



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2015.1.26.
COM(2015) 17 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 parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról**

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

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

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	3
1.1.	A jelentés célja	3
1.2.	Háttér-információk: A jogi keret.....	3
1.3.	Szakpolitikai háttér	4
1.4.	A tagállamok és más országok lefedettsége.....	4
2.	A RENDELET VÉGREHAJTÁSA	5
2.1.	A jogi kötelezettségeknek való megfelelés	5
2.2.	Az alkalmazott adatgyűjtési módszerek.....	5
2.3.	Adminisztratív terhek.....	5
2.4.	Az adminisztratív terhek csökkentése és egyszerűsítése	6
2.5.	Az adatok hitelesítése és az elküldött adatok minősége.....	6
2.5.1.	A mikroadatok hitelesítése és az idősorok ellenőrzése	6
2.5.2.	Az eredmények más statisztikákkal történő összehasonlítása	7
2.6.	Módszertani támogatás	7
3.	STATISZTIKAI EREDMÉNYEK	9
3.1.	A közúti árufuvarozásban megfigyelt trendek az EU-ban	9
3.1.1.	A közúti árufuvarozás alakulása az EU-ban	9
3.1.2.	Kabotázs.....	10
3.2.	Az adatok közzététele	10
3.2.1.	Eurobase táblázatok	10
3.2.2.	Kiadványok	10
4.	JAVASLATOK TOVÁBBI FEJLESZTÉSEKRE.....	11
4.1.	Új kihívások	11
4.2.	A jogalap kidolgozására vonatkozó javaslatok	11
5.	KÖVETKEZTETÉSEK	12

1. BEVEZETÉS

1.1. A JELENTÉS CÉLJA

A közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló rendelet¹ 7. cikke előírja a Bizottság számára, hogy 2014. december 31-ig jelentést nyújtson be az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz e rendelet végrehajtásáról.

Ez a jelentés ennek a követelménynek tesz eleget. A jelentés felvázolja a jogszabály hátterét, politikai összefüggését és alkalmazási körét, valamint ismerteti végrehajtását, a statisztikai eredményeket és azok közzétételét. Ezt követően felvázolja a fejlődés lehetséges jövőbeli irányait, és arra a következtetésre jut, hogy a rendelet javította az adatminőséget és az időszerűséget.

1.2. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK: A JOGI KERET

A 70/2012/EU rendelet az 1998. május 25-i 1172/98/EK tanácsi rendeletnek és későbbi módosításainak átdolgozása, amelynek célja a közúti árufuvarozásra vonatkozó adatgyűjtés jogalapjának konszolidációja és a Lisszaboni Szerződéssel való harmonizációja volt azáltal, hogy felhatalmazta a Bizottságot olyan általános hatályú nem jogalkotási aktusok elfogadására, amelyek a jogalkotási aktus egyes nem alapvető rendelkezéseit kiegészítik, illetve módosítják. A rendelet jogalapot biztosít a közúti árufuvarozásra vonatkozó széleskörű adatgyűjtésre. A közúti teherfuvarozásra vonatkozó felmérésből származó mikroadatok Eurostat számára való biztosítása emellett lehetővé teszi az előállított statisztikai adatok minőségét és összehasonlíthatóságát.

A 70/2012/EU rendelet célja annak biztosítása, 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 fejlődéséről. Ezekre az adatokra az uniós politika alakításához, ellenőrzéséhez, valamint értékeléséhez van szükség.

A tagállamok az információkat mikroadatok formájában küldik az Eurostatnak: ez lehetővé teszi az Eurostat számára, hogy az adatok bizalmas kezelésére vonatkozó garanciák mellett a felhasználókat több különböző változó kombinációját tartalmazó statisztikai táblázatokkal lássa el.

A 70/2012/EU rendelet megalkotásakor törekedtek arra, hogy a fuvarozó vállalatok terhei minimálisra korlátozódjanak. Az adatgyűjtés mintavételes felmérésen alapul. Adatokat tehát csak fuvarozást végző járművek egy mintájára és csak rövid időtartamra vonatkozóan (általában egy hétre) kérünk. A tagállamok a kisebb járműveket akár ki is zárhatják a felmérésből².

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. január 18-i 70/2012/EU rendelete a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről. HL L 32., 2012.2.3., 1. o.

