



Briuselis, 2020 12 08
COM(2020) 785 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl 2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 70/2012
dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų įgyvendinimo**

1. IŽANGA

1.1. ATASKAITOS TIKSLAS

2012 m. sausio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 70/2012 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų¹ 7 straipsnyje nurodyta, kad ne vėliau kaip iki 2014 m. gruodžio 31 d. ir po to kas trejus metus Komisija turi teikti Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento įgyvendinimo ir būsimos raidos ataskaitą. Tai – trečioji pagal šį reikalavimą teikiama ataskaita.

Šioje ataskaitoje apžvelgiamos bendrosios aplinkybės, politinės aplinkybės ir to reglamento taikymo sritis. Pirmose dviejose dalyse aprašomas jo įgyvendinimas, metodika ir duomenų kokybės klausimai bei nagrinėjama valstybėms narėms tenkanti duomenų rinkimo našta. Taip pat pristatomos įvairios duomenų sklaidos priemonės. Paskutinėse dviejose dalyse aprašoma galima krovinių vežimo keliais statistikos būsima raida ir pateikiamos pagrindinės išvados.

1.2. TEISINĖS SISTEMOS APLINKYBĖS

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 yra 1998 m. gegužės 25 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1172/98 dėl krovinių vežimo keliais statistinių ataskaitų² nauja redakcija ir žymi pažangą, susijusią su ES transporto statistika. Tai – pagrindas įvairiems duomenims apie krovinių vežimą keliais rinkti.

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 Komisijai, kitoms ES institucijoms ir nacionalinėms vyriausybėms teikiami palyginami, patikimi, darnūs, reguliariai teikiami ir išsamūs statistiniai duomenys apie krovinių vežimo keliais mastą ir raidą. Ši informacija yra reikalinga ES politikai formuoti, stebėti ir vertinti.

Valstybės narės siunčia informaciją Komisijai kaip mikroduomenis: tada Komisija gali vartotojams pateikti statistinių duomenų lenteles, kuriose, laikantis konfidencialumo apsaugos nuostatų, išdėstomi įvairūs kintamųjų deriniai.

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 siekiama kuo labiau sumažinti transporto bendrovėms tenkančią naštą. Duomenų rinkimas pagrįstas imčių tyrimu, todėl informacijos prašoma tik apie transporto priemonių imtį ir tik už ribotą laikotarpį (paprastai savaitę). Valstybės narės į tyrimą gali neįtraukti transportavimo operacijų, kurios neviršija tam tikrų ribų³.

1.3. POLITINĖS APLINKYBĖS

Dėl bendros transporto politikos raidos būtinos išsamios žinios apie krovinių vežimo keliais mastą ir vystymąsi.

Politinė svarba yra labai didelė: baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁴ apibrėžta 10 konkurencingos ir efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos

¹ OL L 32, 2012 2 3, p. 1.

² OL L 163, 1998 6 6, p. 1.

³ Pagal Reglamento (ES) Nr. 70/2012 1 straipsnį kiekviena valstybė narė gali netaikyti šio reglamento krovinėms kelių transporto priemonėms, kurių keliamoji galia arba maksimalus leistinas pakrauto automobilio svoris neviršija tam tikros ribos. Ši riba, taikoma pavienei motorinei transporto priemonei, negali viršyti 3,5 tonos keliamosios galios arba 6 tonų maksimalaus leistino svorio.

⁴ COM(2011) 144 *final*.

transporto sistemos kūrimo tikslų. Šiais tikslais nustatomi kriterijai, pagal kuriuos vertinama, ar pavyko pasiekti planinį rodiklį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 60 proc. Išsami krovinių vežimo keliais statistika yra reikalinga tam, kad būtų galima stebėti, kaip sekasi siekti kai kurių iš šių tikslų (pavyzdžiui, iki 2030 m. 30 proc. krovinių vežimo ilgesniais negu 300 km kelių maršrutais veiklos perkelti kitų rūšių transportui).

