Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B REGOLAMENTO (UE) N. 70/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 18 gennaio 2012 relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 32 del 3.2.2012, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento (UE) n. 517/2013 del Consiglio del 13 maggio 2013	L 158	1	10.6.2013

Rettificato da:

►C1 Rettifica, GU L 191 del 17.7.2015, pag. 9 (70/2012)

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 70/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 gennaio 2012

relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 338, paragrafo 1,

vista la proposta dalla Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([1]),

considerando quanto segue:

(1) Il regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio, del 25 maggio 1998, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada ([2]), ha subito diverse e sostanziali modificazioni. Esso deve essere ora nuovamente modificato ed è quindi opportuno, per motivi di chiarezza, procedere alla rifusione di detto regolamento.

(2) Per assolvere i compiti che le sono affidati nel quadro della politica comune dei trasporti, la Commissione dovrebbe disporre di statistiche comparabili, affidabili, sincronizzate, regolari e complete sull'ampiezza e lo sviluppo dei trasporti di merci su strada effettuati per mezzo di veicoli immatricolati nell'Unione, nonché sul grado di utilizzazione dei veicoli che effettuano tali trasporti.

(3) È necessario istituire statistiche regionali complete, sia per quanto riguarda i trasporti di merci che i percorsi dei veicoli.

(4) È pertanto opportuno in particolare garantire che l'origine e la destinazione regionale dei trasporti intra-unionali siano descritte analogamente ai trasporti nazionali, e mettere in relazione i trasporti di merci con i percorsi dei veicoli, misurando il grado di impiego dei veicoli che effettuano tali trasporti.

(5) Conformemente al principio di sussidiarietà, la creazione di norme statistiche comuni che consentano di produrre informazioni armonizzate può essere realizzata solo a livello di Unione, mentre la raccolta dei dati avverrà in ciascuno Stato membro sotto l'autorità degli organismi e delle istituzioni responsabili della realizzazione delle statistiche ufficiali.

([1]) Posizione del Parlamento europeo del 1º dicembre 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 dicembre 2011.

([2]) GU L 163 del 6.6.1998, pag. 1.

▼B

(6) Il regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2009, relativo alle statistiche europee ([1]) costituisce il quadro di riferimento per le disposizioni previste dal presente regolamento, in particolare quelle relative all'accesso alle fonti dei dati amministrativi, al rapporto costo-efficacia delle risorse disponibili e al segreto statistico.

(7) È necessaria la comunicazione di dati individuali, una volta resi anonimi, per procedere a una stima della precisione complessiva dei risultati.

(8) È importante garantire una diffusione adeguata delle informazioni statistiche.

(9) Tenuto conto della specifica situazione geografica di Malta, dei trasporti stradali effettuati su brevi distanze, della limitata rete stradale e degli oneri sproporzionati che la raccolta dei dati comporterebbe per le autorità maltesi, è opportuno concedere una deroga a Malta.

(10) Al fine di tenere conto degli sviluppi economici e tecnici, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'aggiornamento della parte 1 dell'allegato I, ad eccezione delle modifiche relative alla natura facoltativa delle informazioni richieste, e all'adattamento degli allegati da II a VII. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

(11) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere conferite alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione ([2]),

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Ciascuno Stato membro elabora statistiche per l'Unione relative ai trasporti di merci su strada effettuati per mezzo di autoveicoli stradali destinati al trasporto di merci e immatricolati nello Stato membro in questione, nonché ai percorsi di tali veicoli.

([1]) GU L 87 del 31.3.2009, pag. 164.
([2]) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

▼B

2. Il presente regolamento non si applica al trasporto di merci su strada, ad eccezione di quello effettuato per mezzo di:

a) autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui peso o le cui dimensioni autorizzate siano superiori ai limiti normalmente ammessi negli Stati membri interessati;

b) veicoli agricoli, veicoli militari e veicoli appartenenti alle amministrazioni pubbliche, centrali o locali, eccettuati gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci appartenenti alle imprese pubbliche, in particolare alle imprese ferroviarie.