² A rendelet alkalmazási köréből a tagállamok kizárhatják azokat a közúti gépjárműveket, amelyek teherbírása vagy megengedett legnagyobb össztelemege nem ér el egy bizonyos határértéket. Pótkocsi nélküli gépjárművek esetében ez a határérték nem haladhatja meg terhelhetőség tekintetében a 3,5 tonnát vagy a megengedett legnagyobb össztelemege tekintetében a 6 tonnát.

1.3. SZAKPOLITIKAI HÁTTÉR

A közös közlekedéspolitika kialakítása alapos ismereteket igényel a közúti árufuvarozás mértékéről és fejlődéséről.

Az adatok szakpolitikai jelentősége igen nagy: Az *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé*³ című fehér könyvben tíz célt határoztak meg a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez: mint teljesítménymutatókat a 60%-os ÜHG-kibocsátáscsökkentés célkitűzésének eléréséhez. Ahhoz, hogy ellenőrizni lehessen néhány ilyen cél elérésében tett előrelépést (pl. 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-át más közlekedési módoknak kell átvállalnia), részletes, közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikákra van szükség. A közelmúltban megjelent politikai dokumentumokban, például az *uniós közúti szállítási piac helyzetéről szóló jelentésben*⁴ is jelentős mennyiségű, közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adat felhasználására kerül sor. A közös közlekedéspolitika keretében fennálló feladatai végrehajtása érdekében a Bizottságnak összehasonlítható, megbízható, összehangolt, rendszeres és átfogó statisztikai adatokra van szüksége az EU-ban nyilvántartásba vett gépjárművek által végzett közúti árufuvarozás mértékéről és fejlődéséről, valamint ezen járművek kihasználtsági fokáról.

A rendelet alapján gyűjtött adatok rendkívül értékesek a szakmai szövetségek, a fuvarozók, a kutatók és a közúti szállítás modellezői körében is, mivel a piac alapos ismerete elősegíti az ágazat versenyképességének javítását.

1.4. A TAGÁLLAMOK ÉS MÁS ORSZÁGOK LEFEDETTSÉGE

Ez a rendelet közvetlenül és teljes egészében alkalmazandó valamennyi tagállamban. A nemzeti jogrendbe nem kell átültetni. A rendelet adatszolgáltatást ír elő minden tagállamnak. Az 1. cikk (3) bekezdés alapján Málta az egyetlen kivétel e szabály alól, mert a Máltán bejegyzett, nemzetközi közúti árufuvarozási engedéllyel rendelkező, közúti árufuvarozást végző gépjárművek száma nagyon alacsony. A máltai járműállományra vonatkozó, magas színvonalú fuvarozási adatok gyűjtése aránytalan terhet róna a máltai teherfuvarozókra, mivel gyakrabban kellene részt venniük a felmérésekben, mint a többi ország teherfuvarozóinak.

A nem uniós tagállam Norvégia és Svájc is teljes körűen részt vesz a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésben a 70/2012/EU rendelet előírásainak megfelelően. Két EGT-ország, Izland és Liechtenstein jelenleg mentesül a rendelet által előírt, közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikai adatgyűjtési kötelezettség alól, tekintettel az említett két ország nemzetközi közúti szállításban részt vevő járműállományának korlátozott számára.

Az EU tagjelölt országok nem vesznek részt ebben az adatgyűjtésben.

³ COM(2011) 144, 2011.3.28.

⁴ COM(2014) 222, 2014.4.14.

2. A RENDELET VÉGREHAJTÁSA

2.1. A JOGI KÖTELEZETTSÉGEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

A rendelet adatszolgáltatásra vonatkozó előírásainak való megfelelés általában véve jó. A kért adathalmazokat minden tagállam elküldi, csak néhány késés fordul elő. Ez biztosítja az európai közúti árufuvarozásra vonatkozó, magas színvonalú és megbízható statisztikák előállítását.

2.2. AZ ALKALMAZOTT ADATGYŰJTÉSI MÓDSZEREK

A rendelet megteremti a harmonizált adatgyűjtés és az eredmények összehasonlíthatóságának közös keretelveit. Az Eurostat három évente gyűjt információkat a nemzeti adatgyűjtési módszerekről (a regiszterek használata, mintavételi módszerek, lefedettség, stb.) és közzéteszi azokat a *Közúti árufuvarozás felmérésekor használatos módszerek a tagállamokban és a tagjelölt országokban* című kiadványban.