Europos žaliasis kursas⁵ – tai naujoji augimo strategija, kuria siekiama užtikrinti ES ekonomikos tvarumą, klimato ir aplinkos iššūkius paverčiant galimybėmis visose politikos srityse ir užtikrinant, kad pertvarka būtų visiems teisinga ir įtrauki. Siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 proc. Prioritetiniai perėjimo prie darnaus ir išmanaus judumo veiksmai apima:

- daugiarūšio vežimo skatinimą;
- automatizuoto ir susietojo judumo sprendimų įvairiose sistemose naudojimo rėmimą;
- veiksmingesnį transporto veiklos išorės išlaidų klausimo sprendimą taikant kainodarą;
- tvarių alternatyviųjų transporto degalų gamybos ir naudojimo didinimą ir
- transporto sukeltos taršos mažinimą, ypač miestuose.

Pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 renkami duomenys svarbūs ne tik sprendimus priimančioms asmenims, bet ir profesionalioms organizacijoms, transporto bendrovėms, tyrėjams ir modeliotojams kelių transporto srityje. Tyrimo rezultatai yra būtini Europos krovinių vežimo keliais rinkai stebėti. Išsamios žinios apie rinką padeda stiprinti sektoriuje veikiančių bendrovių konkurencingumą.

1.4. TAIKYMAS VALSTYBĖMS NARĖMS IR KITOMS ŠALIMS

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visoms valstybėms narėms ir pagal jį valstybės narės privalo teikti duomenis. Tačiau pagal to reglamento 1 straipsnio 3 dalį jis netaikomas Maltai, jei Maltoje registruotų krovinių kelių transporto priemonių, kurios turi tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis licencijas, yra ne daugiau kaip 400. Šiuo tikslu Malta kiekvienais metais nurodo Eurostatui, kiek krovinių kelių transporto priemonių turi tarptautinio krovinių vežimo kelių transporto priemonėmis licencijas ne vėliau kaip iki kitų metų, kurie eina po metų, su kuriais susijęs pateikiamas kelių transporto priemonių skaičius, kovo mėn. pabaigos.

Duomenis taip pat teikia Norvegija ir Šveicarija. Juodkalnija, kaip šalis kandidatė, duomenis teikia nuo 2016 m.

Nuo 2020 m. vasario 1 d., kai Jungtinė Karalystė išstojo iš Europos Sąjungos, Eurostatas į savo duomenų bazę įtraukė naują kategoriją „Europos Sąjunga – 27 šalys (nuo 2020 m.)“, į kurią Jungtinė Karalystė neįtraukta. Pereinamuoju laikotarpiu iki 2020 m. pabaigos Jungtinė Karalystė toliau siųs duomenis Eurostatui. Šie duomenys prieinami visiems naudotojams.

Pagal Reglamento (ES) Nr. 70/2012 5 straipsnį šalys perduoda Eurostatui ketvirčio duomenis.

2. TOLESNI REGLAMENTO (ES) NR. 70/2012 ĮGYVENDINIMO VEIKSMAI

2.1. TEISINIŲ PRIEVOLIŲ LAIKYMASIS

Reglamente (ES) Nr. 70/2012 apibrėžtų duomenų teikimo prievolių labai gerai laikomasi. Visos valstybės narės pateikia prašomus duomenų rinkinius, vėluojama tik nedaugeliu atvejų,

⁵ COM(2019) 640 *final*.

daugiausia dėl IT pokyčių nacionaliniu lygmeniu. Tai leidžia rengti aukštos kokybės, savalaikę ir patikimą Europos krovinių vežimo keliais statistiką.

2.2. VALSTYBĖSE NARĖSE TAIKOMI DUOMENŲ RINKIMO METODAI

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 nustatytoje metodikos tvarkoje išdėstyta valstybių narių atliekamo mikroduomenų rinkimo sistema.

Eurostatas kas trejus metus renka informaciją apie nacionalinius duomenų rinkimo metodus (naudojamus registrus, atrankos metodiką, aprėptį ir pan.) ir ją skelbia leidinyje „Valstybių narių, ELPA valstybių ir šalių kandidačių krovinių vežimo keliais tyrimuose taikomos metodikos“ (angl. *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and candidate countries*)⁶.

Be to, nuo 2018 m. bazinių metų duomenis teikiančios šalys kuria nacionalinių metaduomenų rinkmenas formoje, kuri naudojama euro SDMX metaduomenų struktūros Europos referencinių metaduomenų rinkmenose. Nacionalinių metaduomenų rinkmenose pateikiama nacionalinių duomenų statistika ir informacija apie nacionalinės teisės aktus, sklaidos politiką, duomenų kokybę ir statistinį duomenų apdorojimą⁷.

