COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.12.2017
COM(2017) 775 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri

CUPRINS

1. INTRODUCERE 2
1.1. Obiectivul raportului 2
1.2. Context: cadrul juridic 2
1.3. Cadrul de acțiune politică 3
1.4. Statele membre și alte țări vizate de prezentul raport 3
2. ACȚIUNI ÎN URMA PUNERII ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI 4
2.1. Respectarea obligațiilor legale 4
2.2. Metodele utilizate pentru colectarea datelor în statele membre 4
2.3. Sarcina administrativă pentru statele membre 4
2.4. Simplificarea și reducerea sarcinii administrative 5
2.5. Validarea datelor și calitatea datelor statistice transmise 5
2.6. Sprijinul metodologic acordat statelor membre 6
3. REZULTATE STATISTICE 7
3.1. Tendințe ale transportului rutier de mărfuri în UE 7
3.2. Difuzarea datelor 7
3.2.1. Difuzarea de tabele Eurobase 7
3.2.2. Publicații 7
4. EVOLUȚII ULTERIOARE ALE STATISTICILOR PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI 8
5. CONCLUZII 9

1. INTRODUCERE

1.1. OBIECTIVUL RAPORTULUI

În conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri[1], Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a regulamentului până la 31 decembrie 2014 și ulterior din trei în trei ani. Acesta este cel de al doilea raport care îndeplinește această cerință.

Prezentul raport prezintă contextul, cadrul de acțiune politică și domeniul de aplicare al regulamentului. În continuare sunt discutate aspecte legate de punerea în aplicare a acestuia și sunt prezentate rezultatele statistice obținute. Ultimele secțiuni discută măsurile luate ca urmare a propunerilor pentru dezvoltarea în continuare a statisticilor privind transportul rutier de mărfuri cuprinse în primul raport.

1.2. CONTEXT: CADRUL JURIDIC

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 este o reformare a Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului din 25 mai 1998 cu modificările sale ulterioare, care vizează alinierea temeiului juridic al colectării datelor de transport rutier cu dispozițiile Tratatului de la Lisabona. Ca atare, regulamentul marchează un pas înainte în evoluția statisticilor privind transporturile în UE. Acesta prevede un temei juridic pentru colectarea unei game largi de date privind transportul rutier de mărfuri. Prin impunerea obligației ca microdatele obținute de la transportatorii rutieri de mărfuri să fie trimise Comisiei, regulamentul pune accentul, de asemenea, pe calitatea și comparabilitatea informațiilor statistice.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 a fost elaborat pentru a pune la dispoziția Comisiei, altor instituții ale UE și guvernelor naționale statistici comparabile, fiabile, armonizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri. Aceste date sunt necesare pentru elaborarea, monitorizarea și evaluarea politicilor UE.

Statele membre transmit aceste informații către Eurostat sub formă de microdate: acest lucru le permite să ofere utilizatorilor tabele statistice conținând diferite combinații de variabile, sub rezerva garanțiilor privind confidențialitatea.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 a fost conceput astfel încât să limiteze cât mai mult posibil sarcina impusă societăților de transport. Colectarea datelor se bazează pe o anchetă prin sondaj. În consecință, se solicită informații numai pentru un eșantion de vehicule de transport și pentru o perioadă de timp limitată (în general o săptămână). Statele membre pot exclude din anchetă operațiunile de transport efectuate de vehicule sub anumite praguri[2].

[1] Regulamentul (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri. Text cu relevanță pentru SEE JO L 032, 3.2.2012, p. 1-18.

[2] Fiecare stat membru poate exclude din domeniul de aplicare al regulamentului vehiculele de transport rutier a căror capacitate de încărcare sau greutate maximă admisă se situează sub o anumită limită. Această limită nu poate depăși o capacitate de încărcare de 3,5 tone sau o greutate maximă admisă de 6 tone în cazul unui singur autovehicul.

1.3. CADRUL DE ACȚIUNE POLITICĂ

Elaborarea politicii comune în domeniul transporturilor necesită cunoștințe aprofundate cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri.

