COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.12.2020
COM(2020) 785 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias

1. INTRODUÇÃO

1.1. OBJETIVO DO RELATÓRIO

O artigo 7.º do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias[1] especifica que a Comissão deve, até 31 de dezembro de 2014 e, em seguida, de três em três anos, apresentar um relatório sobre a sua execução e a futura evolução ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O presente relatório é o terceiro que cumpre este requisito.

O presente relatório aborda, em linhas gerais, o contexto jurídico, o contexto político e o âmbito de aplicação desse regulamento. As duas primeiras secções descrevem a sua aplicação, metodologia e questões de qualidade dos dados e analisam os encargos que recaem sobre os Estados-Membros para a recolha dos dados. Apresentam também os diversos meios de divulgação dos dados. As duas últimas secções referem-se a eventuais desenvolvimentos futuros das estatísticas relativas ao transporte rodoviário de mercadorias e apresentam as principais conclusões.

1.2. CONTEXTO DO QUADRO JURÍDICO

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 é uma reformulação do Regulamento (CE) n.º 1172/98 do Conselho, de 25 de maio de 1998, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias[2] e constitui um passo em frente no desenvolvimento das estatísticas dos transportes na UE. É a base para a recolha de um vasto leque de dados sobre os transportes rodoviários de mercadorias.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 garante à Comissão, às outras instituições da UE e às administrações nacionais estatísticas comparáveis, fiáveis, harmonizadas, regulares e abrangentes sobre a dimensão e o desenvolvimento dos transportes rodoviários de mercadorias. Estas informações são necessárias para enquadrar, monitorizar e avaliar as políticas da UE.

Os Estados-Membros enviam as informações à Comissão sob a forma de microdados, o que permite fornecer aos utilizadores quadros estatísticos contendo diferentes combinações de variáveis dentro dos limites impostos pelas obrigações de confidencialidade.

O Regulamento de Execução (UE) n.º 70/2012 foi concebido de forma a limitar, tanto quanto possível, os encargos para as empresas de transportes. A recolha de dados baseia-se num inquérito por amostragem, pelo que as informações são solicitadas apenas para uma amostra de veículos e relativamente a um período de tempo limitado (de um modo geral, uma semana). Os Estados-Membros podem excluir do inquérito as operações de transporte abaixo de certos limiares[3].

[1] JO L 32 de 3.2.2012, p. 1.
[2] JO L 163 de 6.6.1998, p. 1.
[3] Em conformidade com o artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 70/2012, cada Estado-Membro tem a possibilidade de excluir os veículos automóveis rodoviários para transporte cuja carga útil ou cujo peso máximo autorizado seja inferior a um certo limite. Esse limite não pode exceder 3,5 toneladas de carga útil ou 6 toneladas de peso máximo autorizado para os veículos automóveis isolados.

1.3. CONTEXTO POLÍTICO

O desenvolvimento de uma política comum de transportes requer um profundo conhecimento da extensão e da evolução dos transportes rodoviários de mercadorias.

A importância política é muito elevada. No Livro Branco *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*[4], foram definidas dez metas para um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos. Essas metas estabelecem marcos de referência para alcançar o objetivo de reduzir 60 % das emissões de gases com efeito de estufa. As estatísticas detalhadas dos transportes rodoviários de mercadorias são necessárias para acompanhar os progressos realizados na concretização de algumas dessas metas (por exemplo, o objetivo de, até 2030, transferir para outros modos de transporte 30 % do transporte rodoviário de mercadorias em trajetos superiores a 300 km).

O Pacto Ecológico Europeu[5] é a nova estratégia de crescimento para tornar a economia da UE sustentável, transformando os desafios climáticos e ambientais em oportunidades em todos os domínios de intervenção política e proporcionando uma transição justa e inclusiva para todos. Para alcançar a neutralidade climática, será necessária uma redução de 90 % das emissões dos transportes até 2050. As ações prioritárias a favor da transição para uma mobilidade sustentável e inteligente incluem:

- impulsionar o transporte multimodal;
- apoiar a implantação de soluções de mobilidade automatizada e conectada em todos os modos de transporte;
- melhorar a gestão dos custos externos das atividades de transporte através da fixação de preços;
- aumentar a produção e a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis para os transportes; e
- reduzir a poluição dos transportes, especialmente nas cidades.