Ogni Stato membro ha la facoltà di escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui carico utile, o il peso massimo autorizzato, sia inferiore a un determinato limite. Tale limite non può essere superiore a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso massimo autorizzato per gli autoveicoli singoli.

3. Il presente regolamento non si applica a Malta a condizione che il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci immatricolati a Malta e autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada non superi le 400 unità. A tal fine, Malta comunica annualmente a Eurostat il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada entro la fine del mese di marzo successivo all'anno a cui si riferisce il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

a) «trasporti di merci su strada», qualsiasi spostamento di merce effettuato per mezzo di un autoveicolo stradale destinato al trasporto di merci;

b) «autoveicolo stradale», un veicolo stradale munito di un motore che costituisce il suo unico mezzo di propulsione, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di merci oppure alla trazione su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di merci;

c) «veicolo stradale per il trasporto di merci», un veicolo stradale, esclusivamente o principalmente concepito per il trasporto di merci (autocarro, rimorchio, semirimorchio);

d) «autoveicolo stradale per il trasporto di merci», ogni autoveicolo stradale isolato oppure una combinazione di veicoli stradali, vale a dire un autotreno o un autoarticolato, per il trasporto di merci;

e) «autocarro», un veicolo stradale rigido esclusivamente o principalmente concepito per il trasporto di merci;

f) «trattore stradale», un autoveicolo stradale a motore esclusivamente o principalmente concepito per il traino di altri veicoli stradali non semoventi (per lo più, semirimorchi);

g) «rimorchio», un veicolo stradale per il trasporto di merci concepito per essere trainato da un autoveicolo stradale;

h) «semirimorchio», un veicolo stradale per il trasporto di merci, privo di asse anteriore, concepito in modo tale che una parte del veicolo e una parte considerevole del suo carico poggino sul trattore stradale;

▼B

i) «autoarticolato», un trattore stradale accoppiato a un semirimorchio;

j) «autotreno», un autoveicolo stradale per il trasporto di merci al quale è agganciato un rimorchio o un autoarticolato che ha un rimorchio supplementare;

k) «immatricolato», il fatto di essere iscritto in un registro degli autoveicoli stradali, tenuto da un organismo ufficiale in uno Stato membro, indipendentemente dal fatto che tale iscrizione comporti o no la consegna di una targa di immatricolazione.

Nel caso in cui il trasporto sia effettuato da una combinazione di autoveicoli stradali, vale a dire un autotreno o un autoarticolato e in cui l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci e il rimorchio o il semirimorchio siano immatricolati in paesi diversi, è considerato paese di immatricolazione dell'insieme quello dell'autoveicolo stradale per il trasporto di merci;

l) «carico utile», il peso massimo delle merci dichiarato ammissibile dall'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo.

Se l'autoveicolo per il trasporto di merci è un autotreno costituito da un autocarro con rimorchio, il carico utile dell'autotreno è la somma dei carichi utili dell'autocarro e del rimorchio;

m) «peso massimo autorizzato», la somma del peso del veicolo (o di una combinazione di veicoli) da fermo e in ordine di marcia e del peso del carico dichiarato ammissibile dall'autorità competente del paese di immatricolazione del veicolo;

n) «Eurostat», il servizio della Commissione responsabile dell'esecuzione dei compiti a essa affidati nel settore della produzione di statistiche dell'Unione.

Articolo 3

Raccolta dei dati

1. Gli Stati membri rilevano i dati statistici che si riferiscono ai seguenti ambiti:

a) veicolo;

b) percorso;

c) merce.

2. Le variabili statistiche relative a ciascun ambito, la loro definizione e i livelli di nomenclatura utilizzati per la loro ripartizione figurano negli allegati da I a VII.

3. Nel determinare il metodo da impiegare per rilevare i dati statistici, gli Stati membri si astengono dal prevedere formalità nel passaggio delle frontiere tra Stati membri.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, ove necessario, atti delegati conformemente all'articolo 8 riguardo all'aggiornamento della parte 1 dell'allegato I, unicamente al fine di tenere conto degli sviluppi economici e tecnici, ad eccezione delle modifiche relative alla natura facoltativa delle informazioni richieste.