2.3. VALSTYBĖMS NARĖMS TENKANTI NAŠTA IR IŠLAIDOS

Reglamentu (ES) Nr. 70/2012 siekiama kuo labiau sumažinti valstybėms narėms tenkančią naštą. Dauguma duomenis teikiančių šalių neturi imtis jokių papildomų priemonių, nes esamų procesų pakanka duomenų rinkimo reikalavimams įvykdyti.

Pagal nacionalinių metaduomenų rinkmenose pateiktą informaciją duomenis teikiančių šalių dauguma duomenų teikimo krūvį laiko priimtiniu. Šalims tenka labai skirtinga duomenų rinkimo našta, ji priklauso nuo nacionalinių duomenų rinkimo sistemų. Duomenims apie vieną transporto priemonę, kuria per tiriamąjį laikotarpį buvo vykdoma transporto veikla, pateikti respondentams vidutiniškai reikia apie 40 minučių.

Patiriamos išlaidos šalyse skiriasi dėl skirtingų duomenims rinkti naudojamų imčių. Kai kuriais atvejais imtį sudaro keli tūkstančiai transporto priemonių, o kitas imtis sudaro keli šimtai tūkstančių transporto priemonių. Duomenis renkant patiriamos išlaidos ir duomenų rinkimo našta pagrindžiamos pagal gaunamą statistiką.

Komisija padeda valstybėms narėms parengti nacionalinę statistiką. Eurostatas valdo nacionalinius mikroduomenis ir sudaro kiekvienoje šalyje transporto priemonių, registruotų kitose šalyse, vykdomos transporto veiklos statistiką (lenteles D). Ši statistika siunčiama nacionalinėms statistiką tvarkančioms institucijoms ir jos gali gauti išsamią statistinę informaciją apie visas krovinių vežimo keliais operacijas savo teritorijoje, vykdomas bet kurioje ES šalyje (išskyrus Maltą) ir Šveicarijoje bei Norvegijoje registruotais sunkvežimiais. Dėl Reglamento (ES) Nr. 70/2012 įgyvendinimo ir Komisijos pateiktų lentelių D šalims nebereikia rinkti duomenų apie užsienio sunkvežimių eksploatavimą jų teritorijoje.

Be to, mikroduomenų lygmeniu renkama ir valdoma informacija leidžia Eurostatui lanksčiai atliepti naudotojų statistinės informacijos poreikius nevēluojant ir padeda rinkti statistiką

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114> (tik anglų kalba).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (tik anglų kalba).

nacionaliniu lygmeniu. Eurostatas krovinių vežimo keliais statistinius duomenis ir valstybės narės D lenteles platina pagal Reglamento (EB) Nr. 6/2003⁸ nuostatas.

2.4. ADMINISTRACINĖS NAŠTOS SUMAŽINIMAS IR SUPAPRASTINIMAS

Komisija (Eurostatas) nuolat stengiasi užtikrinti, kad būtų sumažinta ir supaprastinta administracinė našta. Bendradarbiaudamas su nacionalinėmis statistikos institucijomis Eurostatas įgyvendina tam tikrus veiksmus duomenų rinkimo ir ataskaitų teikimo administracinei naštai sumažinti. Šie veiksmai yra:

1. priemonių, kuriomis lengvinamas išsamių regioninių duomenų teikimas, rengimas;
2. atnaujintų mikroduomenų perdavimo ir patvirtinimo priemonių rengimas, kad duomenis teikiančioms šalims būtų galima teikti grįžtamąją informaciją apie duomenų kokybę ir konkrečias kiekvieno duomenų rinkinio klaidas;
3. reguliarių valstybių narių ekspertų, ELPA valstybių, šalių kandidačių ir potencialių šalių kandidačių (krovinių vežimo keliais statistikos ekspertų grupės ir darbo grupės) susitikimų siekiant keistis gerąja praktika ir aptarti duomenų kokybę, metodikos klausimus ir pažangą organizavimas.

Ateityje duomenų rinkimo naštą būtų galima labiau sumažinti, jei šalys įgyvendintų skaitmeninius duomenų teikimo metodus ir pakeistų šiandien naudojamus popierinius dokumentus.