Relevanța politică este foarte ridicată: în Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor”[3], sunt stabilite zece obiective pentru un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor (puncte de reper pentru atingerea obiectivului de reducere a gazelor cu efect de seră cu 60 %). Statisticile detaliate privind transportul rutier de mărfuri sunt solicitate pentru a monitoriza progresul înregistrat în ceea ce privește atingerea unora dintre aceste obiective (de exemplu, obiectivul de a transfera 30 % din activitatea de transport rutier de mărfuri pe distanțe de peste 300 km către alte moduri de transport până în 2030).

Pentru a-și îndeplini sarcinile ce i-au fost încredințate în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, Comisia are nevoie de date statistice comparabile, fiabile, sincronizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri cu vehicule înmatriculate în Uniune și cu privire la gradul de utilizare a vehiculelor care realizează acest transport.

Datele colectate în contextul Regulamentului (UE) nr. 70/2012 sunt, de asemenea, extrem de valoroase pentru organizațiile profesionale, societățile de transport, cercetătorii și specialiștii în modelarea transportului rutier, întrucât o cunoaștere aprofundată a pieței contribuie la îmbunătățirea competitivității întreprinderilor din acest sector.

1.4. STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 se aplică direct și în toate elementele sale în toate statele membre.

Acesta impune tuturor statelor membre să furnizeze date. În temeiul articolului 1 alineatul (3) din regulament, Malta este singura excepție de la această regulă, ținând seama de numărul scăzut de vehicule de transport rutier de mărfuri înmatriculate în țară și echipate cu o copie certificată a licenței comunitare. Colectarea de date relevante și fiabile de la o populație mică de vehicule ar impune o sarcină disproporționată asupra întreprinderilor malteze.

Două țări AELS, Norvegia și Elveția, furnizează, de asemenea, date.

[3] COM(2011) 144, 28.3.2011.

2. ACȚIUNI ÎN URMA PUNERII ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI

2.1. RESPECTAREA OBLIGAȚIILOR LEGALE

Există un grad foarte ridicat de respectare a obligațiilor de furnizare a datelor definite în Regulamentul (UE) nr. 70/2012. Toate statele membre au transmis seturile de date cerute cu întârzieri doar într-un mic număr de cazuri, având în vedere modificările sistemelor informatice la nivel național. Acest lucru permite producerea de statistici de înaltă calitate și fiabile privind transportul rutier de mărfuri în Europa.

2.2. METODELE UTILIZATE PENTRU COLECTAREA DATELOR ÎN STATELE MEMBRE

Dispozițiile metodologice ale Regulamentului (UE) nr. 70/2012 au oferit un cadru comun pentru a garanta colectarea armonizată a datelor și comparabilitatea acestora.

Comisia colectează informații privind metodele de colectare a datelor naționale (utilizarea registrelor, metodologia de eșantionare, acoperire etc.) la fiecare trei ani și le publică în *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (Metodologiile utilizate în cadrul anchetelor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre și țările candidate).

2.3. SARCINA ADMINISTRATIVĂ PENTRU STATELE MEMBRE

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 a fost conceput cu obiectivul specific de a menține sarcina impusă statelor membre la un nivel minim. În majoritatea țărilor care au prezentat rapoarte, nu a fost nevoie să se ia măsuri suplimentare, întrucât procesele existente au fost suficiente pentru a satisface cerințele de colectare a datelor. De asemenea, Comisia a colectat informații privind sarcina pentru respondenți.

În general, numai câteva state membre au fost în măsură să evalueze cu precizie sarcina generată de punerea în aplicare a regulamentului. Cu toate acestea, se pot trage următoarele concluzii:

- În ceea ce privește furnizarea regulată a datelor, marea majoritate a țărilor raportoare care au răspuns au considerat volumul de muncă acceptabil.
- Există diferențe semnificative între țări în ceea ce privește sarcina aferentă colectării datelor, care depinde de sistemele naționale de compilare a datelor disponibile. Mai precis, pe baza eșantionului de țări raportoare care au furnizat informații cu privire la acest aspect, reiese că:
    - perioada medie de care au nevoie respondenții pentru a raporta date pentru un vehicul cu călătorii pe durata perioadei de anchetă a fost estimată la aproximativ 10 până la 45 de minute, în funcție de sistemul de colectare de date utilizat;
    - perioada medie de care au nevoie respondenții pentru a raporta date pentru un vehicul fără activitate pe durata perioadei de anchetă a fost estimată la aproximativ 2 până la 7 minute;
    - posibilitatea de a colecta și de a transmite datele în format electronic reduce în mod semnificativ sarcina de raportare suportată de respondenți.

