ТРАНСПОРТ

МК - НИ 035

ПОБАРУВАЧКА НА ПАТНИЧКИ ТРАНСПОРТ

Дефиниција

Индикаторот **„побарувачка на патнички транспорт"** се презентира на два различни начина:

1) За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се користи волуменот на патничкиот транспорт во однос на БДП. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу pkm (копнен транспорт) и БДП (бруто-национален производ со константата 2000 година во евра). Во прикажувањето на овој индикатор во Република Македонија се зема како основна година 2000=100.

2) Удел на патничкиот транспорт: Овој индикатор се дефинира како процентуално учество на секој вид транспорт во вкупниот копнен транспорт. Единицата што се користи е патник-км (pkm), што претставува превезен патник на растојание од еден километар. Тука спаѓа транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Сите податоци треба да се базираат на движења на домашна територија, без разлика од каде доаѓа возилото. Методологијата на собирање на податоци треба да биде усогласена на ниво на ЕУ.

Единици

Единицата што се користи е патник-км (pkm), што претставува патување на еден патник на далечина од еден километар. Таа вклучува транспорт со патнички автомобили, градски и меѓуградски автобуси и возови.

Побарувачката на патнички транспорт и БДП се прикажани како индекс во однос на 2000=100.

Клучно прашање за креирање на политиката

Дали превозот на патници во патниот транспорт е намален во однос на другите видови транспорт ?

Дали побарувачката на патнички транспорт е разграничена од економскиот раст?

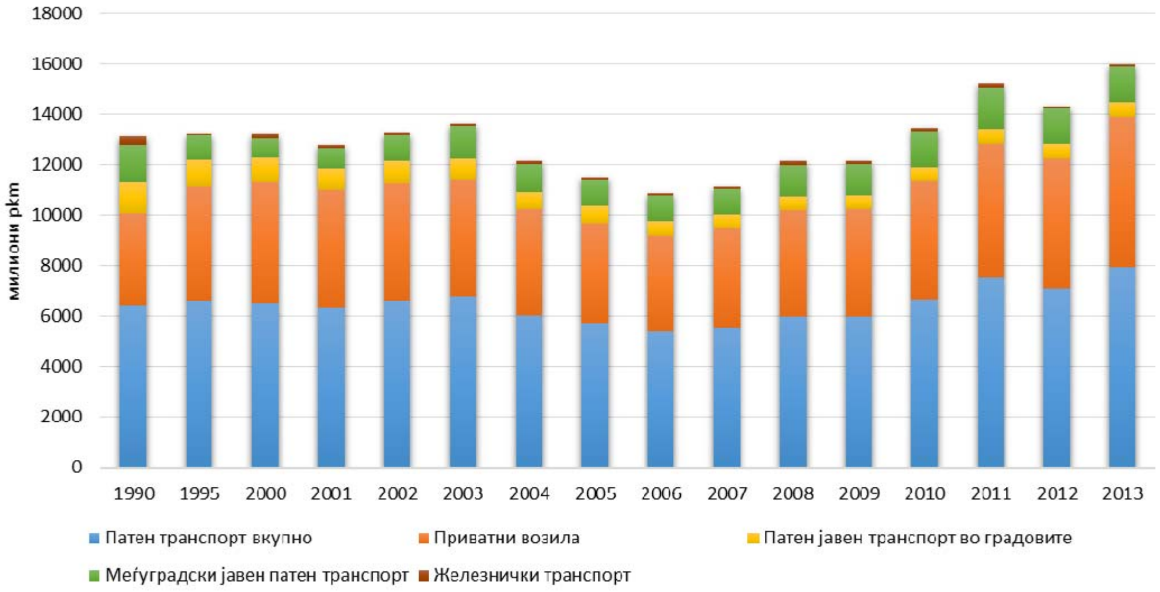
Клучна порака

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период пораснала за 18,87%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99% во 2013 година, што претставува пораст од 4,54% во однос на 1990 година, во железничкиот транспорт изнесува 1% во 2013 година, што претставува пад од 81,1% во однос на 1990 година.

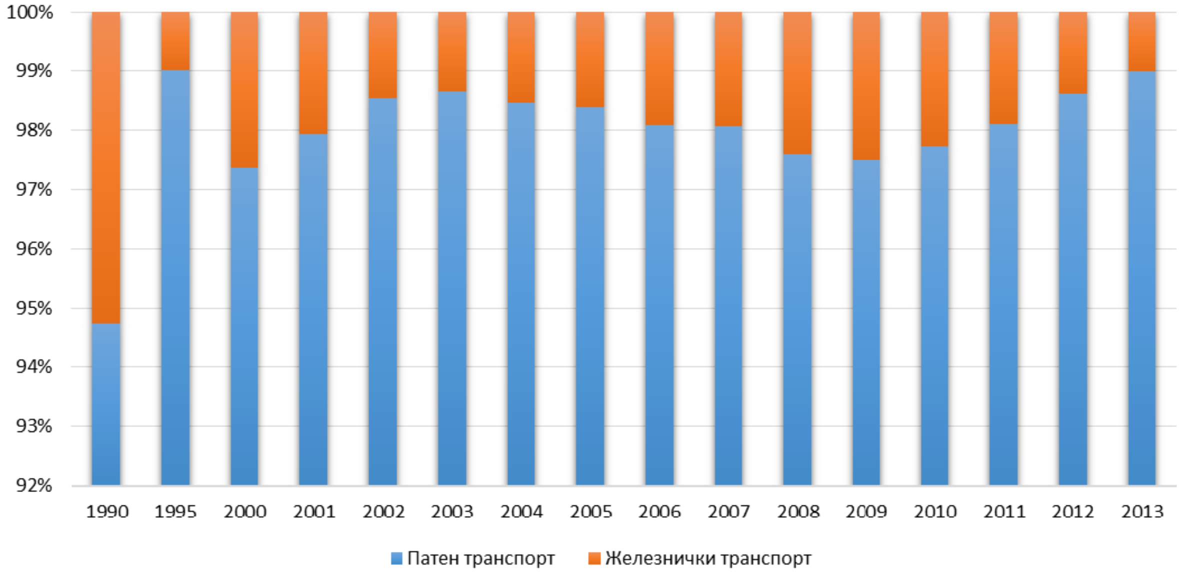
Учеството на приватните возила во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2013 година има удел од 93,3% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот период. Зголемената побарувачка за автомобили директно влијае на структурата на патничкиот копнен сообраќај, негативно се одразува на животната средина и здравјето, особено што со голем број возила се превезуваат мал број патници.Податоците за учеството на приватните возила и патен јавен транспорт во градовите се проценети.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2,69 km, а најголема во 2013 година 3,89 km.