▼B

Alla Commissione è altresì conferito il potere di adottare, se necessario, atti delegati conformemente all'articolo 8 riguardo all'adattamento degli allegati da II a VII, al fine di tenere conto degli sviluppi economici e tecnici.

Nell'esercizio del potere conferitole dal presente paragrafo, la Commissione garantisce che gli atti delegati adottati non impongano rilevanti oneri amministrativi aggiuntivi per gli Stati membri e per i partecipanti.

Articolo 4

Precisione dei risultati statistici

Gli Stati membri garantiscono che i metodi di raccolta e di elaborazione dei dati statistici da loro impiegati siano concepiti in modo tale che i risultati statistici trasmessi ai sensi del presente regolamento siano sufficientemente precisi al fine di permettere alla Commissione di disporre di statistiche comparabili, affidabili, sincronizzate, regolari e complete che tengano conto, nel contempo, delle caratteristiche strutturali del trasporto stradale negli Stati membri.

Ai fini del primo comma la Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta norme tecniche dettagliate per quanto riguarda la precisione dei dati statistici richiesti. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 5

Trasmissione dei dati statistici a Eurostat

1. Gli Stati membri trasmettono trimestralmente a Eurostat i dati individuali debitamente verificati corrispondenti alle variabili menzionate all'articolo 3 ed elencate all'allegato I, senza indicare il nome, l'indirizzo e il numero di immatricolazione.

Tale trasmissione include, se del caso, i dati statistici relativi a trimestri anteriori per i quali erano stati comunicati dati provvisori.

2. La Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta le modalità di trasmissione dei dati di cui al paragrafo 1, incluse all'occorrenza le tabelle statistiche basate su tali dati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

3. La trasmissione dei dati di cui al paragrafo 1 avviene entro un termine di cinque mesi a decorrere dalla fine di ciascun trimestre d'osservazione.

La prima trasmissione copre il primo trimestre dell'anno 1999.

Articolo 6

Diffusione dei risultati statistici

I risultati statistici inerenti ai trasporti di merci su strada sono diffusi non oltre dodici mesi dopo la fine del periodo a cui i risultati si riferiscono.

▼B

La Commissione, mediante atti di esecuzione, adotta norme relative alla diffusione dei risultati statistici inerenti ai trasporti di merci su strada, inclusi la struttura e il contenuto dei risultati da diffondere. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 7

Relazioni

1. Al più tardi al momento della trasmissione delle prime informazioni trimestrali, gli Stati membri trasmettono a Eurostat una relazione sui metodi di rilevazione dei dati statistici impiegati.

Se necessario, gli Stati membri comunicano a Eurostat anche i mutamenti sostanziali subiti dai metodi utilizzati per la raccolta dei dati statistici.

2. Gli Stati membri comunicano annualmente a Eurostat informazioni sulle dimensioni dei campioni, sui tassi di non risposta e sull'affidabilità dei principali risultati statistici, quest'ultima sotto forma di deviazione standard o di intervallo di confidenza.

3. Entro il 31 dicembre 2014 e successivamente ogni tre anni la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del presente regolamento. Tale relazione valuta in particolare la qualità dei dati statistici trasmessi, i metodi di raccolta dei dati e gli oneri amministrativi per gli Stati membri e per i partecipanti. La relazione, se opportuno, è corredata da proposte di modifica dell'elenco delle variabili, tenendo conto dei risultati dei progetti connessi, in particolare quelli relativi alle emissioni di inquinanti atmosferici prodotte dai trasporti di merce su strada.

Articolo 8

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 3, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 23 febbraio 2012. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 3, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

▼B

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi a decorrere dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 9

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato del sistema statistico europeo istituito dal regolamento (CE) n. 223/2009. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 10

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 1172/98 è abrogato.

I riferimenti al regolamento abrogato si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza che figura all'allegato IX.