2.3. ADMINISZTRATÍV TERHEK

A rendelet megalkotásakor törekedtek arra, hogy a tagállamok terhei alacsonyak legyenek. A legtöbb adatközlő országban a meglévő eljárások megfelelnek az adatgyűjtési követelményeknek és nem kellett különleges intézkedéseket hozni. Az Eurostat információkat gyűjtött az adatközlő országokból, hogy felmérje a válaszadóknak a rendelet végrehajtásából fakadó terheit.

Kevés tagállam tudta pontosan felmérni a terheket, de az alábbi következtetéseket lehet levonni:

- a rendszeres adatszolgáltatás esetében majdnem minden válaszoló ország elfogadhatónak tartja a munkaterhelést,
- az adatgyűjtéssel járó terhek nagyban eltérnek az egyes országok között, főleg a rendelkezésre álló adatgyűjtési rendszer a meghatározó. Az elektronikus adatgyűjtési rendszert kifejlesztő országok csökkentették a válaszadókra nehezedő, valamint az adatfeldolgozással járó terheket. A szolgáltatott adatokból kitűnik, hogy:
 - o a válaszadók számára egy, a felmérés időtartama alatt fuvarmeneteket végző gépjármű adatainak jelentéséhez szükséges átlagos időtartam körülbelül átlagosan 40 perc volt (5 perctől 2 óráig terjedő tartományban);
 - o a válaszadók számára egy, a felmérés időtartama alatt fuvarmeneteket nem végző gépjármű adatainak jelentéséhez szükséges átlagos időtartam körülbelül átlagosan 7 perc volt (3 perctől 15 óráig terjedő tartományban).

A rendelet által előírt felméréseket végző nemzeti statisztikai hivatalokra és a válaszadókra nehezedő terheket ellensúlyozza az így kapott statisztikák hozzáadott értéke. Ezek különösen a következők:

- az Eurostat kezeli az egyes tagállamok által szolgáltatott bizalmas mikroadatokat és részletes nemzeti adatokat (D-táblázatokat) állít össze. Ezek a táblázatok lehetővé teszik minden egyes adatközlő országnak, hogy hiánytalan statisztikai

adatokhoz jusson országa közúti árufuvarozási műveleteinek összességéről, ideértve a más uniós országban nyilvántartásba vett tehergépjárműveket is. E rendelet végrehajtása és az Eurostat által nyújtott szolgáltatás megelőzi, hogy a külföldi tehergépjárművekről történő adatgyűjtés nemzeti szinten megismétlődjön.

- Nagy a kereslet az adatközlő országok részéről az előállított statisztikák iránt, mivel a felmérés nagyon hasznosnak bizonyul az európai közúti árufuvarozási piac nyomon követésére.
- Az információk mikroadatok szintjén történő gyűjtése és kezelése azt jelenti, hogy azok rugalmasan felhasználhatók konkrét uniós szakpolitikák különböző statisztikákkal kapcsolatos szükségletének gyors kielégítésére anélkül, hogy tagállami szinten külön erőfeszítést kellene tenni, például jelentések készítéséhez, vagy jogszabályi és politikai célok értékeléséhez. A gyakorlatban idetartozik például az üresjáratokra vagy a kabotázsra vonatkozó statisztikák előállítása távolsági kategóriák szerint.

2.4. AZ ADMINISZTRATÍV TERHEK CSÖKKENTÉSE ÉS EGYSZERŰSÍTÉSE

Az Eurostat folyamatosan törekszik az adatgyűjtéssel és jelentéstétellel járó terhek egyszerűsítésére és csökkentésére. Az Eurostat a tagállamok visszajelzései alapján a nemzeti statisztikai hivatalokkal együttműködésben folytatja tevékenységét:

1. eszközöket biztosít (pl. WebILSE) a részletes regionális (NUTS 3) adatok jelentésének megkönnyebbítésére;
2. automatizált mikroadat-átvitelt és hitelesítési eszközöket, eljárásokat fejleszt ki, hogy visszajelzést adjon a tagállamoknak az adatok minőségéről és az egyes adatállományokban előforduló konkrét hibákról;
3. előmozdítja és segíti az elektronikus kérdőívek és webalapú jelentéstételi rendszerek nemzeti szinten történő létrehozását;
4. rendszeres találkozókat tart a tagállamok nemzeti szakértőivel az adatminőségről, problémákról és megoldásokról szóló eszmecsere, valamint a bevált gyakorlatok megosztása céljából.