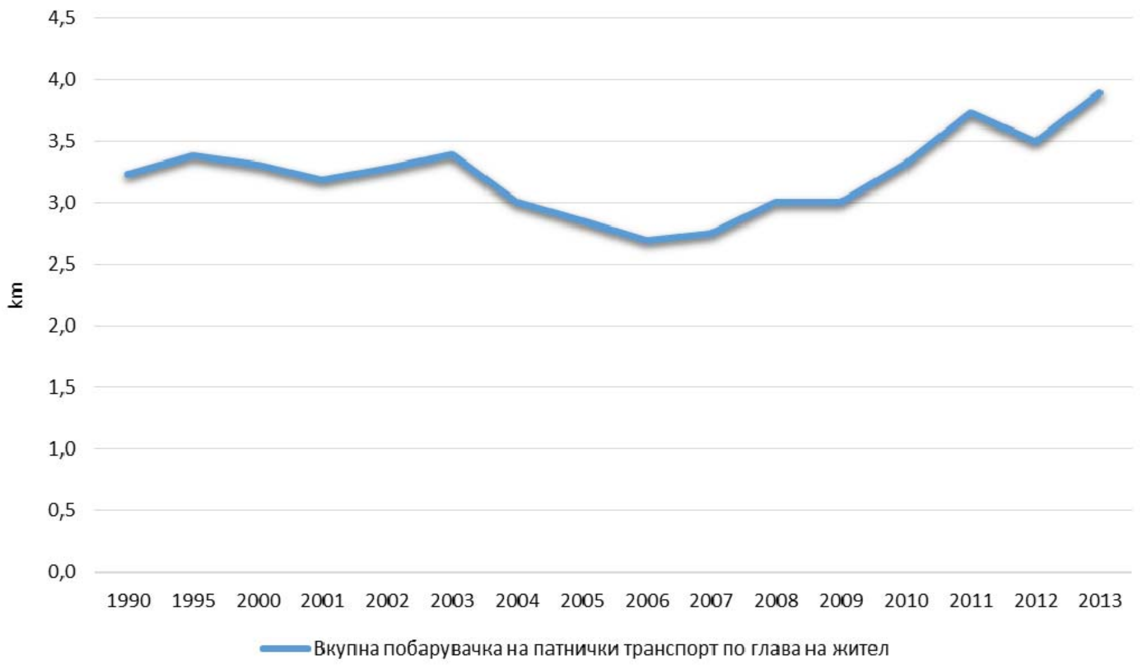
Слика 1 Патнички километри на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



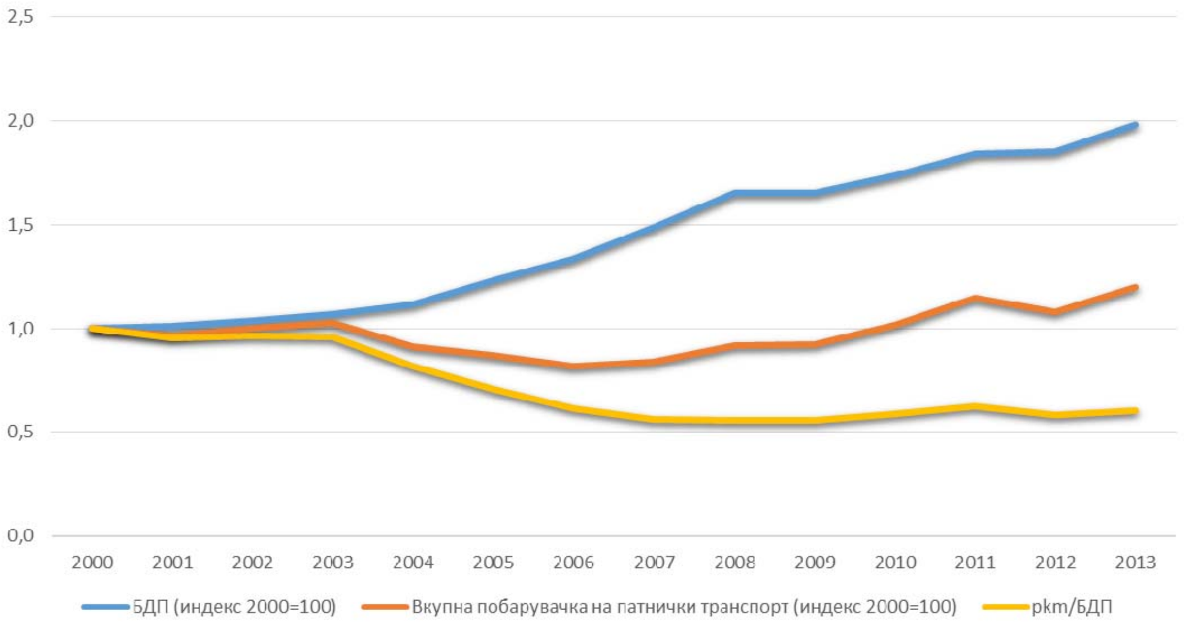
Слика 2 Учество на поедини видови патнички транспорт во вкупниот патнички транспорт



Слика 3: Побарувачка на патнички транспорт по глава на жител



Слика 4: Однос помеѓу вкупна побарувачка на патнички транспорт и БДП



Опфат на податоци: **excel**

Извор на податоци: Државен завод за статистика

Оценка

Вкупната побарувачка на патнички транспорт во разгледуваниот период се движи помеѓу 5492 и 8024 патнички километри, во разгледуваниот период порасна за 18,87%. Учеството на патниот транспорт во вкупниот патнички транспорт изнесува 99% во 2013 година, што претставува пораст од 4,54% во однос на 1990 година, во железничкиот транспорт изнесува 1% во 2013 година, што претставува пад од 81,1% во однос на 1990 година.

Учеството на приватните возила во вкупниот патнички транспорт е најголемо. Во 2013 година има удел од 93,3% и истовремено претставува најголем удел во разгледуваниот период. Најмал удел од 57,7% има во 1990 година. Во периодот од 2000 до 2006 година има тренд на опаѓање од 17,97%, по што до 2013 година следи тренд на покачување од 46,1%. Ова покажува дека за намалување на загадувањето на животната средина потребно е процентот на патниот транспорт во уделот на патнички транспорт да се намали за сметка на останатите видови транспорт. Со ова би се избегнало и поголемо трошење на скапо течно гориво кое при своето согорување ја загадува животната средина.

Патниот јавен транспорт во градовите, во целиот разгледуван период, има значителен тренд на намалување и изнесува 51,69%,

Меѓуградскиот јавен патен транспорт во разгледуваниот период бележи променлив тренд, најголемо намалување од 81,1% се забележува кај железничкиот транспорт, што значи дека овој вид на транспорт многу малку се користи.

Податоците за учеството на приватните возила и патен јавен транспорт во градовите се проценети.

Побарувачката на патнички транспорт по глава на жител била најмала во 2006 година, 2,69 km на жител, а најголема во 2013 година 3,89 km на жител.

Трендот на односот на патнички километри и БДП во периодот од 2000 до 2013 година главно се намалува. Тој се индексира со годината 2000=100 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на патнички транспорт во однос на економскиот раст прикажан преку БДП.

Методологија

▪ Методологија за пресметка на индикаторот

За да се измери разграничувањето на побарувачката на патнички транспорт од економскиот раст, се пресметува волуменот (т.е. интензитетот) на патничкиот транспорт во однос на БДП. Релативно разграничување се појавува кога побарувачката на патничкиот транспорт расте со стапка помала од онаа на БДП. Апсолутно разграничување се појавува кога побарувачката на патнички транспорт паѓа додека БДП расте или останува константен.