Articolo 11

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

▼B

ALLEGATI

Allegato I	ELENCO DELLE VARIABILI E APPENDICE METODOLOGICA
Allegato II	NOMENCLATURA DELLE CONFIGURAZIONI IN BASE AL NUMERO DI ASSI
Allegato III	NOMENCLATURA DEI TIPI DI PERCORSO
Allegato IV	NOMENCLATURA DELLE MERCI
Allegato V	NOMENCLATURA DELLE CATEGORIE DI MERCI PERICOLOSE
Allegato VI	NOMENCLATURA DEI TIPI DI CARICO
Allegato VII	CODIFICA DEI LUOGHI DI CARICO E DI SCARICO DEI PAESI E DELLE REGIONI
Allegato VIII	REGOLAMENTO ABROGATO ED ELENCO DELLE SUE MODIFICAZIONI SUCCESSIVE
Allegato IX	TAVOLA DI CONCORDANZA

▼B

ALLEGATO I

Parte 1

ELENCO DELLE VARIABILI

A1. Variabili relative al veicolo;

A2. variabili relative al percorso;

A3. variabili relative alla merce (nell'operazione elementare di trasporto).

A1. VARIABILI RELATIVE AL VEICOLO

Secondo la definizione fornita all'articolo 2, lettera d), l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci è qualsiasi autoveicolo singolo, o una combinazione di autoveicoli stradali, vale a dire un autotreno o un autoarticolato per il trasporto di merci.

Le variabili relative al veicolo che devono essere fornite, sono le seguenti:

1. possibilità di impiegare i veicoli per effettuare trasporti combinati (facoltativo);

2. configurazione degli assi, in base all'allegato II (facoltativo);

3. età dell'autoveicolo stradale (autocarro o trattore stradale), espressa in anni (a decorrere dalla sua prima immatricolazione);

4. peso massimo autorizzato, in quintali;

5. carico utile, in quintali;

6. NACE Rev. 2 a livello di classe (livello a quattro cifre) dell'operatore del veicolo (facoltativo) ([1]);

7. tipo di trasporto (per conto terzi/per conto proprio);

8. chilometri percorsi complessivamente durante il periodo d'indagine;

8.1. a pieno carico;

8.2. a vuoto (comprese le corse a vuoto dei trattori stradali) (facoltativo);

9. ponderazione del veicolo, che va usata all'atto dell'elaborazione dei risultati completi a partire da dati elementari, qualora la raccolta delle informazioni avvenga mediante sondaggio.

Configurazioni successive

Se l'autoveicolo stradale selezionato per l'indagine è un autocarro utilizzato singolarmente (cioè senza rimorchio) durante il periodo d'indagine, esso costituisce, in quanto tale, l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci.

Ma se l'autoveicolo stradale selezionato per l'indagine è un trattore stradale — nel qual caso gli verrà agganciato un semirimorchio — oppure è un autocarro cui viene agganciato un rimorchio, i dati richiesti in forza del presente regolamento riguardano l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci nel suo insieme e, in questo caso, esso può subire mutamenti di configurazione nel corso del periodo d'indagine (ad esempio un autocarro che traina un rimorchio o che cambia di rimorchio nel corso del periodo o un trattore stradale che cambia semirimorchio); occorre pertanto seguire tutte queste configurazioni successive e considerare che i dati relativi al veicolo devono essere forniti per ciascun percorso. Se, tuttavia, non fosse possibile seguire queste configurazioni successive, verranno assunti — come valori delle variabili relative al veicolo — quelli corrispondenti alla configurazione che esso aveva all'inizio del primo percorso a pieno carico, realizzato nel corso del periodo di indagine, oppure alla configurazione maggiormente utilizzata durante tale periodo.

([1]) Nomenclatura statistica delle attività economiche nell'Unione europea.

▼B

Cambiamenti nel tipo di trasporto

A seconda dei percorsi, inoltre, il trasporto può essere effettuato talvolta per conto proprio e talvolta per conto terzi; il tipo di trasporto deve essere indicato per ciascun percorso. Se, tuttavia, non fosse possibile seguire questi mutamenti, si assumerà — come variabile «tipo di trasporto» — quella che corrisponde alla modalità d'impiego principale.