Os dados recolhidos no contexto do Regulamento (UE) n.º 70/2012 são importantes não só para os decisores, como também para as organizações profissionais, as empresas de transportes, os investigadores e os especialistas em modelação no domínio dos transportes rodoviários. Os resultados do inquérito são fundamentais para a monitorização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Europa. O conhecimento profundo do mercado contribui para a melhoria da competitividade das empresas do setor.

1.4. COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 é diretamente aplicável, em todos os seus elementos, em todos os Estados-Membros, e exige que estes forneçam dados. No entanto, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 3, não se aplica a Malta, desde que o número de veículos automóveis rodoviários para transporte de mercadorias matriculados em Malta e autorizados a efetuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias não ultrapasse 400 unidades. Para esse efeito, Malta comunica anualmente ao Eurostat o número de veículos automóveis rodoviários para transporte de mercadorias autorizados a efetuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias; deve fazê-lo, o mais tardar, até ao final do mês de março seguinte ao ano a que se refere o número de veículos automóveis rodoviários para transporte de mercadorias.

[4] COM(2011) 144 final.
[5] COM(2019) 640 final.

A Noruega e a Suíça também fornecem dados. O Montenegro, na qualidade de país candidato, tem fornecido dados desde 2016.

Desde 1 de fevereiro de 2020, quando o Reino Unido deixou a União Europeia, o Eurostat acrescentou aos seus conjuntos de dados o novo agregado «União Europeia — 27 países (a partir de 2020)», que exclui o Reino Unido. Durante o período de transição até ao final de 2020, o Reino Unido continua a enviar dados ao Eurostat. Estes dados são colocados à disposição dos utilizadores.

Em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 70/2012, os países transmitem dados trimestrais ao Eurostat.

2. ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DO REGULAMENTO (UE) N.º 70/2012

2.1. CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

O cumprimento das obrigações de fornecimento de dados definidas no Regulamento (UE) n.º 70/2012 é muito elevado. Todos os Estados-Membros fornecem os conjuntos de dados solicitados, com atrasos apenas num pequeno número de casos, principalmente devido a alterações informáticas a nível nacional, possibilitando a elaboração de estatísticas de elevada qualidade, atuais e fiáveis sobre os transportes rodoviários de mercadorias na Europa.

2.2. MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS UTILIZADOS NOS ESTADOS-MEMBROS

As disposições metodológicas do Regulamento (UE) n.º 70/2012 estabelecem o quadro para a recolha de microdados pelos Estados-Membros.

De três em três anos, o Eurostat recolhe informações sobre os métodos nacionais de recolha de dados (utilização de registos, metodologia de amostragem, cobertura, etc.) e disponibiliza-as na sua publicação intitulada *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries* (Metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países da EFTA e países candidatos à adesão)[6].

Além disso, a partir do ano de referência de 2018, os países declarantes passaram a criar ficheiros de metadados nacionais através do modelo utilizado para os ficheiros de metadados de referência europeus, a «Estrutura de Metadados Euro SDMX». Os ficheiros de metadados nacionais contêm uma apresentação estatística dos dados nacionais, bem como informações sobre a legislação nacional, a política de divulgação, a qualidade dos dados e o tratamento estatístico dos dados[7].

2.3. ENCARGOS E CUSTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 procura manter os encargos para os Estados-Membros num nível mínimo. Na maioria dos países, não é necessário tomar medidas adicionais, uma vez que os procedimentos em vigor são suficientes para satisfazer os requisitos de recolha de dados.

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114 (disponível só em inglês).

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponível só em inglês).

De acordo com as informações comunicadas nos ficheiros de metainformação nacionais, a grande maioria dos países declarantes considera que o volume de trabalho relacionado com o fornecimento de dados é aceitável. Existem disparidades significativas entre países no que diz respeito aos encargos relacionados com a recolha de dados, dependendo dos sistemas nacionais de compilação de dados. O tempo médio estimado para os inquiridos comunicarem os dados relativos a um veículo com atividade de transporte durante o período do inquérito é de cerca de 40 minutos.