Trebuie remarcat faptul că sarcina generată de ancheta de colectare de date în contextul Regulamentului (UE) nr. 70/2012 este compensată prin valoarea adăugată a statisticilor rezultate. Mai precis:

- Comisia gestionează microdatele naționale confidențiale furnizate de fiecare stat membru și compilează datele naționale detaliate (tabelele D). Aceste tabele permit fiecărei țări raportoare să dispună de informații statistice complete cu privire la toate operațiunile de transport rutier pe teritoriul lor efectuate de camioane înmatriculate oriunde în UE (cu excepția Maltei), în Elveția și în Norvegia. Punerea în aplicare a acestui regulament și serviciul furnizat de Comisie evită suprapunerea eforturilor de colectare a datelor la nivel național cu privire la camioanele străine.
- Țările participante au un interes major în statisticile produse; rezultatele anchetei oferă valoare adăugată și sunt esențiale pentru monitorizarea pieței transportului rutier de mărfuri în Europa.
- Colectarea și gestionarea informațiilor la nivel de microdate oferă flexibilitate în ceea ce privește îndeplinirea nevoilor specifice legate de politicile UE atunci când se solicită informații statistice, fără întârziere și fără să necesite eforturi suplimentare la nivel național. Aceste informații sunt adesea solicitate de serviciile responsabile cu elaborarea politicilor pentru a redacta rapoarte sau pentru a evalua legislația relevantă și obiectivele politicilor.

2.4. SIMPLIFICAREA ȘI REDUCEREA SARCINII ADMINISTRATIVE

Reducerea și simplificarea sarcinii administrative reprezintă o preocupare constantă pentru Comisie. Pe baza reacțiilor din partea statelor membre, Comisia, în colaborare cu institutele naționale de statistică, pune în aplicare măsuri concrete pentru reducerea sarcinii de colectare și raportare a datelor impuse autorităților naționale de date și respondenților la anchete. Printre aceste acțiuni se numără:

1. dezvoltarea de instrumente pentru a facilita raportarea de date la nivel regional (NUTS 3);
2. dezvoltarea unor instrumente și proceduri automatizate de transmitere și de validare a microdatelor pentru a oferi feedback statelor membre cu privire la calitatea datelor și la erorile specifice pentru fiecare set de date;
3. promovarea unor chestionare electronice și a unor sisteme de raportare online la nivel național și contribuția la acestea și asistență pentru punerea lor în practică;
4. organizarea de reuniuni periodice ale experților naționali din statele membre (grupuri de lucru și grupuri operative) și ale experților din țările învecinate pentru a face schimb de bune practici și pentru a discuta calitatea datelor, probleme și soluții la acestea.

2.5. VALIDAREA DATELOR ȘI CALITATEA DATELOR STATISTICE TRANSMISE

În timp ce calitatea punerii în aplicare a anchetei privind transportul rutier de mărfuri cade în sarcina statelor membre, Comisia ia toate măsurile pentru a detecta erori în datele primite și pentru a menține un sistem informatic fiabil și performant de validare și prelucrare a datelor. Comisia oferă feedback periodic statelor membre privind aspecte care pot impune investigații suplimentare.

Țările raportoare depun toate eforturile rezonabile pentru a rezolva erorile, în special cele care sunt recurente. Procedura de validare include validarea trimestrială și anuală a microdatelor și verificarea seriilor cronologice pentru transportul național, internațional și total:

- *Validarea microdatelor*: pentru a asigura producerea de seturi de date fără erori, țările raportoare primesc un raport de validare pentru fiecare transmitere de date, care conține detalii la nivel de microdate pentru a permite corectarea cu ușurință a oricăror erori detectate. Se aplică un proces iterativ până ce toate aceste erori au fost corectate. Mai mult, Comisia își dezvoltă în mod continuu normele de validare pentru a satisface nevoile în schimbare și a asigura elaborarea de statistici de înaltă calitate.
- *Verificările seriilor cronologice*: Comisia (Eurostat) consideră că este important să se identifice valorile aberante în seriile cronologice înainte de publicarea datelor, întrucât statisticile privind transportul rutier de mărfuri sunt utilizate în diverse rapoarte ale Comisiei pentru a trage concluzii privind evoluția pieței transportului rutier de mărfuri. Comisia solicită în mod expres țărilor raportoare să confirme tendințele dacă se observă variații semnificative. Atunci când este necesar, statele membre prezintă seturi de date revizuite sau explicații privind motivele variațiilor semnificative observate în seriile cronologice.