A2. VARIABILI RELATIVE AL PERCORSO

Nel corso del periodo d'indagine l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci effettua dei percorsi che possono essere a vuoto (l'autocarro, il rimorchio o il semirimorchio non contengono né merci né imballaggi vuoti: essi sono «completamente vuoti») oppure con carico (l'autocarro, il rimorchio o il semirimorchio contengono merci, o imballaggi vuoti, dal momento che gli imballaggi vuoti vengono considerati come un tipo particolare di merce). La distanza, con carico, dell'autoveicolo stradale per il trasporto di merci è la distanza tra il primo luogo di carico e l'ultimo luogo di scarico (in cui l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci viene interamente scaricato). Un percorso con carico può pertanto comportare varie operazioni elementari di trasporto.

Le variabili da fornire in merito a ciascun percorso sono le seguenti:

1. tipo di percorso, in base alla nomenclatura dell'allegato III;

2. peso della merce trasportata durante il percorso o durante ciascuna tappa del percorso, peso lordo in quintali;

3. luogo di carico (dell'autoveicolo stradale per il trasporto di merci, per un percorso con carico):

   — definizione: il luogo di carico del veicolo è il primo luogo in cui le merci vengono caricate sull'autoveicolo stradale per il trasporto di merci che, in precedenza, era completamente vuoto (oppure il luogo in cui al trattore stradale viene agganciato un semirimorchio carico). Per un percorso a vuoto si tratta del luogo di scarico del percorso con carico che l'ha preceduto (nozione di «luogo di inizio del percorso a vuoto»),

   — codifica: il luogo di carico viene codificato in base all'allegato VII;

4. luogo di scarico (dell'autoveicolo stradale per il trasporto di merci, per un percorso con carico):

   — definizione: il luogo di scarico è l'ultimo luogo in cui le merci vengono scaricate dall'autoveicolo stradale per il trasporto di merci che, a partire da quel momento, è interamente vuoto (oppure il luogo in cui al trattore stradale cessa di essere agganciato un semirimorchio carico). Per un percorso a vuoto, si tratta del luogo di carico del percorso con carico che lo segue (nozione di «luogo di fine del percorso a vuoto»),

   — codifica: il luogo di scarico è codificato in base all'allegato VII;

5. distanza percorsa: distanza effettiva, eccettuata quella percorsa quando l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci è trasportato da un altro mezzo di trasporto;

6. tonnellate-chilometro realizzate durante il percorso;

7. paesi attraversati in transito (non più di cinque), codificati in conformità dell'allegato VII;

8. eventualmente, luogo di carico del veicolo stradale a motore su di un altro mezzo di trasporto in base all'allegato VII (facoltativo);

9. eventualmente, luogo di scarico del veicolo stradale a motore da un altro mezzo di trasporto in base all'allegato VII (facoltativo);

▼B

10. carattere «interamente carico» (modalità 2) oppure «non interamente carico» (modalità 1) dell'autoveicolo stradale per il trasporto di merci durante il percorso considerato, in termini di volume massimo di spazio utilizzato durante il percorso (modalità 0 = convenzionalmente per percorsi a vuoto) (facoltativo).

A3. VARIABILI RELATIVE ALLA MERCE (nell'operazione elementare di trasporto)

Durante un percorso con carico, possono avvenire numerose operazioni elementari di trasporto; un'operazione elementare di trasporto è definita come il trasporto di un tipo di merce (a sua volta definito in riferimento a un determinato livello di nomenclatura) tra il suo luogo di carico e il suo luogo di scarico.

Le variabili da fornire, relative a un'operazione elementare di trasporto durante un percorso con carico, sono le seguenti:

1. tipo di merce trasportata, in base al livello di divisione relativo a una classificazione appropriata (cfr. allegato IV);

2. peso della merce: peso lordo in quintali;

3. eventualmente, appartenenza della merce a una categoria di merci pericolose, definita secondo le categorie principali della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose ([1]) riportate nell'allegato V del presente regolamento;

4. tipo di carico, come indicato nell'allegato VI (facoltativo);

5. luogo di carico della merce, codificato in base all'allegato VII;

6. luogo di scarico della merce, codificato in base all'allegato VII;

7. distanza percorsa: distanza effettiva, eccettuata quella percorsa quando l'autoveicolo stradale per il trasporto di merci è trasportato da un altro mezzo di trasporto.