2.5. AZ ADATOK HITELESÍTÉSE ÉS AZ ELKÜLDÖTT ADATOK MINŐSÉGE

2.5.1. A mikroadatok hitelesítése és az idősorok ellenőrzése

A tagállamok a közúti teherfuvarozásra vonatkozó felmérés lefolytatásának minőségéért felelősek, az Eurostat pedig a beküldött adatokban rejlő hibák feltárásán, valamint az adatok hitelesítését és feldolgozását végző, nagy teljesítményű, megbízható informatikai rendszer fenntartásán munkálkodik. Az Eurostat rendszeresen ad visszajelzést a tagállamoknak azokról az ügyekről, amelyek további vizsgálatokat tehetnek szükségessé.

Az adatközlő országok minden ésszerű erőfeszítést megtesznek az adathibák javítása érdekében. Az Eurostat hitelesítési eljárása olyan lépéseket tartalmaz, amelyek hitelesítik a mikroadatokat és feltárják a hibákat az alkalmazott kódokban, formátumban, és a tartományon kívüli értékekben. A nemzeti, nemzetközi és valamennyi szállításra vonatkozó idősorok kiegészítő vizsgálatát a negyedéves és éves adatokra vonatkozóan egyaránt elvégzik:

- mikroadatok: annak elősegítése érdekében, hogy az adatközlő országok a lehető leghibamentesebb adatállományokat hozzassák létre, minden elküldött adatkötegről egy hitelesítési jelentést kapnak, amely a mikroadatok szintjén tartalmaz részleteket, hogy könnyebbé váljon a feltárt hibák kijavítása. Ezt egy több szakaszból álló eljárás követi, egészen addig, amíg valamennyi hibát ki nem javították. Az Eurostat ki is igazítja hitelesítési szabályait azért, hogy megfeleljen a változó igényeknek, és hogy magas színvonalú adatminőséget és nagyobb következetességet biztosítson,
- idősorok: az Eurostat nagyon fontosnak tartja, hogy az adatok közzététele előtt meghatározza az idősorok kiugró értékeit, mivel a közúti árufuvarozási statisztikákat számos bizottsági jelentésben, valamint a közúti árufuvarozási piac fejlődésével kapcsolatos következtetések levonásához is felhasználják. Az Eurostat kitüntetett figyelmet szentel annak, hogy az adatközlő országok megerősítsék a trendeket, ha jelentős eltérések figyelhetők meg. Szükség esetén átdolgozott adatállományokat nyújtanak be, vagy magyarázatokat fűznek az idősor jelentős változásai mögött meghúzódó indokokról.

Összességében valamennyi adatközlő ország felülvizsgálja az adatokat és kijavítja a feltárt hibákat.

2.5.2. *Az eredmények más statisztikákkal történő összehasonlítása*

A rendelet értelmében gyűjtött európai közúti áruforgalmi adatok a gépjárművek nyilvántartási országán alapulnak. Mindegyik adatközlő ország gyűjti az adott országban nyilvántartásba vett tehergépkocsik által területén és azon kívül végzett fuvarok mintáját, de nem gyűjt adatot a külföldi teherfuvarozók által a területén végzett szállításról. Mivel ugyanazt az adatot ugyanarról a műveletről nem gyűjtik be kétszer a különböző országok, az eredmények minőségét nem lehet tükörstatisztikák felhasználásával ellenőrizni. A közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikák minőségét csak más kiegészítő adatforrások vagy felmérések használatával lehet ellenőrizni.

A CAFT egy öt vagy hat éves gyakorisággal bonyolított országúti felmérés Svájc határainál. A CAFT nagyon különbözik a 70/2012/EU rendeleten alapuló felméréstől, és nagyon kicsi az átfedés. Az Eurostat számos szempont alapján összehasonlította a közúti árufuvarozás szabályozási adatait a CAFT (az Alpokon áthaladó árufuvarozás felmérésének) adataival. Néhány – valószínűleg a minták kis méretének és a felmérési módszernek betudható – mérsékelten kiugró érték kivételével nagy az adatforrások közötti hasonlóság, ami kiemeli a rendelet értelmében küldött adatok minőségét. Az Eurostat a jövőben meg kívánja ismételni ezt a gyakorlatot, az előállított statisztikák következetességének és minőségének biztosítására.