Единица мерка е патник-км (pkm) што претставува превезен патник на растојание од еден километар.

Земјите-членки на ЕУ во согласност со Регулативата за податоци за патниот транспорт и Регулативата на (ЕС) No 91/2003 за статистики во железничкиот транспорт се базираат на сите движења на патничкиот транспорт на националната територија.

Извор на користена методологија

Структурни индикатори на Еуростат за транспорт

Државен завод за статистика

▪ Методолошка несигурност и несигурност на податоците

Сите податоци се засноваат на движењата на државната територија, без оглед на тоа од која држава е возилото. Методологијата на собирање на податоци е усогласена на ниво на ЕУ, но за потребите за пресметување на индикаторите се користени проценети податоци за автомобилскиот патнички сообраќај. Извори се EUROSTAT, Националните служби за статистика, ECMT, UNECE, UIC, DG TREN.

За да се одговори на прашањето дали побарувачката на патници се разграничува од

економскиот раст, се разгледува интензитетот на патничкиот транспорт во однос на промените во реалниот БДП.

- Несигурност на групите податоци

За целосна слика на побарувачката за транспорт и на соодветните проблеми во животната средина, би било многу корисно податоците да се дополнат со податоци за бројот на возило-километри.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

Патниот транспорт е регулиран со Законот за превоз во патниот сообраќај. Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај во кој се уредени условите под кои се врши превозот на опасните стоки (подготвување на материјата, товарење, превоз, попатни постапки, истовар, безбедност во превозот, опремување на возилата и обука на кадри).

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници, Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај.

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по **ДПСИР**	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 035	**Побарувачка во патничкиот транспорт**	CSI 035	Passenger transport demand	**П**	**Б**	-Превоз на патници по километар -БДП	Месечно, квартално годишно

МК - НИ 036

ПОБАРУВАЧКА НА ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ

Дефиниција

Индикаторот **„побарувачка на товарен транспорт"** ќе се презентира на два различни начина:

1) За да се измери разграничувањето на побарувачката на товарниот транспорт од економскиот раст се користи волуменот на товарниот транспорт во однос на БДП. Индикаторот за разграничување се дефинира како однос помеѓу tkm (копнен транспорт) и БДП (бруто-национален производ со константа 2000 година во евра). Во прикажувањето на овој индикатор во Република Македонија се зема како основна година 2000=100.

2) Удел на товарниот транспорт од одделните видови транспорт: Овој индикатор се дефинира како процентуално учество на секој вид транспорт во вкупниот копнен транспорт. Единицата е тон-километар (tkm), која претставува превезен тон стока на растојание од еден километар. Тука е вклучен патен и железнички копнен транспорт. Железничкиот транспорт се базира на движење на национална територија, без разлика на националноста на возилото. Патниот товарен транспорт се базира на сите движења на возилата регистрирани во земјата која известува.

Единици

Единицата која се користи е тон-километар (tkm), која превезен тон стока на растојание од еден километар. Тука е вклучен патен и железнички копнен транспорт.

Побарувачката на товарниот транспорт и БДП се прикажани како индекс (2000=100).

Клучно прашање за креирање на политиката

Дали процентот на превоз на стока во патниот сообраќај е намален во однос на другите видови транспорт?

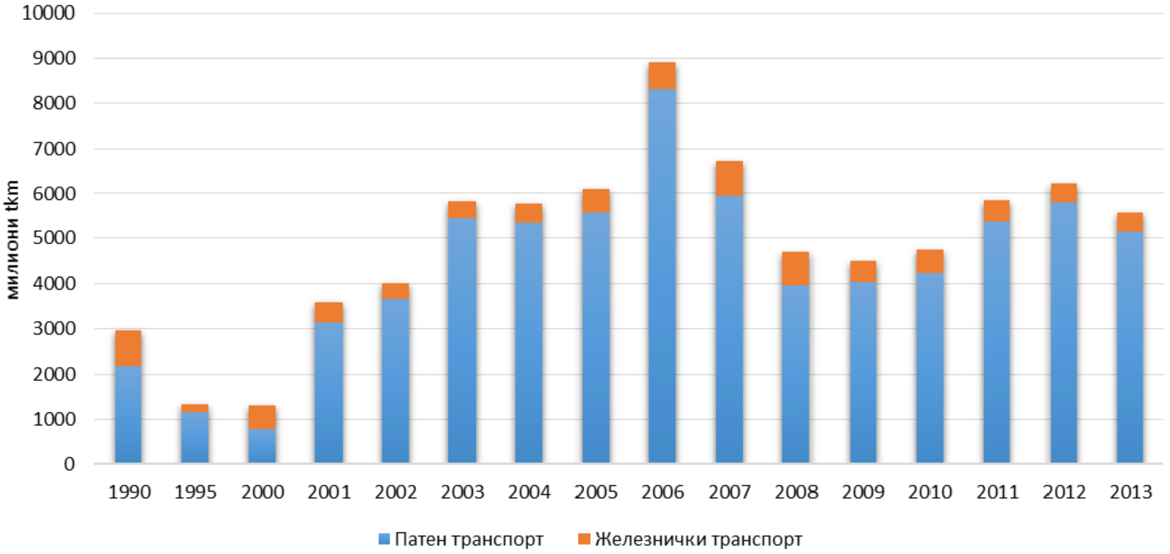
Дали побарувачката на товарен транспорт е разграничена од економскиот раст?

Клучна порака

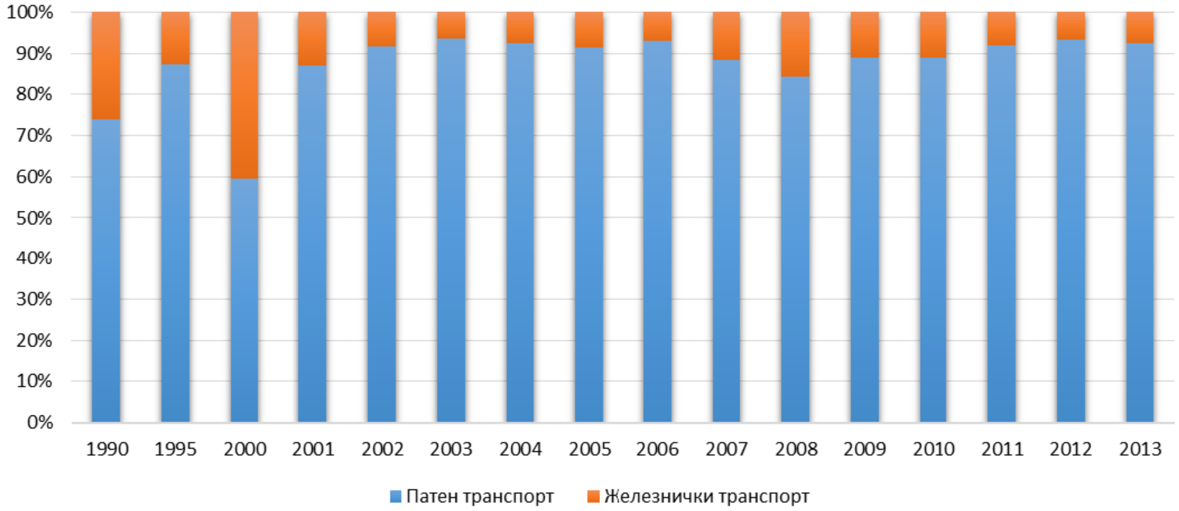
Побарувачката на товарниот транспорт покажува променлив тренд на опаѓање и растење во разгледуваниот период. Пад на побарувачката товарен транспорт има во преиодот од 1990 до 2000 година, потоа од 2000 до 2006 година има нагол пораст. Во периодот пак од 2006 до 2009 година се забележува значителен тренд на опаѓање, во 2010, 2011 и 2012 година повторно има тенденција на пораст, за повторно во 2013 година да има пад. Железничкиот товарен транспорт во разгледуваниот период исто така покажува променлив тренд на опаѓање и качување.