Operazioni di trasporto effettuate durante un percorso del tipo di «circuito di raccolta di distribuzione» (modalità 3 del tipo di percorso)

Per questo tipo di percorso, che ha numerosi punti di carico e/o scarico, è praticamente impossibile chiedere agli operatori di trasporto la descrizione delle operazioni elementari di trasporto.

Per tali percorsi, catalogati in quanto tali, si considera in generale che ha luogo una sola operazione elementare di trasporto, fittizia, desunta dalle informazioni relative al percorso.

Ogni Stato membro comunica alla Commissione la propria definizione di questo tipo di percorso e spiega le ipotesi semplificatrici che sarà indotto ad applicare nella raccolta dei dati relativi alle corrispondenti operazioni di trasporto.

Parte 2

APPENDICE METOLODOLOGICA

Percorso con carico e operazione elementare di trasporto

A seconda degli Stati membri, la raccolta dell'informazione è effettuata:

— privilegiando la descrizione di ciascuna operazione elementare di trasporto di merci (con verifica complementare dei percorsi a vuoto), oppure

([1]) GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

▼B

— privilegiando la descrizione dei percorsi realizzati dal veicolo per effettuare queste operazioni elementari di trasporto di merci.

Nella maggior parte dei casi, all'atto di un percorso con carico, si realizza una, e una sola, operazione elementare di trasporto con:

— un solo tipo di merce caricata (rispetto alla nomenclatura delle merci utilizzata, in questo caso le venti divisioni derivate dalla nomenclatura NSTR) ([1]),

— un solo luogo di carico delle merci,

— un solo luogo di scarico delle merci.

I due metodi utilizzati, pertanto, sono perfettamente equivalenti e le informazioni raccolte dall'uno o dall'altro consentono di descrivere contemporaneamente:

— il trasporto di merci (insieme delle operazioni elementari di trasporto di merci),

— i percorsi dei veicoli che effettuano tale trasporto, con controllo delle capacità di trasporto e dell'utilizzazione di tali capacità (percorsi con carico, con coefficiente di utilizzazione; percorsi a vuoto).

A norma del presente regolamento è necessario descrivere contemporaneamente il trasporto di merci e i percorsi dei veicoli. Occorre però evitare di riversare sugli operatori di trasporto un onere statistico eccessivo, domandando loro di descrivere dettagliatamente sia il trasporto di merci sia i percorsi dei veicoli.

Sarà dunque compito dei servizi statistici degli Stati membri, all'atto della codifica dei questionari, ricostituire i dati non esplicitamente richiesti agli operatori di trasporto a partire da quelli che essi raccolgono nell'ottica «operazione elementare di trasporto» o nell'ottica «percorsi dei veicoli».

Il problema si porrà quando più operazioni elementari di trasporto sono effettuate durante un percorso con carico, il che può avvenire:

— quando esistono più punti di carico e/o scarico delle merci (ma in numero limitato, perché altrimenti si tratta di circuiti di raccolta o di distribuzione, i quali danno luogo a un'elaborazione speciale). In questo caso, detti vari punti di carico e/o scarico sono controllati per calcolare correttamente le tonnellate-km realizzate durante il percorso e il servizio statistico può quindi ricostituire le operazioni elementari di trasporto,

e/o

— quando si hanno vari tipi diversi di merci trasportate durante il percorso con carico, il che sfugge generalmente al controllo statistico, poiché viene richiesto solo il tipo di merce (unico o principale). In questo caso si accetta la perdita di informazione e gli Stati membri che procedono a questo tipo di semplificazione provvederanno a segnalarla esplicitamente alla Commissione.

([1]) NSTR: nomenclatura uniforme delle merci per la statistica dei trasporti.

▼B

ALLEGATO II

NOMENCLATURA DELLE CONFIGURAZIONI IN BASE AL NUMERO DI ASSI

Quando si tratta di una combinazione di veicoli, il numero degli assi è calcolato sull'insieme, formato da autocarro e rimorchio oppure da trattore stradale e semirimorchio.