2.5. DUOMENŲ PATVIRTINIMAS IR GAUNAMŲ STATISTINIŲ DUOMENŲ KOKYBĖ

Nors valstybėms narėms tenka duomenų rinkimo ir perdavimo atsakomybė, Eurostatas imasi visų priemonių gautų duomenų klaidoms nustatyti ir prižiūri duomenų tikrinimo ir tvarkymo IT sistemą.

Apskritai iš valstybių narių gautų duomenų kokybė yra labai gera. Visos šalys patikrina, ar yra klaidų. Nacionalinio, tarptautinio ir bendro transporto atveju patvirtinimo procesas taikomas ketvirčio mikroduomenims ir yra atliekamos ketvirčio bei metinių duomenų laiko eilučių patikros:

- *Mikroduomenų patvirtinimas*: šalys duomenis Eurostatui perduoda per EDAMIS portalą. Atliekant pagrindinės IT sistemos vykdomą patvirtinimą nustatomos pagrindinės klaidos ir klaidingi kodai. Duomenis teikiančios šalys gauna kiekvieno duomenų perdavimo patvirtinimo ataskaitą, kurioje pateikiama mikroduomenų lygmens informacija, kad būtų įmanoma lengvai ištaisyti bet kokias klaidas. Be to, Komisija nuolat tobulina savo patvirtinimo taisykles, siekdama jas suderinti su kintančiais poreikiais ir užtikrinti, kad būtų rengiama aukštos kokybės statistika.
- *Laiko eilučių patikros*: Komisijos nuomone, svarbu nustatyti laiko eilučių išskirtis prieš duomenis paskelbiant. Svarbu, kad duomenis teikiančios šalys patvirtintų tendencijas, jeigu pastebi didelių svyravimų. Prireikus šalys teikia patikslintus duomenų rinkinius arba nurodo laiko eilučių svarbių variacijų priežastis.

⁸ 2002 m. gruodžio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 6/2003 dėl krovinių gabenimo keliais statistinių duomenų platinimo (OL L 1, 2003 1 4, p. 45).

2.6. METODINĖ PAGALBA VALSTYBĖMS NARĖMS

Eurostatas nuolat valstybėms narėms teikia metodinę ir techninę pagalbą ir prižiūri patikimą duomenų ir metaduomenų informacinę sistemą krovinių vežimo keliais statistiniams duomenims rengti.

Eurostatas parengė du Reglamento (ES) Nr. 70/2012 įgyvendinimo vadovus:

- Krovinių vežimo keliais metodiką (angl. *Road freight transport methodology*)⁹, kuria valstybės narės, šalys kandidatės ir Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) valstybės remiasi rinkdamos krovinių vežimo keliais statistinius duomenis;
- Valstybių narių, ELPA valstybių ir šalių kandidačių krovinių vežimo keliais tyrimuose taikomas metodikas (angl. *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*), kuriose pateikiami duomenis teikiančiose šalyse atliekamų krovinių vežimo keliais tyrimų metodiniai aspektai.

2.7. DUOMENŲ SKLAIDA

2.7.1. Eurostato duomenų sklaidos lentelės

Suvestiniai duomenys skelbiami Eurostato duomenų sklaidos duomenų bazėse remiantis mikroduomenimis, surinktais pagal Reglamentą (ES) Nr. 70/2012¹⁰. Naudotojai gali gauti išsamias statistinių duomenų lenteles, parengtas pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 6/2003 nuostatas. Yra 43 krovinių vežimą keliais duomenų lentelės, kurias papildo bendra Europos metaduomenų rinkmena ir kelios nacionalinių metaduomenų rinkmenos.

2.7.2. Leidiniai

Eurostatas skelbia serijos „Paaiškinta statistika“ (angl. „Statistics Explained“) straipsnius, kuriuose žiniasklaidos priemonėms ir plačiajai visuomenei pateikiama duomenų analizė. Juose aptariamos šios temos:

- Bendrosios krovinių vežimo keliais tendencijos¹¹
- Krovinių vežimas keliais pagal transporto priemonės charakteristikas¹²
- Krovinių vežimas keliais pagal reiso charakteristikas¹³
- Krovinių vežimas keliais pagal krovinių rūšį¹⁴
- Krovinių vežimo keliais statistika. Kabotažas¹⁵.