Односот на товарни километри и БДП во периодот од 2000 до 2013 година има континуиран тренд на покачување.

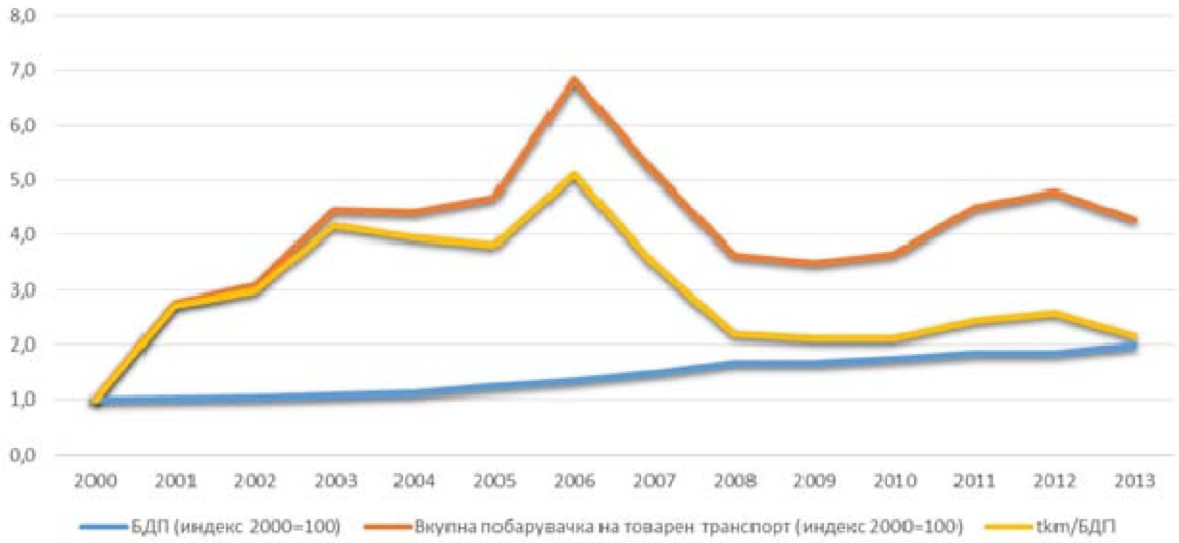
Слика 1: Товарен транспорт по видови во тонски километри (во милиони km)



Слика 2: Учество во проценти на тонски километри на поедини видови товарен транспорт во вкупниот товарен транспорт



Слика 3: Однос помеѓу вкупна побарувачка на товарен транспорт и БДП



Опфат на податоци: **excel**

Извор на податоци: Државен завод за статистика

Оценка

Побарувачката на товарниот транспорт покажува променлив тренд на опаѓање и растење во разгледуваниот период. Од слика 2 се гледа дека во вкупниот товарен транспорт најголем удел има патниот транспорт и тоа се движи од 59,6% во 2000 година до 93,6 % во 2003 година, додека железничкиот товарен транспорт има мал удел од 6,4% во 2003 година до 40,4 % во 2000 година, во вкупната побарувачка на товарен транспорт. Учеството на железничкиот во вкупниот товарен транспорт бележи позитивно поместување во 2013 година, со учество од 7.6%, што ќе го ублажи негативното влијание на транспортот врз врз животната средина.

Ова е доволен показател дека индикаторот треба да се стреми кон намалување на патниот транспорт за сметка на останатите видови товарен транспорт. Ова е од причина што во патниот товарен транспорт се користат скапи течни горива кои при своето согорување по патиштата значително ја загадуваат животната средина, воздухот, почвата биодиверзитетот и др.

На слика 3 се гледа дека трендот на индексот на вкупната побарувачка на товарен транспорт во однос на БДП покажува променлив тренд на опаѓање и растење, со тоа што во периодот од 2000 до 2006 година доминантен е растечкиот тренд, потоа до 2006 до 2013 година доминантен е опаѓачкиот тренд. Тој се индексира со годината 2000=100 со цел да се следат промените во интензитетот на побарувачката на товарниот транспорт во однос на економскиот раст прикажан преку БДП.

Методологија

- Методологија за пресметка на индикаторот

За да се измери разграничувањето на побарувачката на товарен транспорт од економскиот раст, се пресметува волуменот (т.е. интензитетот) на товарниот транспорт во однос на БДП. Релативно разграничување се појавува кога побарувачката на товарниот транспорт расте со стапка помала од онаа на БДП. Апсолутно разграничување се појавува кога побарувачката на товарниот транспорт паѓа додека БДП расте или останува константен.

Единица мерка е тонски-км (tkm) што претставува превезен тон стока на растојание од еден километар.

Земјите-членки на ЕУ во согласност со Регулативата за податоци за патниот транспорт и

Регулативата на (ЕС) No 91/2003 за статистики во железничкиот транспорт се базираат на сите движења на патничкиот транспорт на националната територија.

Во согласност со Регулативата (ЕС) No 1172/98, податоците за патен товарен транспорт се базираат на сите движења на возилата регистрирани во земјата за која се известува. Сите други податоци за транспортот се однесуваат, главно, на движења на домашна територија, без разлика на земјата од каде доаѓа возилото.

- Извор на користена методологија

Структурни индикатори на EUROSTAT за транспорт.

Државен завод за статистика

- Методолошка несигурност и несигурност на податоците

Сите податоци се засноваат на движењата на државната територија, без оглед на тоа од која држава е возилото. Методологијата на собирање на податоци е усогласена на ниво на ЕУ. Извори се EUROSTAT, националните служби за статистика, ECMT, UNECE, UIC, DG TREN.

За да се одговори на прашањето дали побарувачката на товарниот транспорт се разграничува од економскиот раст, се разгледува интензитетот на товарниот транспорт во однос на промените во реалниот БДП.

Несигурност на групите податоци

За целосна слика на побарувачката за транспорт и на соодветните проблеми во животната средина, би било многу корисно податоците да се дополнат со податоци за бројот на возило-километри.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија, ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

Патниот транспорт е регулиран со Законот за превоз во патниот сообраќај. Во него се регулирани условите и начинот на вршење на превозот на патници и стока во внатрешниот и меѓународниот патен сообраќај.