Vengono prese in considerazione le seguenti categorie:

	Codice
1. Numero di assi dei veicoli singoli (autocarri):	
2	120
3	130
4	140
altri	199
2. Numero di assi delle combinazioni di veicoli (autocarro e rimorchio)	
2 + 1	221
2 + 2	222
2 + 3	223
3 + 2	232
3 + 3	233
altri	299
3. Numero di assi delle combinazioni di veicoli (trattore stradale e semirimorchio)	
2 + 1	321
2 + 2	322
2 + 3	323
3 + 2	332
3 + 3	333
altri	399
4. Trattore stradale singolo	499

▼B

ALLEGATO III

NOMENCLATURA DEI TIPI DI PERCORSO

1. Percorso con carico che comporta un'unica operazione elementare di trasporto.
2. Percorso con carico che comporta più operazioni di trasporto ma che non è considerato un circuito di raccolta o di distribuzione.
3. Percorso con carico, del tipo circuito di raccolta o di distribuzione.
4. Percorso a vuoto.

▼B

ALLEGATO IV

NOMENCLATURA DELLE MERCI

NST 2007

Divisione	Designazione
01	Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci e altri prodotti della pesca
02	Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale
03	Minerali metalliferi e altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio
04	Prodotti alimentari, bevande e tabacchi
05	Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio
06	Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati
07	Coke e prodotti petroliferi raffinati
08	Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali; articoli in gomma e in materie plastiche; combustibili nucleari
09	Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi
10	Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici
11	Macchine e apparecchi meccanici n.c.a.; macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici; macchine e apparecchi elettrici n.c.a.; apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni; apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici; orologi
12	Mezzi di trasporto
13	Mobili; altri manufatti n.c.a.
14	Materie prime secondarie; rifiuti urbani e altri rifiuti
15	Posta, pacchi
16	Attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci
17	Merci trasportate nell'ambito di traslochi di uffici e abitazioni; bagagli trasportati separatamente dai passeggeri; autoveicoli trasportati per riparazione; altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.
18	Merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme
19	Merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi da 1 a 16
20	Altre merci n.c.a.

▼B

ALLEGATO V

NOMENCLATURA DELLE CATEGORIE DI MERCI PERICOLOSE

1	Sostanze e oggetti esplosivi
2	Gas compressi, liquefatti o disciolti sotto pressione
3	Sostanze liquide infiammabili
4.1	Sostanze solide infiammabili
4.2	Sostanze soggette a infiammazione spontanea
4.3	Sostanze che, a contatto con l'acqua, sviluppano gas infiammabili
5.1	Sostanze comburenti
5.2	Perossidi organici
6.1	Sostanze tossiche
6.2	Sostanze in grado di produrre un'infezione
7	Sostanze radioattive
8	Sostanze corrosive
9	Sostanze e oggetti pericolosi diversi

▼B

ALLEGATO VI

NOMENCLATURA DEI TIPI DI CARICO (*)

0	Rinfusa liquida (nessuna unità di merce)
1	Rinfusa solida (nessuna unità di merce)
2	Grandi contenitori
3	Altri contenitori
4	Merci palettizzate
5	Merci pre-imbracate
6	Unità mobili, automotrici
7	Altre unità mobili
8	(Riservato)
9	Altri tipi di carico

(*) Nazioni unite, Commissione economica per l'Europa — codici dei tipi di carico, degli imballaggi e dei materiali d'imballaggio, raccomandazione 21 adottata dal Gruppo di lavoro «Agevolazione delle procedure di commercio internazionale», Ginevra, marzo 1986.

▼B

ALLEGATO VII

CODIFICA DEI LUOGHI DI CARICO E DI SCARICO DEI PAESI E DELLE REGIONI

1. La codifica dei luoghi di carico e di scarico è la seguente:

   a) ripartizione regionale al livello 3 della nomenclatura delle unità territoriali per la statistica (NUTS) per gli Stati membri;

   b) elenchi delle regioni amministrative forniti dai paesi terzi interessati, per gli Stati non membri che sono parti contraenti dell'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE), vale a dire, l'Islanda, il Liechtenstein e la Norvegia;

   c) i codici a due posizioni alfabetiche ISO 3166 per gli altri paesi terzi. I codici più frequentemente utilizzati figurano nella tabella del punto 2, lettera b), del presente allegato.