2.6. MÓDSZERTANI TÁMOGATÁS

Az Eurostat folyamatos módszertani és technikai támogatást nyújt a tagállamoknak a rendelet végrehajtása érdekében, és erőfeszítések történnek a magas színvonalú adatok és metaadatok információs rendszerének fenntartása érdekében.

Az Eurostat két módszertani iránymutatást tartalmazó kézikönyvet készített az adatközlő országok számára:

- *Közúti árufuvarozási módszertan (Road freight transport methodology)*, amely a közúti árufuvarozásra vonatkozó statisztikák tagállamokban, tagjelölt országokban és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás (EFTA) országaiban történő gyűjtésének alapja; valamint
- *A közúti árufuvarozás felméréseinél használt módszertan a tagállamokban és a tagjelölt országokban (Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries)*.

Ezeket a kézikönyveket rendszeresen frissítik a közúti árufuvarozásra vonatkozó adatgyűjtés alakulását követve. A legutóbbi verziók letölthetők az Eurostat weboldaláról⁵.

⁵ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications>

3. STATISZTIKAI EREDMÉNYEK

3.1. A KÖZÚTI ÁRUFUVAROZÁSBAN MEGFIGYELT TRENDK AZ EU-BAN

3.1.1. A közúti áru fuvarozás alakulása az EU-ban

A közúti szállítás továbbra is a legfontosabb áruszállítási módnak számít. Tonnakilométerben kifejezve az összes szárazföldi szállítási tevékenység több mint 70 %-át teszi ki, és ez az arány az utóbbi évtizedben viszonylag stabil. A közelmúltban kitört gazdasági válság azonban komoly hatással volt a közúti áru fuvarozásra Európában. 2012-ben az EU-ban a tonnakilométerben mért közúti áru fuvarozási tevékenység 12%-kal maradt el a 2007-ben elért csúcstól.

A hazai teherfuvarozók által végzett belföldi szállítás az összes közúti szállítás majdnem kétharmadát teszi ki. A külföldi teherfuvarozók által végzett belföldi szállítás az összes közúti áru fuvarozás körülbelül 1,5%-át és az összes belföldi közúti áru fuvarozás körülbelül 2%-át teszi ki. A kabotázs elterjedtségének mértéke, amely a külföldi teherfuvarozók bért munkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi közúti áru fuvarozás piacából való részesedését méri, 2012-ben 2,3% volt. A kabotázs a közelmúltban némileg nőtt, főleg azt követően, hogy az EU-hoz 2004-ben és 2007-ben csatlakozott országokból származó teherfuvarozókat sújtó átmeneti korlátozások megszűntek.

A teljes közúti áru fuvarozásból a nemzetközi szállítás aránya (ideértve a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítást is) az utóbbi évtizedben a 2004-ben megfigyelt 30%-ról 2012-re 33%-ra emelkedett, ami az egységes piac hatását tükrözte az Európai Unióban. A nemzetközi szállítás 78%-át olyan teherfuvarozók végzi, akik azon két ország egyikében vannak nyilvántartásba véve, amelyek között az árumozgás történik. A fennmaradó 22%-ot harmadik európai országból származó teherfuvarozók végzik a nem honos fuvarozó által végzett nemzetközi szállítások részeként, ez az utóbbi évtized egyik leggyorsabban növekvő piaca.

2012-ben a bért munkában vagy díjazás ellenében végzett műveletek (szállítás díjazás ellenében) az összes közúti áru fuvarozás 85%-át tették ki, a fennmaradó 15%-ot pedig a saját részre végzett műveletek.

2008 és 2012 között valamennyi távolsági kategóriában visszaesés volt, ez legjobban a rövid és a hosszú távolságokat érintette: 2012-ben a 150 kilométernél rövidebb tonnakilométerben mért fuvarok 15%-kal maradtak el a 2008. év szintjétől, miközben az 1000 kilométernél hosszabb fuvaroknál ez a csökkenés 14%-os volt. Továbbá a teherszállítások 56%-a (tonnakilométerben kifejezve) 300 kilométernél hosszabb távolságú. Az uniós közlekedési politika célja, hogy 2030-ra az ilyen hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át a vasúti vagy vízi közlekedés vegye át, és 2050-re pedig ez az arány több mint 50% legyen.