Превозот на опасни стоки е регулиран со Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај во кој се уредени условите под кои се врши превозот на опасните стоки (подготвување на материјата, товарење, превоз, попатни постапки, истовар, безбедност во превозот, опремување на возилата и обука на кадри).

Железничкиот транспорт е регулиран со Закон за железници, Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај, Закон за агенцијата за регулирање на пазарот на железнички услуги и Закон за безбедност во железничкиот сообраќај.

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/ EEA или други индикатори		Класификација по **ДПСИР**	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 036	**Побарувачка во товарен транспорт**	CSI 036	Freight transport demand	**Д**	**Б**	Транспорт БДП	-Месечно -квартално -годишно

МК - НИ 054

ПАТНИ МОТОРНИ ВОЗИЛА СПОРЕД ВИДОТ НА ГОРИВОТО

Дефиниција

Овој индикатор го дефинира бројот на моторни возила расчленети според видот на патното моторното возило (патнички автомобили, мотоцикли, автобуси, товарни автомобили, работни возила, влечни возила и трактори) и типот на горивото (бензин, нафта, мешавина, бензин-гас, електрична енергија) на републичко ниво.

Единици

- процент (%).

Клучно прашање за креирање на политиката

Колкаво е учеството на патни моторни возила според видот на гориво, во вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата?

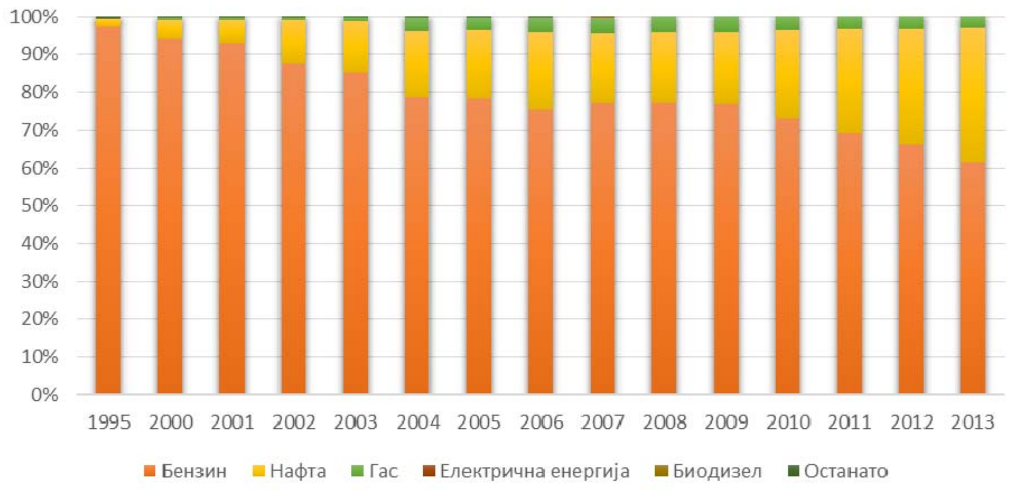
Клучна порака

Емисиите на загадувачките супстанции потекнуваат од скоро сите економски и општествени активности, а особено емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Користењето на алтернативни извори на енергија, обновливи извори, биогоривото и природниот гас се примарни процеси за подобрување на квалитетот на воздухот.

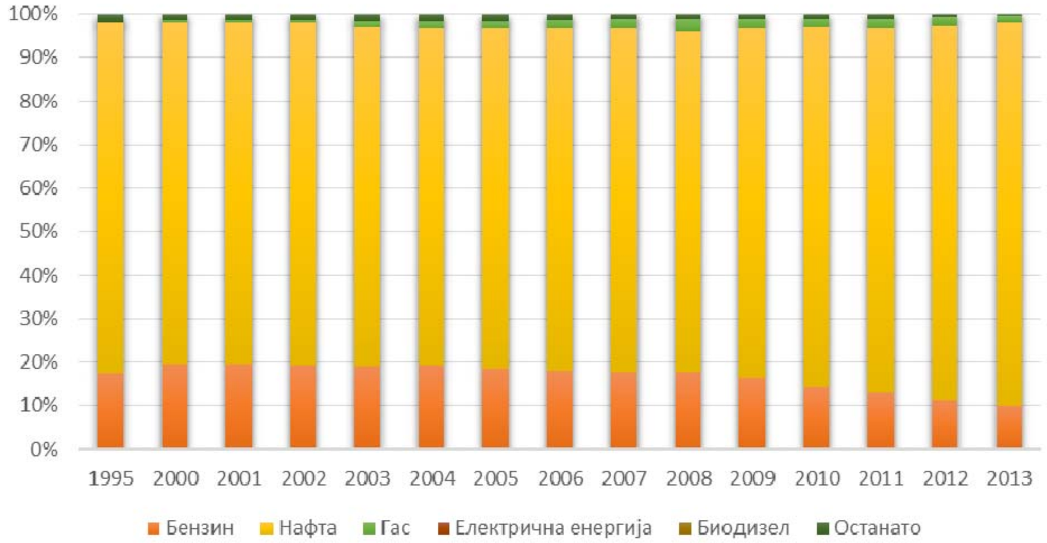
Користењето на бензин од автомобилите е најголемо, но со тренд на опаѓање. За сметка на падот на употребата на бензинот, користењето на нафтата има тренд на зголемување од 2,3% во 1995 на 35,3% во 2013 година, што незначи дека е подобрување во однос на заштита на животната средина и намалување на емисиите во воздухот. Останатите видови горива имаат многу мал удел со тенденција на пораст и се движат од 0,5% во 1995 до 3,0% во 2013 година.

Кај останатите видови возила, автобуси, камиони и влечни возила, доминантен вид на гориво е нафтата со тренд на зголемување, по која следи бензинот. Останатите видови горива имаат многу мал удел со тенденција на пораст.

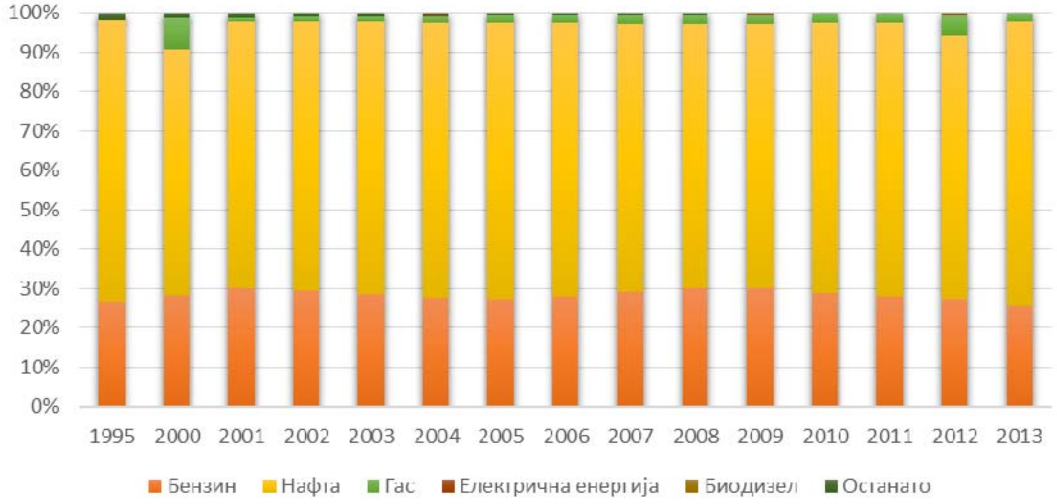
Слика 1. Удел на патничките автомобили според типот на горивото во вкупниот број на патнички автомобили