Quanto ao custo, varia de país para país, uma vez que a dimensão da amostra utilizada para recolher dados é diferente. Em alguns casos, a amostra é constituída por alguns milhares de veículos, enquanto noutros a amostra é composta por várias centenas de milhares de veículos. Os custos e encargos gerados pela recolha de dados são justificados em comparação com os benefícios das estatísticas resultantes.

A Comissão apoia os esforços de produção de estatísticas nacionais pelos Estados-Membros. O Eurostat gere os microdados nacionais e compila estatísticas (quadros-D) relativas à atividade de transporte em todos os países dos veículos matriculados noutros países. Estas estatísticas são enviadas às autoridades estatísticas nacionais, permitindo-lhes dispor de informações estatísticas completas sobre todas as operações de transporte rodoviário de mercadorias no seu território efetuadas por camiões matriculados em qualquer país da UE (exceto em Malta), na Suíça e na Noruega. A aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012 e os quadros-D disponibilizados pela Comissão poupam aos países o esforço de recolha de dados sobre as operações dos camiões estrangeiros no seu território.

Além disso, a recolha e a gestão de informações a nível de microdados dá ao Eurostat flexibilidade para satisfazer as necessidades de informação estatística dos utilizadores, sem atrasos e sem exigir esforços suplementares a nível nacional. A divulgação das estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias pelo Eurostat e dos quadros-D pelos Estados-Membros está em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 6/2003[8].

2.4. REDUÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO DOS ENCARGOS ADMINISTRATIVOS

A redução e simplificação dos encargos administrativos é uma preocupação constante da Comissão (Eurostat). Em colaboração com os institutos nacionais de estatística, o Eurostat realiza ações específicas destinadas a reduzir os encargos da recolha e comunicação de dados para as autoridades nacionais. Estas ações incluem:

1. o desenvolvimento de ferramentas que facilitem a comunicação de dados regionais pormenorizados;
2. o desenvolvimento de ferramentas de transmissão e validação atualizadas dos microdados, que forneçam aos países declarantes informações sobre a qualidade dos dados e erros específicos para cada conjunto de dados;
3. a organização de reuniões regulares de peritos dos Estados-Membros, dos países da EFTA, dos países candidatos e potenciais candidatos (grupo de peritos das estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias e *task forces*) para trocar boas práticas e debater a qualidade dos dados, as questões metodológicas e a evolução futura.

[8] Regulamento (CE) n.º 6/2003 da Comissão, de 30 de dezembro de 2002, relativo à divulgação de estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias (JO L 1 de 4.1.2003, p. 45).

No futuro, o encargo da recolha de dados poderá ser ainda mais reduzido se os países aplicarem métodos digitais para a transmissão de dados, a fim de substituir os documentos em papel atualmente utilizados.

2.5. VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS RECEBIDOS

Embora a recolha e a transmissão de dados sejam da responsabilidade dos Estados-Membros, o Eurostat toma todas as medidas necessárias para detetar erros nos dados recebidos e mantém um sistema informático para a validação e o tratamento dos dados.

De um modo geral, a qualidade dos dados recebidos dos Estados-Membros é muito boa. Todos os países reveem os dados se houver erros. Relativamente aos transportes nacionais, internacionais e totais, é aplicado um processo de validação para os dados trimestrais e controlos das séries cronológicas para os dados trimestrais e anuais:

- Validação de microdados: os países transmitem os dados ao Eurostat através do portal EDAMIS. Um processo de validação, executado pelo sistema informático principal, deteta erros básicos e códigos errados. Por cada transmissão de dados os países declarantes recebem um relatório de validação com pormenores ao nível dos microdados, para permitir a fácil correção de quaisquer erros. Além disso, a Comissão desenvolve continuamente as suas regras de validação para dar resposta à evolução das necessidades e garantir a elaboração de estatísticas de elevada qualidade.
- *Controlos de séries cronológicas*: a Comissão considera que é importante identificar os valores extremos de uma série cronológica antes de os dados serem publicados. É importante que os países declarantes confirmem as tendências nos casos em que se observem grandes variações. Sempre que necessário, os países apresentam conjuntos de dados revistos ou explicações dos motivos para as variações significativas das séries cronológicas.

2.6. APOIO METODOLÓGICO AOS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat presta apoio metodológico e técnico contínuo aos Estados-Membros e assegura a manutenção de um sistema de informação fiável com dados e metadados para a produção de estatísticas sobre os transportes.