Šie straipsniai kasmet atnaujinami, išskyrus straipsnį apie kabotažą, kuris atnaujinamas kas dvejus metus. Straipsniai atnaujinami užbaigus rinkti atitinkamų bazinių metų duomenis.

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (tik anglų kalba).

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (tik anglų, prancūzų ir vokiečių kalbomis).

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (tik anglų kalba).

¹² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (tik anglų kalba).

¹³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (tik anglų kalba).

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (tik anglų kalba).

¹⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (tik anglų kalba).

2.7.3. Nuasmeninti duomenys

Pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 557/2013¹⁶ krovinių vežimo keliais duomenys yra nuasmeninti ir mokslo reikmėms viešinami mokslinių tyrimų subjektams. Komisija (Eurostatas) gauna prašymus dėl nuasmenintų duomenų ir suteikia galimybę juos naudoti esant bendram Komisijos (Eurosto) ir nacionalinių statistikos institucijų pritarimui. 2018 ir 2019 m. iš viso aštuoni mokslinių tyrimų subjektai norėjo gauti Europos krovinių vežimo keliais tyrimo metu gautus nuasmenintus duomenis.

2.7.4. Kitos sklaidos priemonės

Taip pat duomenys platinami naudotojams pritaikyta duomenų išgavimo priemone ir Eurosto naujienų skiltyje bei leidiniuose (pvz., statistinių duomenų knygoje „Energetikos, transporto ir aplinkos statistika“ (angl. *Energy, transport and environment statistics*)¹⁷).

3. TOLESNIS KROVINIŲ VEŽIMO KELIAIS STATISTIKOS PLĖTOJIMAS

Europos žaliajame kurse, kuriuo siekiama, kad iki 2050 m. Europa būtų neutralaus poveikio klimatui žemynas, paskelbta įvairiems ekonomikos sektoriams, įskaitant transporto sektorių, taikomų transformatyviųjų politikos kryptių. Krovinių vežimo keliais statistika gali padėti nustatyti ir stebėti politikos tikslus. Tai pasiekama teikiant duomenis apie vežamų krovinių kiekius, nuvažiuotus kilometrus, įrangą ir infrastruktūrą. Krovinių vežimo keliais sektorius yra itin svarbus, nes jis sudaro didžiausią Europos Sąjungos krovinių vežimo vidaus kelių transportu dalį (75,3 proc. 2018 m.).

Nuo 2018 m. birželio mėn. iki 2020 m. kovo mėn. krovinių vežimo keliais statistikos ekspertų grupė susitiko du sykius. Per šiuos susitikimus Eurostatas, valstybės narės, ELPA valstybės, šalys kandidatės ir potencialios šalys kandidatės aptarė duomenų poreikius, krovinių vežimo keliais statistikos gerinimo ir duomenų rinkimo naštos mažinimo būdus. Vienas šiuo metu aptarinėjamas pokytis yra susijęs su lengvųjų specialiosios paskirties transporto priemonių būsima statistika. Nors tokios transporto priemonės neveža labai sunkių krovinių, jos nuvažiuoja daug kilometrų miesto vietovėse, tai lemia didelį išmetamų teršalų kiekį ir spūstis. Be to, galima pastebėti didėjančią tokių transporto priemonių tarp miestinių ir tarptautinių reisų skaičių. Kol kas lengvosios specialiosios paskirties transporto priemonės iš esmės nepatenka į Europos transporto politikos ir susijusio *acquis* taikymo sritį. Situacija greitai pasikeis neseniai priėmus Reglamentą (ES) 2020/1054 ir Reglamentą (ES) 2020/1055. Didėja duomenų dėl lengvųjų specialiosios paskirties transporto priemonių, bent jau tų, kurios patenka į Europos teisės aktų taikymo sritį, naudojimo poreikis.

Lengvųjų specialiosios paskirties transporto priemonių duomenis taip pat galima gauti iš techninės apžiūros registro, kuriame renkama informacija apie transporto priemonės variklio tipą, svorio klasę ir degalų rūšį bei išmetamųjų teršalų kiekio kontrolės technologiją.

