ülésén megvitatták, és a csoport jövőbeli ülésein nyomon fogják követni azokat.

4 KÖVETKEZTETÉSEK

A közúti árufuvarozási statisztikákról szóló 70/2012/EU rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok és elért eredmények továbbra is pozitívnak tekinthetők. A tagállamok eleget tesznek az adatszolgáltatási kötelezettségeknek, és a nemzeti és a bizottsági szinten elkülönített források lehetővé teszik minőségi eredmények előállítását. A Bizottság támogatja a tagállamokat a 70/2012/EU rendelet végrehajtásában, és ösztönzi a tagjelölt országokat és a potenciális tagjelölt országokat a közúti árufuvarozásra vonatkozó felmérések kidolgozására és lefolytatására. A Bizottság korszerűsítette a továbbított mikroadatok validálására és feldolgozására szolgáló informatikai rendszerét, és szélesebb körűvé tette a közúti árufuvarozási statisztikák terjesztését. A rendelet végrehajtásának és lehetséges továbbfejlesztésének aktív megvitatására továbbra is a Bizottság közúti árufuvarozási statisztikákkal foglalkozó szakértői csoportjának keretében kerül sor.

A 70/2012/EU rendelet továbbra is hatékony és eredményes eszköznek bizonyult a megbízható és összehasonlítható közúti árufuvarozási statisztikák előállításához uniós és nemzeti szinten egyaránt, aminek köszönhetően megelőzhető a párhuzamos munkavégzés. Az elkészült statisztikákat az Eurostat adatterjesztési adatbázisában és kiadványaiban szereplő táblázatok, anonimizált adatkészletek és egyéb, egyedi adatkivonatok formájában terjesztik. A közúti árufuvarozási statisztikák értékesek a szakpolitikák kialakítása és értékelése, valamint az uniós közúti árufuvarozási piac figyelemmel kísérése szempontjából.