O Eurostat elaborou dois manuais de referência para a aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012:

- *Road freight transport methodology* (Metodologia do transporte rodoviário de mercadorias)[9], que descreve a base metodológica para a compilação de estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países candidatos e países da EFTA;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países da EFTA e países candidatos à adesão), que apresenta os aspetos metodológicos dos inquéritos relativos ao transporte rodoviário de mercadorias realizados nos países declarantes.

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (disponível só em inglês).

2.7. DIVULGAÇÃO DOS DADOS

2.7.1. Quadros de divulgação do Eurostat

Os dados agregados, com base nos microdados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012, são publicados na base de dados de divulgação do Eurostat[10]. Os utilizadores podem obter quadros estatísticos pormenorizados, produzidos em conformidade com as disposições do Regulamento (CE) n.º 6/2003 da Comissão. Existem 43 quadros relativos ao transporte rodoviário de mercadorias, complementados por um único ficheiro europeu de metadados e por vários ficheiros nacionais de metadados.

2.7.2. Publicações

O Eurostat produz os artigos «Statistics Explained», que dão uma análise dos dados destinada aos meios de comunicação e ao público em geral e que abrangem os seguintes temas:

- Tendências gerais dos transportes rodoviários de mercadorias[11]
- Transporte rodoviário de mercadorias por características dos veículos[12]
- Transporte rodoviário de mercadorias por características dos trajetos[13]
- Transporte rodoviário de mercadorias por tipos de mercadorias[14]
- Estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias - Cabotagem[15].

Estes artigos são atualizados anualmente, com exceção do relativo à cabotagem, que é atualizado de dois em dois anos. Os artigos são atualizados quando é concluída a recolha de dados para um determinado ano de referência.

2.7.3. Dados anonimizados

Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 557/2013 da Comissão[16], os microdados relativos ao transporte rodoviário de mercadorias são tornados anónimos e colocados à disposição de entidades de investigação para fins científicos. Os pedidos de dados anonimizados são recebidos pela Comissão (Eurostat), sendo o acesso concedido após a aprovação conjunta da Comissão (Eurostat) e das autoridades estatísticas nacionais. Em 2018 e 2019, um total de oito entidades de investigação mostraram interesse em obter os dados anonimizados do inquérito europeu sobre o transporte rodoviário de mercadorias.

---

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponível em inglês, francês e alemão).
[11] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponível só em inglês).
[12] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponível só em inglês).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponível só em inglês).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponível só em inglês).
[15] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponível só em inglês).
[16] Regulamento (UE) n.º 557/2013 da Comissão, de 17 de junho de 2013, que aplica o Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às Estatísticas Europeias, no que diz respeito ao acesso a dados confidenciais para fins científicos, e revoga o Regulamento (CE) n.º 831/2002 da Comissão (JO L 164 de 18.6.2013, p. 16).

2.7.4. Outros meios de divulgação

Os dados são divulgados também através de extrações de dados personalizadas para os utilizadores, bem como de artigos e publicações do Eurostat (por exemplo, a publicação estatística *Energy, transport and environment statistics*[17]).

3. DESENVOLVIMENTO DAS ESTATÍSTICAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O Pacto Ecológico Europeu, que visa tornar a Europa neutra em termos de clima até 2050, anunciou um conjunto de políticas transformadoras nos setores económicos, incluindo os transportes. As estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias podem ajudar a definir e a monitorizar os objetivos políticos. Para tal, é necessário fornecer dados sobre os volumes de mercadorias transportados, os quilómetros percorridos, o equipamento e as infraestruturas. O transporte rodoviário de mercadorias é um setor particularmente importante, uma vez que representa a percentagem mais elevada do transporte terrestre de mercadorias da União Europeia (75,3 % em 2018).