Toate țările raportoare revizuiesc datele dacă există erori.

2.6. SPRIJINUL METODOLOGIC ACORDAT STATELOR MEMBRE

Comisia furnizează în permanență sprijin metodologic și tehnic pentru punerea în aplicare a Regulamentului privind statisticile în domeniul transportului rutier de mărfuri și garantează menținerea unui sistem informatic de date și metadate de înaltă calitate.

Pentru a furniza țărilor raportoare orientări metodologice privind Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 70/2012, Comisia a elaborat două manuale de referință:

- *Road freight transport methodology*[4] (Metodologia transportului rutier de mărfuri), care prezintă baza metodologică pentru compilarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre, țările candidate și țările AELS;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries* (Metodologiile utilizate în cadrul anchetelor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre și țările candidate)[5], care prezintă aspecte metodologice ale anchetelor privind transportul rutier de mărfuri efectuate în țările raportoare.

[4] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications
[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-14-007?inheritRedirect=true&redirect=%2Feurostat%2Fweb%2Ftransport%2Fpublications

3. REZULTATE STATISTICE[6]

3.1. TENDINȚE ALE TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI ÎN UE

În cadrul Uniunii Europene, transportul rutier de mărfuri reprezintă cea mai mare parte a transportului de mărfuri efectuat prin mijloace de transport interioare (circa 75 %, această cifră fiind relativ stabilă în decursul ultimului deceniu). În 2015, activitatea de transport rutier de mărfuri din UE, măsurată în tone-km, a crescut cu aproximativ 2,4 % în comparație cu 2014. Totuși, aceasta era încă cu 7,6 % sub nivelul maxim înregistrat înainte de criză în 2007 și doar cu puțin peste nivelul din 2010 (0,7 %).

Transportul național efectuat de întreprinderile naționale reprezintă aproximativ două treimi din întreaga activitate de transport rutier de mărfuri, în timp ce, în 2015, rata de penetrare a operațiunilor de cabotaj a fost de aproximativ 3 %, adică, în medie, la nivelul UE, 3 % din totalul activităților de transport rutier național de mărfuri au fost efectuate de transportatori străini.

Aprofundarea integrării pieței unice a UE a dus la rate de creștere pentru operațiunile de transport rutier de mărfuri internațional mai ridicate decât cele pentru transportul național. Între 2005 și 2015, activitățile de transport rutier național de mărfuri desfășurate de transportatorii naționali, măsurate în tone-kilometri, au scăzut cu 6,5 %, în timp ce activitățile de transport internațional (inclusiv cabotajul) au crescut cu 14,9 %.

3.2. DIFUZAREA DATELOR

3.2.1. Difuzarea de tabele Eurobase

Datele agregate sunt încărcate în Eurobase, baza de date de referință a Comisiei (Eurostat) pentru difuzare, de îndată ce acestea au trecut controalele de validare. Utilizatorii pot obține tabele statistice detaliate puse la dispoziție în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 6/2003 al Comisiei din 30 decembrie 2002 privind difuzarea statisticilor referitoare la transportul rutier de mărfuri[7], în ceea ce privește datele transmise în cadrul Regulamentului (UE) nr. 70/2012, pentru perioada începând cu 1999.

3.2.2. Publicații

Comisia (Eurostat) elaborează, de asemenea, articole „Statistics Explained”[8] (Statistici explicate), care acoperă următoarele subiecte:

- General trends in road freight transport (Tendințele generale în materie de transport rutier de mărfuri)
- Road freight transport by vehicle characteristics (Transport rutier de mărfuri în funcție de caracteristicile vehiculului)

[6] Datele statistice și analiza tendințelor sunt disponibile pe pagina de internet a Comisiei (Eurostat) (http://ec.europa.eu/eurostat) și în rapoartele specifice ale Comisiei (DG MOVE): (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Regulamentul (CE) nr. 6/2003 al Comisiei din 30 decembrie 2002 privind difuzarea statisticilor referitoare la transportul rutier de mărfuri (Text cu relevanță pentru SEE), JO L 001, 04/01/2003 P. 0045 - 0049

[8] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport

- Road freight transport by journey characteristics (Transport rutier de mărfuri în funcție de caracteristicile parcursului)
- Road freight transport by type of goods (Transportul rutier de mărfuri în funcție de tipul de mărfuri)

Aceste articole sunt actualizate anual, de îndată ce colectarea de date pentru un anumit an de referință este finalizată.