Speciali darbo grupė šią sritį tyrinėja nuo 2018 m., analizuodama duomenų apie lengvasias specialiosios paskirties transporto priemonių rinkimo galimybes ir parametrus. Diskutuojama apie kurtiną metodiką, įskaitant apibrėžtis, ribas, duomenų šaltinius ir rinktinus kintamuosius. Įgyvendinant šį projektą 2020 m. pradžioje Komisija (Eurostatas) inicijavo bandomuosius

¹⁶ 2013 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 557/2013, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 223/2009 dėl Europos statistikos nuostatos dėl galimybės naudoti konfidencialius duomenis mokslo reikmėms, ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 831/2002 (OL L 164, 2013 6 18, p. 16).

¹⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (tik anglų kalba).

lengvųjų specialiosios paskirties transporto priemonių statistinių duomenų tyrimus. Paskutiniajame 2020 m. kovo 4 d. rengtame susitikime darbo grupė aptarė kelis metodinius aspektus ir kintamuosius, kuriuos būtų galima rinkti. Darbo grupė savo darbą tęs. Daugelyje šalių ir ES lygmeniu poreikis rinkti duomenis apie lengvasias specialiosios paskirties transporto priemones tampa vis svarbesnis. Tačiau vis dar neaišku, ar ir koku mastu būtų galima rinkti tokių transporto priemonių statistinius duomenis artimiausioje ateityje, atsižvelgiant į patiriamas dideles sąnaudas ir tenkančią naštą.

Per neseniai vykusias konsultacijas duomenis teikiančios šalys nustatė galimų papildomų kintamųjų, susijusių su transporto priemonės naudojamų degalų rūšimi ir išmetamųjų teršalų klase, naudą. Reiso metu naudojamų degalų kintamasis taip pat gali praversti apskaičiuojant į atmosferą išmetamų teršalų kiekį. Ateityje galima svarstyti apie kintamuosius, susijusius su automatizuotu ir (arba) savavaldžiu vairavimu. Daugumą tokių kintamųjų duomenų reikėtų gauti iš administracinių duomenų bazių (registrų), siekiant sumažinti respondentams tenkančią administracinę naštą.

Neprivalomo kintamojo „Galimybė naudoti transporto priemonę esant mišriajam vežimui“ duomenis būtų galima susieti su įvairiarūšio vežimo statistiniais duomenimis. Šiuo metu prašoma su transporto priemone susietą NACE veiklos kodą pateikti 4 skaitmenų lygmeniu, tačiau turėtų būti priimama ir aukštesnio lygmens, net aukščiausio sektorinio NACE klasifikatoriaus lygmens informacija.

Duomenis teikiančios šalys taip pat pabrėžė būtinybę sukonkretinti kai kurias duomenų teikimo taisykles, pvz., būtų labai pravartu turėti tikslią transporto priemonių tiriamų vienetų apibrėžtį, nes visi surinkti duomenys būtų darnesni ir labiau palyginami.

Reikėtų apsispręsti ir su didele našta, kuri susidaro dėl transporto duomenų rinkimo atsižvelgiant į galimą mažą kelių transporto priemonių skaičių ir duomenų rinkimo naudą, susijusią problemą.

4. IŠVADOS

Igyvendinant Reglamentą (ES) Nr. 70/2012 įgyta patirtis ir gauti rezultatai vertinami teigiamai. Šalys laikosi duomenų teikimo prievolės, o nacionaliniu ir Komisijos lygmenimis skiriami ištekliai leidžia pasiekti aukštos kokybės rezultatų. Komisija padeda valstybėms narėms įgyvendinti Reglamentą (ES) Nr. 70/2012, prižiūri duomenų valdymo IT sistemą ir pagerino komunikaciją duomenų rinkimo naštai sumažinti.

Reglamentas (ES) Nr. 70/2012 pasirodė esantis ekonomiškai ir veiksminga priemonė patikimai ir palyginamai krovinių vežimo keliais statistikai ES ir nacionaliniu lygmenimis rengti, išvengiant darbo dubliavimo. Parengti statistiniai duomenys platinami lentelių forma Eurostato informacijos sklaidos duomenų bazėje ir leidiniuose kaip nuasmenintų duomenų rinkiniai ir kitos naudotojams pritaikytos duomenų išgavimo priemonės. Krovinių vežimo keliais statistika yra vertinga kuriant ir vertinant politiką bei stebint Europos krovinių vežimo keliais rinką.