Entre junho de 2018 e março de 2020, o grupo de peritos das estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias reuniu-se duas vezes. Nestas reuniões, o Eurostat, os Estados-Membros, os países da EFTA, os países candidatos e os potenciais candidatos debateram as necessidades em termos de dados, bem como formas de melhorar as estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias e de reduzir os encargos da recolha de dados. Um desenvolvimento atualmente em discussão diz respeito às estatísticas futuras do transporte em veículos comerciais ligeiros. Embora estes veículos não transportem cargas muito pesadas, percorrem um elevado número de quilómetros em zonas urbanas, com um contributo significativo para as emissões e o congestionamento. Além disso, a utilização crescente destes veículos também pode ser observada em viagens interurbanas e internacionais. Os veículos comerciais ligeiros têm estado, até à data, fora do âmbito da política europeia de transportes e do respetivo acervo. Esta situação deverá mudar com o Regulamento (UE) 2020/1054 e o Regulamento (UE) 2020/1055 recentemente adotados. Existe uma procura crescente de dados sobre a utilização de veículos comerciais ligeiros, pelo menos dos que estão abrangidos pelo âmbito de aplicação da legislação europeia.

Os dados relativos aos veículos comerciais ligeiros também podem ser extraídos do registo de inspeção técnica, que reúne informações sobre o tipo de motor, a classe de peso e o tipo de combustível do veículo, bem como sobre a sua tecnologia de controlo das emissões.

Uma *task force* especialmente criada tem vindo a explorar este domínio desde 2018, analisando a viabilidade e os parâmetros de uma recolha de dados sobre os veículos comerciais ligeiros. Os debates centram-se na metodologia a desenvolver, incluindo as definições, os limiares, as fontes de dados e as variáveis a recolher. No contexto deste projeto, no início de 2020, a Comissão (Eurostat) lançou estudos-piloto sobre estatísticas relativas aos veículos comerciais ligeiros. Na sua última reunião, realizada em 4 de março de 2020, a *task force* debateu vários aspetos metodológicos e variáveis que poderiam ser recolhidas. Os trabalhos da *task force* continuarão. A necessidade de dados sobre veículos comerciais ligeiros está a tornar-se importante para muitos países e a nível da UE. No entanto, ainda não é claro se e em que medida as estatísticas relativas a esses veículos poderão ser recolhidas num futuro próximo, tendo em conta os elevados custos e encargos envolvidos.

[17] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (disponível só em inglês).

Numa consulta recente, os países declarantes identificaram o benefício de acrescentar duas variáveis, a saber, o tipo de combustível que os veículos consomem e as respetivas classes de emissões. Uma variável sobre o combustível consumido durante um trajeto pode também ser útil para o cálculo das emissões atmosféricas. No futuro, poderão ser consideradas variáveis relativas à condução automatizada/autónoma. Os dados relativos à maior parte destas variáveis devem ser extraídos das bases de dados administrativas (registos), a fim de evitar encargos adicionais para os inquiridos.

Os dados relativos à variável facultativa «Possibilidade de utilizar os veículos para efetuar transportes combinados» podem ser articulados com as estatísticas intermodais. A atividade NACE associada a um veículo é atualmente solicitada ao nível de 4 dígitos; no entanto, deve também ser aceite aos níveis mais elevados e mesmo a nível máximo da classificação NACE.

Os países declarantes salientaram também a necessidade de tornar mais concretas algumas regras em matéria de transmissão de informações; por exemplo, uma definição exata da população de veículos seria muito útil, uma vez que todas as recolhas de dados seriam mais harmonizadas e comparáveis.

Também deve ser considerado o pesado encargo que a recolha de dados sobre os transportes representa em comparação com um possível pequeno número de veículos rodoviários e com os benefícios da recolha.

4. CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 são considerados positivos. Os países cumprem as obrigações em matéria de fornecimento de dados e os recursos afetados, tanto a nível nacional como a nível da Comissão, permitem a produção de resultados de elevada qualidade. A Comissão apoia os Estados-Membros na aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012, mantém um sistema informático de gestão dos dados e melhorou a comunicação dos dados para minimizar os encargos associados.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 revelou-se um instrumento eficiente e eficaz para a elaboração de estatísticas fiáveis e comparáveis sobre o transporte rodoviário de mercadorias, tanto a nível nacional como da UE, evitando a duplicação de esforços. As estatísticas produzidas são divulgadas sob a forma de quadros na base de dados de divulgação e nas publicações do Eurostat, em conjuntos de dados anonimizados e noutras extrações personalizadas. As estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias são elaboradas são essenciais para a conceção e avaliação das políticas e para a monitorização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Europa.