Szállított tonnában kifejezve a tagállamokban szállított legnagyobb termékcsoportok: a bányászati és kőfejtési termékek (2012-ben az összes szállított termékek 26%-a), az egyéb nemfém ásványi termékek (14%), az élelmiszer-, ital- és dohányáru (12%) és a mezőgazdasági termékek (9%) voltak. A legnagyobb termékcsoportok tonnakilométerben kifejezve az élelmiszer-, ital- és dohányáru (az összes szállított termékek 17%-a), a mezőgazdasági termékek (11%), az egyéb nemfém ásványi termékek (8%), a vegyi anyagok

(8%) és a fémtartalmú érc (8%), a fémipari termékek (7%) és faipari termékek (7%) voltak.

3.1.2. *Kabotázs*

A kabotázs, vagyis a külföldi teherfuvarozók által bér munkában vagy díjazás ellenében végzett belföldi szállítás jelenleg ismét az EU közúti szállítási politikájának reflektorfényébe került. Az 1072/2009/EK rendeletben⁶ meghatározott, a kabotázsról szóló jelenlegi szabályok értékelése és a szabályozás célravezetőségének vizsgálata folyamatban van. A Bizottság e téren végzett munkája nagyrészt a 70/2012/EU rendelet alapján gyűjtött adatokon alapul. Ezzel egyidejűleg a kabotázs témája számos tagországban politikai jelentőségre tett szert, amint az a közúti áru fuvarozási statisztika munkacsoport közelmúltbeli vitáin is megmutatkozott. Néhány szakmai szövetség a kabotázs szintjét magasabbnak ítéli meg annál, mint ahogy azt az Eurostat hivatalos statisztikai tükrözik, jóllehet jelenleg nincs statisztikai bizonyíték ezen állítás alátámasztására.

A kabotázs összes közúti áru fuvarozáshoz képest viszonylag alacsony aránya ellenére az erre vonatkozó statisztika minőségének javítására van szükség. A közúti áru fuvarozási statisztika 2014. évi munkacsoportja megállapította, hogy a felmérés általános minőségének javításával (a válaszadási arány növelésével, a regiszterek minőségének javításával, a jobb mintavétellel, az adatátviteli eszközök tökéletesítésével, stb.) végső soron a kabotázssra vonatkozó adatok pontossága is javulna. Az Eurostat közlelről fogja nyomon követni az ezen a téren bekövetkező szakpolitikai fejleményeket, és annak megfelelően fogja újra értékelni a statisztikai helyzetet. A vita megkönnyítése érdekében az Eurostat továbbra is folytatja a kabotázs elterjedtségének mértékére vonatkozó adatok közzétételét.

3.2. AZ ADATOK KÖZZÉTÉTELE

3.2.1. *Eurobase táblázatok*

A hitelesítési vizsgálatokat követően az összesített adatok bekerülnek az Eurobase-be, az Eurostat referencia-adatbázisába. A felhasználók így a 70/2012/EU rendelet alapján küldött adatokon alapuló, részletes statisztikai táblázatokhoz juthatnak az 1999-től kezdődő időszakra vonatkozóan a közúti áru fuvarozásra vonatkozó statisztikák terjesztéséről szóló 6/2003/EK bizottsági rendelet alapján. A különböző adatközlő országokban végbemenő legújabb módszertani fejlesztések figyelembevételével az Eurobase-ben rendelkezésre álló metaadatok halmaza rendszeresen frissül.

3.2.2. *Kiadványok*

Az Eurostat rendszeresen készít cikkeket a *Statistics Explained* elnevezésű statisztikai útmutatóban a következő témákban (lásd a kapcsolódó linkeket):

- [Általános trendek a közúti áru fuvarozásban](#)
- [Közúti áru fuvarozás a gépjárművek jellemzői alapján](#)
- [Közúti áru fuvarozás a fuvar jellemzői alapján](#)
- [Közúti áru fuvarozás az áruk típusa alapján](#)
- [Közúti áru fuvarozási statisztikák – kabotázs](#)

⁶ HL L 300., 2009.11.14., 72. o.

E cikkek frissítése évente, az adott tárgyidőszakra vonatkozó adatgyűjtés lezárulta után történik.