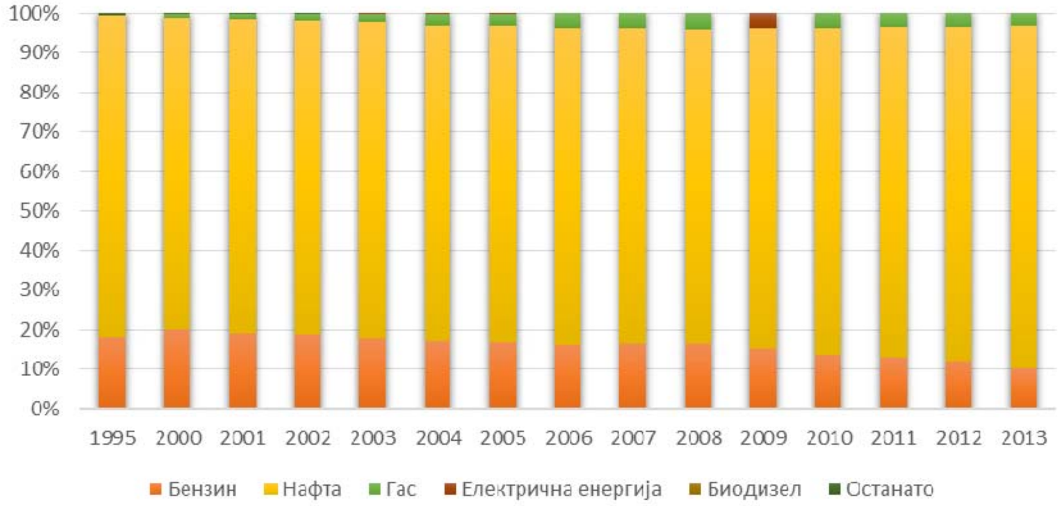
Слика 2. Удел на автобусите според типот на горивото во вкупниот број на автобуси



Слика 3. Удел на камионите според типот на горивото во вкупниот број на камиони



Слика 4. Удел на влечните возила според типот на горивото во вкупниот број на влечни возила



Опфат на податоци: **excel**

Извор на податоци: Државен завод за статистика, Министерство за внатрешни работи

Оценка

Емисиите на загадувачките супстанции потекнуваат од скоро сите економски и општествени активности, а особено емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Политиките и стратегиите за намалување на загадувањето во воздухот пред сé се насочени кон намалување на емисиите од сообраќајот (согорување на фосилните горива во возилата). Користењето на алтернативни извори на енергија, обновливи извори, биогоривото и природниот гас се примарни процеси за подобрување на квалитетот на воздухот.

Од податоците во разгледуваниот период користењето на бензин од автомобилите е најголемо, но со тренд на опаѓање. Во 2005 година 97,2% автомобили користеле бензин за да во 2013 година овој процент падне на 61,7% автомобили. За сметка на падот на употребата на бензинот, користењето на нафтата има тренд на зголемување од 2,3% во 1995 на 35,3% во 2013 година, што незначи дека е подобрување во однос на заштита на животната средина и намалување на емисиите во воздухот. Останатите видови горива имаат многу мал удел со тенденција на пораст и се движат од 0,5% во 1995 до 3,0% во 2013 година.

Кај останатите видови возила, автобуси, камиони и влечни возила, доминантен вид на гориво е нафтата со тренд на зголемување, по која следи бензинот.

Употребата на нафтата во автобусите има пораст од 80,7% во 1995 до 88,1% во 2013 година, а на бензинот има пад од 17,3% во 1995 до 9,9% во 2013 година. Останатите видови горива се многу малку застапени и се движат помеѓу 1,9% и 4,0%.

Што се однесува до камионите, употребата на нафтата има скоро константен удел во целиот период и се движи помеѓу 67,2% и 72,3%, истото се однесува и на употребата на бензинот и се движи помеѓу 67,2% и 72,3%. Останатите видови горива се многу малку застапени и се движат помеѓу 2,0% и 10,1%.

Кај влечните возила, исто како и кај автобусите, најголема е употребата на нафтата со пораст од 81,1% во 1995 до 86,6% во 2013 година, а на бензинот има пад од 18,4% во 1995 до 10,1% во 2013 година. Останатите видови горива се многу малку застапени и се движат помеѓу 0,6% и 4,1%.

Методологија

- Методологија за пресметка на индикаторот

Податоците за показателот се добиваат од бројот на патните моторни возила според видот на гориво и вкупниот број на патни моторни возила според видот на патните моторни возила и се пресметуваат како однос на бројот на патни моторни возила според видот на гориво во однос на вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата (учество). Збирот на учеството (%) од сите видови на патни моторни возила според гориво треба да изнесува 100 (%), во однос на вкупниот број на патни моторни возила според видот на возилата.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

- Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 6/12, 23/13 и 120/13)

- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 92/07, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13 и 38/14)
- Закон за државна статистика („Службен весник на РМ“ бр. 54/97, 21/07 , 51/11 , 104/13 и 42/14)
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/2009, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и 27/14)

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по **ДПСИР**	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 054	**Патни моторни возила според видот на горивото**			**Д**	**А**	Транспорт Енергија	Месечно, квартално годишно

МК - НИ 055

ПРОСЕЧНА СТАРОСТ НА ПАТНИТЕ МОТОРНИ ВОЗИЛА

Дефиниција

Овој показател ги класифицира патните моторни возила според видот на моторното возило (патнички автомобили, автобуси, товарни автомобили и влечни возила) и просечната старост на републичко ниво.

Единици

- процент (%).