2. Per la codifica dei paesi attraversati in transito (punto 7 dell'allegato I, parte A2), devono essere utilizzati i seguenti codici per paese:

   a) la parte a due posizioni alfabetiche dei codici NUTS, che figurano nella tabella, per gli Stati membri;

   b) i codici a due posizioni alfabetiche ISO 3166 per tutti gli altri paesi. I codici più frequentemente utilizzati figurano nella tabella in appresso.

TABELLA DEI CODICI PER PAESE

a) Stati membri (corrispondono ai codici per paese NUTS a due posizioni alfabetiche)

Nome del paese	Codice
Belgio	BE
Bulgaria	BG
Repubblica ceca	CZ
Danimarca	DK
Germania	DE
Estonia	EE
Irlanda	IE
Grecia	►C1 EL ◄
Spagna	ES
Francia	FR

▼M1

Croazia	HR

▼B

Italia	IT
Cipro	CY
Lettonia	LV
Lituania	LT
Lussemburgo	LU
Ungheria	HU
Malta	MT

▼B

Nome del paese	Codice
Paesi Bassi	NL
Austria	AT
Polonia	PL
Portogallo	PT
Romania	RO
Slovenia	SI
Slovacchia	SK
Finlandia	FI
Svezia	SE
Regno Unito	UK

Nota: i paesi figurano nell'ordine ufficiale dell'Unione europea

b) Altri paesi (codici ISO 3166 a due posizioni alfabetiche)

Nome del paese	Codice
Albania	AL
Bosnia-Erzegovina	BA
Bielorussia	BY
Svizzera	CH

▼M1

_____

▼B

Islanda	IS
Liechtenstein	LI
Repubblica di Moldova	MD
Montenegro	ME
Ex Repubblica jugoslava di Macedonia	MK ([1])
Norvegia	NO
Federazione russa	RU
Serbia	RS
Turchia	TR
Ucraina	UA

Nota: paesi ordinati per codice

([1]) Codice provvisorio che non pregiudica assolutamente la denominazione definitiva del paese che sarà approvata non appena conclusi i negoziati attualmente in corso al riguardo nel quadro delle Nazioni Unite.

▼B

ALLEGATO VIII

REGOLAMENTO ABROGATO ED ELENCO DELLE SUE MODIFICAZIONI SUCCESSIVE

Regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio (GU L 163 del 6.6.1998, pag. 1)	
Regolamento (CE) n. 2691/1999 della Commissione (GU L 326 del 18.12.1999, pag. 39)	
Punto 10.15 dell'allegato II dell'atto di adesione del 2003 (GU L 236 del 23.9.2003, pag. 561)	
Regolamento (CE) n. 1882/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1)	limitatamente all'allegato II, punto 27
Regolamento (CE) n. 1791/2006 del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 1)	limitatamente all'allegato, punto 8.5
Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1)	limitatamente all'articolo 13
Regolamento (CE) n. 1304/2007 della Commissione (GU L 290 dell'8.11.2007, pag. 14)	limitatamente all'articolo 2
Regolamento (CE) n. 399/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 126 del 21.5.2009, pag. 9)	

▼B

ALLEGATO IX

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CE) n. 1172/98	Presente regolamento
Articolo 1	Articolo 1
Articolo 2, dal primo al quattordicesimo trattino	Articolo 2, lettere da a) a n)
Articolo 3	Articolo 3
Articolo 4	Articolo 4
Articolo 5, paragrafi 1, 2 e 3	Articolo 5, paragrafi 1, 2 e 3
Articolo 5, paragrafo 4	—
Articolo 5, paragrafo 5	—
Articolo 6	Articolo 6
Articolo 7, paragrafi 1 e 2	Articolo 7, paragrafi 1 e 2
Articolo 7, paragrafo 3	—
Articolo 8	—
—	Articolo 8
Articolo 10, paragrafi 1 e 2	Articolo 9, paragrafi 1 e 2
Articolo 10, paragrafo 3	—
Articolo 11	—
—	Articolo 10
Articolo 12	Articolo 11
Allegati da A a G	Allegati da I a VII
—	Allegato VIII
—	Allegato IX