4. JAVASLATOK TOVÁBBI FEJLESZTÉSEKRE

4.1. ÚJ KIHÍVÁSOK

Folytatódnak a válaszadókra nehezedő terhek csökkentésére, valamint a válaszadási arány és az adatminőség egyidejű emelésére irányuló erőfeszítések.

Az Eurostat és a tagállamok már számos új intézkedési területet határoztak meg, például:

- a meglévő adatszolgáltatási mechanizmusok fejlesztése, ami lehetővé teszi a válaszadók számára, hogy több magasabb színvonalú adatot adjanak meg a jelentéssel járó terhek és költségek egyidejű csökkentésével: néhány adatközlő ország már elkezdett új standardokat bevezetni, például az XML-formátumot, amely lehetővé teszi, hogy az adatokat gyorsabban küldjék, ezzel egyidejűleg javul azok következetessége és megbízhatósága;
- elektronikus útdíjrendszerek használata a felmérési eredmények kiegészítésére és teljesítménymérésére, valamint az adatminőség javítására;
- a rendelkezésre álló adatok jobb kihasználása a szállítási forgalom modellezésére, valamint a közlekedési politika és a modellezés szempontjából hasznos paraméterek meghatározása, például az átlagos kihasználtság a szállítási mód vagy a távolsági kategória szerint;
- a felmérési eredmények jobb kihasználása a piacnyitás, a szállítási hatékonyság, a közúti szállítás piaci trendjeinek, valamint a szállítási módok szerinti megoszlás értékelése érdekében;
- a felmérési eredmények jobb kihasználása a közúti szállításból származó, üvegházhatású gázkibocsátásra vonatkozó részletesebb statisztikák előállítására érdekében.

4.2. A JOGALAP KIDOLGOZÁSÁRA VONATKOZÓ JAVASLATOK

A 70/2012/EU rendelet ugyan jó alapot biztosít a jelenlegi közúti árufuvarozási piac értékelésére, azonban a szakpolitika fejlődése nyomán felmerülő, új adatok iránti szükségletek megoldásának új módjait határozták meg, anélkül, hogy az jelentősen növelné az adatszolgáltatási terheket. Ezeknek a tagállamokkal történő megvitatására a munkacsoport jövőbeli ülésein kerülhet sor.

Idetartozhatnak a következők:

- adatgyűjtés a közúti árufuvarozás energiafogyasztásáról: az ilyen típusú – néhány tagállam által már végzett – adatgyűjtést kezdetben be lehetne vezetni önkéntes alapon és összesített szinten (éves alapon); pontosabb értékelést tenne lehetővé a közúti árufuvarozás üvegházhatásúgáz-kibocsátásra gyakorolt hatására vonatkozóan;
- kötelező adatgyűjtés az üresjáratokra vonatkozóan: ez a rendelet szerint jelenleg önkéntes, és nem is minden ország jelenti az üres kilométereket; kötelezővé

tétele az Unió közúti áru fuvarozási ágazatára vonatkozó energiahatékonyság és működési hatékonyság jobb értékelését tenné lehetővé.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

A 70/2012/EU rendelet végrehajtása általánosságban kedvező hatással járt, lehetővé tette az összehasonlítható, magas színvonalú adatok gyors előállítását.

Az Eurostat komoly erőfeszítéseket tesz azért, hogy segítse a tagállamokat a rendelet végrehajtásában és a magas színvonalú statisztikák előállításában. Az Eurostat kifejlesztett egy információs rendszert és olyan kommunikációs módszereket vezetett be, amelyek minimálisra csökkentik az adatközlő országok adatgazdálkodással kapcsolatos terheit. Az Eurostat folyamatosan kiigazítja hitelesítési szabályait azért, hogy az adatok ellenőrzése és feldolgozása praktikusabb és hatékonyabb legyen, ezzel segíti a tagállamokat abban, hogy csökkenjenek a válaszadók és a közigazgatási szervek adatszolgáltatási és -feldolgozási terhei.

A rendelet nélkülözhetetlennek bizonyult a nemzeti és uniós közúti áruforgalmi adatok előállításához és ahhoz, hogy elkerülhető legyen a munkafeladat megkettőződése. A statisztikai adatokat rendszeresen használják a közúti áru fuvarozási politikák nyomon követésére és értékelésére tagállami és uniós szinten. Közzétételükkel az adatok ismertebbé váltak és az erőforrások ráfordítása jobban megtérült.