Клучно прашање за креирање на политиката

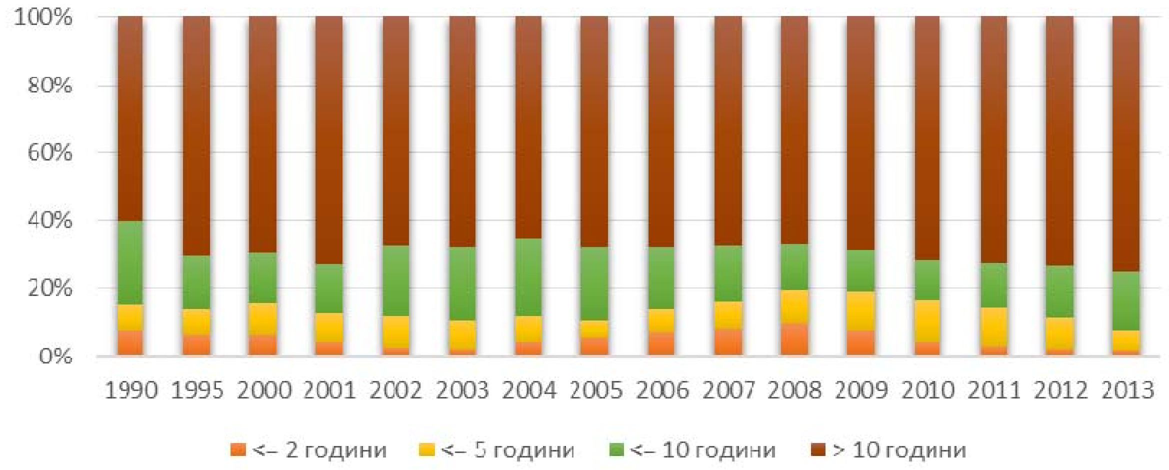
Дали замената на возниот парк резултира со намалување на просечната старост на возилата?

Клучна порака

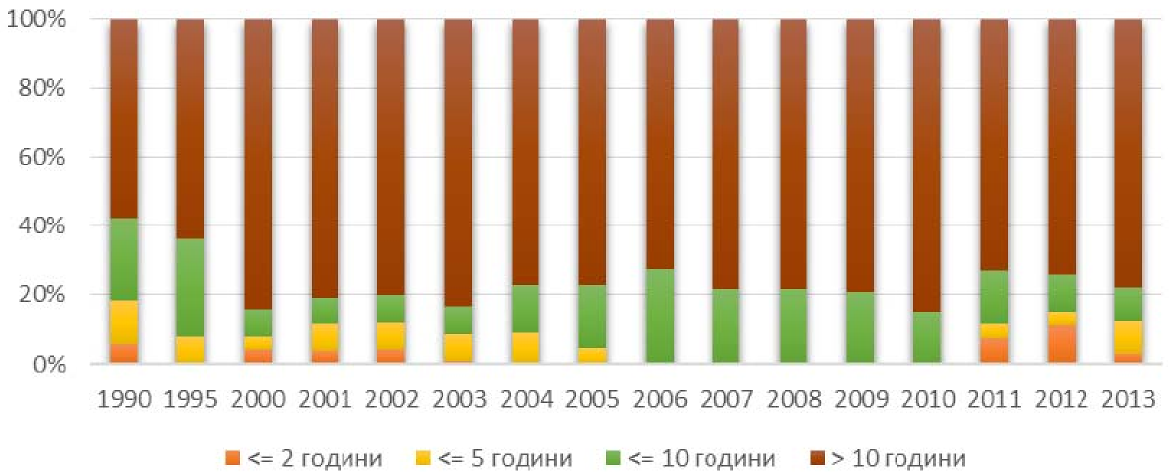
Од податоците во разгледуваниот период, за сите категории возила, може да се забележи дека најголем удел во вкупниот број на возила имаат возилата со старост над 10 години.

Просечната старост на патничките автомобили, има тренд на растење, се движи помеѓу 14,43 и 17,2 години, на автобусите има променлив тренд на опаѓање и растење и се движи помеѓу 20 и 15,3 години. Просечната старост на камионите има тренд на опаѓање и се движи помеѓу 16 и 14,1 година. Кај влечните возила, просечната старост има значителен тренд на опаѓање од 2001 година од 20%, и се движи помеѓу 16,12 и 12,01 години.

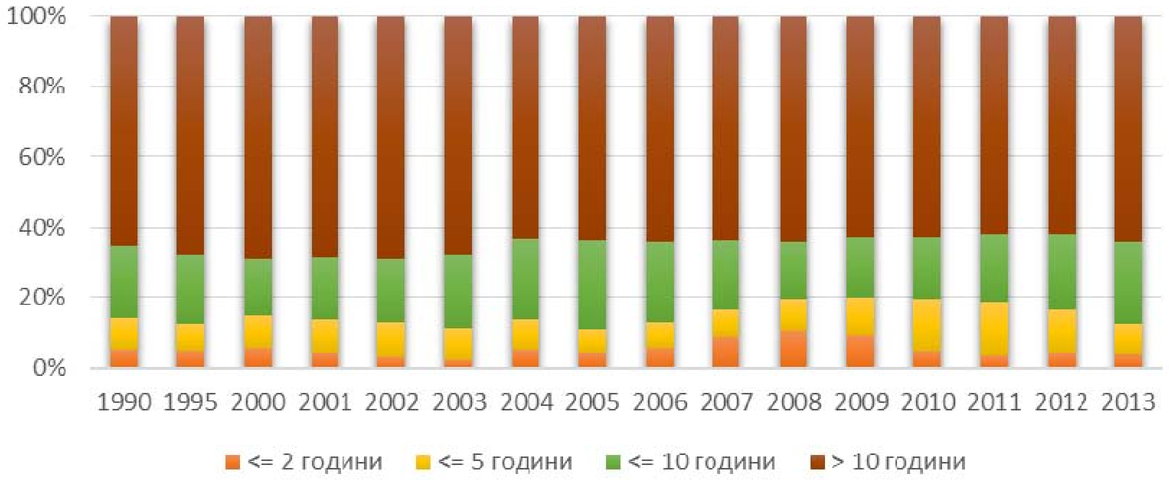
Слика 1. Удел на патничките автомобили според просечната старост на возилата во вкупниот број на патнички автомобили



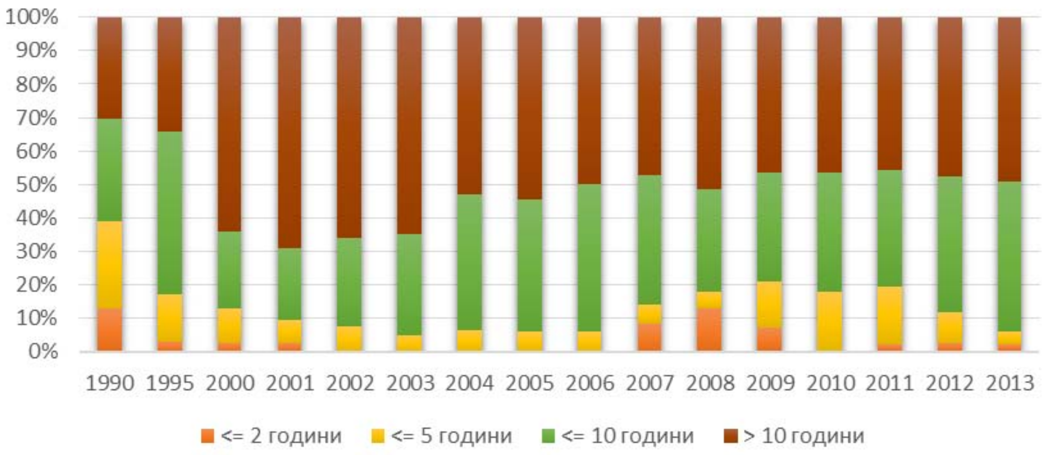
Слика 2. Удел на автобусите според просечната старост на возилата во вкупниот број на автобуси