În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 557/2013 al Comisiei din 17 iunie 2013 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile europene în ceea ce privește accesul la date confidențiale în scopuri științifice[9], microdatele privind transportul rutier de mărfuri sunt anonimizate și sunt puse la dispoziția cercetătorilor sub formă de dosare pentru utilizare științifică.

4. EVOLUȚII ULTERIOARE ALE STATISTICILOR PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

În perioada 2015-2016 au avut loc mai multe reuniuni ale grupului operativ și ale grupului de lucru cu statele membre pentru a examina și a propune modalități de îmbunătățire a calității datelor și de reducere a sarcinii de colectare a datelor, precum și pentru a discuta fezabilitatea colectării în mod obligatoriu de informații privind deplasările fără încărcătură ale camioanelor și de date privind consumul de combustibil al camioanelor. În cursul acestor reuniuni au fost identificate o serie de domenii în care expertiza existentă poate contribui la îmbunătățirea calității datelor și la reducerea sarcinii de colectare a datelor, și anume:

- raportarea cu privire la vehiculele care nu sunt în uz;
- simplificarea chestionarului de anchetă;
- utilizarea datelor administrative;
- analiza comparativă a rezultatelor sondajelor;
- utilizarea unor noi moduri de a raporta date de anchetă.

În cea mai recentă versiune a Manualului privind statisticile privind transportul rutier de mărfuri, Comisia a prezentat bune practici în domeniile enumerate mai sus, selectate din anumite state membre. Acestea vor sprijini dezvoltarea în continuare a statisticilor privind transportul rutier de mărfuri, vor îmbunătăți calitatea datelor și vor reduce sarcina de raportare. Statele membre încă ezită să accepte colectarea obligatorie a informațiilor privind deplasările fără încărcătură (în prezent colectarea este facultativă) și colectarea de date cu privire la consumul de combustibil al camioanelor, având în vedere creșterea sarcinii de raportare aferentă. În același timp, în ultimii ani s-a observat o îmbunătățire a disponibilității datelor statistice transmise în mod voluntar de către statele membre. În plus, în cadrul statisticilor privind energia, se fac eforturi pentru producerea unor statistici mai detaliate privind consumul de combustibil în sectorul transporturilor, pentru a asigura coerența cu bilanțurile energetice globale.

[9] Regulamentul (UE) nr. 557/2013 al Comisiei din 17 iunie 2013 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile europene în ceea ce privește accesul la date confidențiale în scopuri științifice și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 831/2002 al Comisiei, Text cu relevanță pentru SEE, JO L 164, 18.6.2013, p. 16-19.

5. CONCLUZII

Experiența câștigată și rezultatele obținute în urma punerii în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 pot fi considerate, în general, pozitive. Resursele alocate pentru menținerea producției statistice, atât la nivel național, cât și la nivelul Comisiei, au permis producerea de rezultate comparabile și de înaltă calitate. Comisia sprijină statele membre în punerea în aplicare a regulamentului și în producerea de statistici de înaltă calitate. Ea a dezvoltat și a menținut un sistem de informare și a consolidat comunicarea pentru a reduce la minimum sarcina pentru țările raportoare. De asemenea, ea a oferit orientări pentru continuarea îmbunătățirii calității datelor și pentru reducerea sarcinii administrative legate de colectarea și raportarea datelor, prin publicarea bunelor practici naționale.

Regulamentul s-a dovedit a fi un instrument eficace și eficient pentru producția de statistici de calitate, fiabile și comparabile în domeniul transportului rutier de mărfuri, atât la nivelul UE, cât și la nivel național, evitând suprapunerea activităților. Într-un stat membru, ancheta națională privind transportul rutier de mărfuri a fost înlocuită cu ancheta privind transportul rutier de mărfuri în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012. Comisia a încurajat și alte state membre să urmeze acest exemplu. Statisticile produse sunt utilizate în mod regulat în monitorizarea și evaluarea politicilor de transport rutier de mărfuri la nivel național și la nivelul UE.