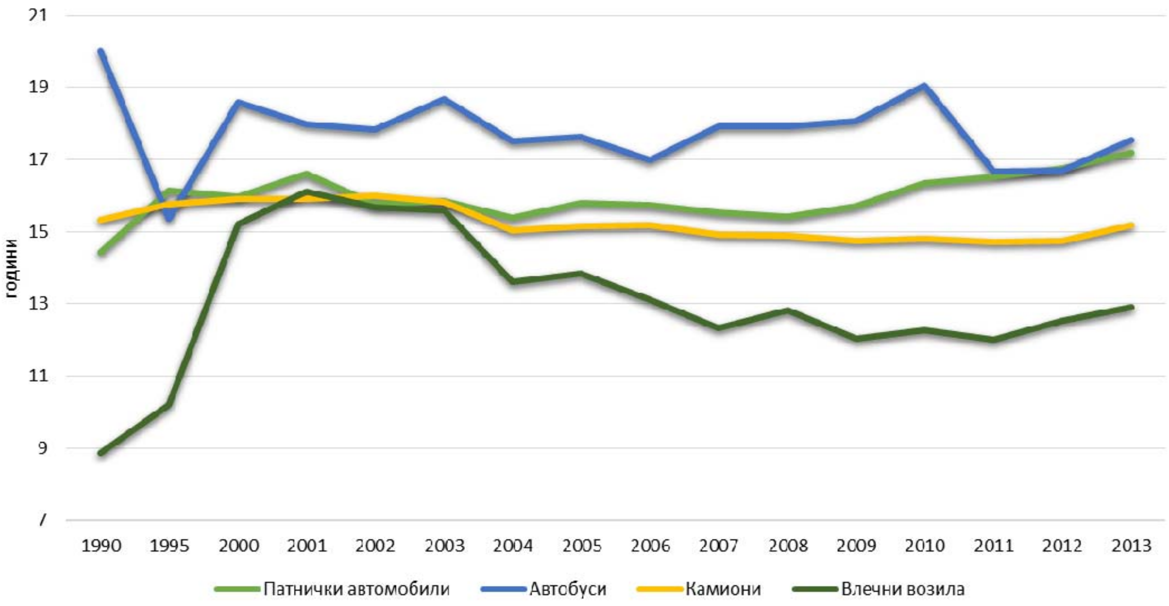
Слика 3. Удел на камионите според просечната старост на возилата во вкупниот број на камиони



Слика 4. Удел на влечните возила според просечната старост на возилата во вкупниот број на влечни возила



Слика 5. Просечна старост на возилата



Опфат на податоци: excel

Извор на податоци: Државен завод за статистика, Министерство за внатрешни работи

Оценка

Емисиите од транспортот имаат големо влијание во вкупните емисии во воздухот. Заради ова, особено е важно да се обновува возниот парк. Од податоците во разгледуваниот период, за сите категории возила, може да се забележи дека најголем удел во вкупниот број на возила имаат возилата со старост над 10 години.

Просечната старост на патничките автомобили, има тренд на растење, се движи помеѓу 14,43 и 17,2 години, на автобусите има променлив тренд на опаѓање и растење и се движи помеѓу 20 и 15,3 години. Просечната старост на камионите има тренд на опаѓање и се движи помеѓу 16 и 14,1 година. Кај влечните возила, просечната старост има значителен тренд на опаѓање од 2001 година од 20%, и се движи помеѓу 16,12 и 12,01 години.

Кај патничките автомобили уделот во вкупниот број на возила, во 2013 во однос на 1990 година, со старост над 10 години, има тренд на зголемување од 24,9%, со старост помеѓу 5 и 10 години, има тренд на намалување од 29,9%, со старост помеѓу 2 и 5 години, има тренд на намалување од 21,6% и возила со старост до 2 години, има тренд на намалување од 78,2%.

Уделот во вкупниот број на автобуси, во 2013 во однос на 1990 година, на автобусите со старост над 10 години, има тренд на опаѓање од 5,4%, со старост помеѓу 5 и 10 години, има тренд на намалување од 73%, со старост помеѓу 2 и 5 години, има променлив тренд и се движи помеѓу 0% и 17,4% и возилата со старост до 2 години, имаат променлив тренд кој се движи помеѓу 0% и 11,1%.

Кај камионите, во разгледуваниот период, уделот во вкупниот број на камиони со старост над 10 години, има тренд на намалување од 2%, со старост помеѓу 5 и 10 години, има удел кој се движи помеѓу 16,1% и 25,4%, со старост помеѓу 2 и 5 години, има удел кој се движи помеѓу 7,6% и 15,1% и возила со старост до 2 години, има тренд на намалување од 78,2%.

Уделот во вкупниот број на влечни возила, во 2001 во однос на 1990 година, на влечни возила со старост над 10 години, има тренд на опаѓање од 29%, со старост помеѓу 5 и 10 години, има променлив тренд и се движи помеѓу 21,4% и 48,6%, со старост помеѓу 2 и 5 години, има тренд на опаѓање од 84,2% и возилата со старост до 2 години, имаат променлив тренд кој се движи помеѓу 0% и 13%.

Методологија

- Методологија за пресметка на индикаторот

Податоците за индикаторот се добиваат од бројот на патните моторни возила според видот и годината на производство се подготвуваат според старосните групи и се пресметуваат како однос на бројот на патните моторни возила според старосни групи во однос на вкупниот број на патните моторни возила според видот (учество). Збирот на учеството (%) од сите видови на патните моторни возила според старосните групи треба да изнесува 100 (%), во однос на вкупниот број на патните моторни возила според видот на возилата според старосните групи.

Релевантност за креирање на политиката

Листа на релевантни политички документи

Националната стратегија за транспорт која е изготвена и усвоена од страна на Владата на Република Македонија ги одредува основните насоки за развој на транспортната политика во Република Македонија преку идентификување на цели и стратегија за развој на патниот, железничкиот и воздухопловниот сектор.

Законска основа

- Законот за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 68/04, 127/06, 114/09, 83/10, 140/10, 17/11, 6/12, 23/13 и 120/13)
- Закон за превоз на опасни материи во патниот и железничкиот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр. 92/07, 161/09, 17/11, 54/11, 13/13, 163/13 и 38/14)
- Закон за државна статистика („Службен весник на РМ“ бр. 54/97, 21/07 , 51/11 , 104/13 и 42/14)
- Закон за безбедност на сообраќајот на патиштата („Службен весник на РМ“ бр. 54/07, 86/08, 98/08, 64/2009, 161/09, 36/11, 51/11, 114/12 и 27/14)

Цели

Четвртата цел од Националната стратегија за транспорт е обезбедување на одржлива заштита на животната средина.

Обврска за известување

- EUROSTAT

Општи мета-податоци

Ознака	Име на индикаторот	Усогласеност со CSI/EEA или други индикатори		Класификација по **ДПСИР**	Тип	Поврзаност со област	Фреквенција на публикување
МК НИ 055	**Просечна старост на патните моторни возила**	TERM 033	Average age of the vehicle fleet	**Д**	**А**	Транспорт	Месечно, квартално годишно