COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 14.12.2017
COM(2017) 775 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

relativo a la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 2
1.1. Finalidad del informe 2
1.2. Antecedentes del marco jurídico 2
1.3. Contexto político 3
1.4. Cobertura en términos de Estados miembros y de terceros países 3
2. SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 4
2.1. Cumplimiento de las obligaciones legales 4
2.2. Métodos de recogida de datos utilizados en los Estados miembros 4
2.3. Carga administrativa para los Estados miembros 4
2.4. Reducción y simplificación de la carga administrativa 5
2.5. Validación de los datos y calidad de los datos estadísticos recibidos 5
2.6. Apoyo metodológico a los Estados miembros 6
3. RESULTADOS ESTADÍSTICOS 7
3.1. Tendencias del transporte de mercancías por carretera en la UE 7
3.2. Difusión de los datos 7
3.2.1. Tablas de difusión de Eurobase 7
3.2.2. Publicaciones 7
4. Desarrollo ulterior de las estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera 8
5. CONCLUSIONES 9

1. INTRODUCCIÓN

1.1. FINALIDAD DEL INFORME

A tenor del artículo 7 del Reglamento (UE) n.º 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera[1], la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de dicho Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2014, y a partir de esa fecha, cada tres años. El presente informe es el segundo que cumple dicho requisito.

El presente informe describe de manera general los antecedentes, el contexto político y el alcance de la legislación. También trata cuestiones vinculadas con su aplicación y presenta los resultados estadísticos obtenidos. Las últimas secciones tratan del seguimiento de las propuestas para el desarrollo ulterior de las estadísticas de transporte de mercancías por carretera que figuran en el primer informe.

1.2. ANTECEDENTES DEL MARCO JURÍDICO

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 es una refundición del Reglamento (CE) n.º 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998, y de las subsiguientes modificaciones, destinadas a adaptar la base jurídica de la recogida de datos sobre transporte por carretera a las disposiciones del Tratado de Lisboa. El Reglamento, como tal, supone un avance en la evolución de las estadísticas de transporte en la UE. En él se establece una base jurídica para la recogida de una amplia variedad de datos sobre el transporte de mercancías por carretera. Al exigir que los microdatos de las encuestas a operadores de transporte de mercancías por carretera se envíen a la Comisión, también hace hincapié en la calidad y la comparabilidad de la información estadística.

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 estaba concebido para proporcionar a la Comisión, a otras instituciones de la UE y a las administraciones nacionales, datos estadísticos comparables, fiables, armonizados, periódicos y completos sobre el volumen y la evolución del transporte de mercancías por carretera. Estos datos son necesarios para la estructuración, el seguimiento y la evaluación de la política de la UE.

Los Estados miembros transmiten la información a la Comisión en forma de microdatos, lo que permite, entre otras cosas, proporcionar a los usuarios tablas estadísticas con diversas combinaciones de variables, dentro de los límites impuestos por las garantías de confidencialidad.

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 70/2012 se concibió con el fin de limitar la carga para las empresas de transporte, en la medida de lo posible. La recopilación de datos se basa en una encuesta por muestreo; por lo tanto, solamente se solicita la información relativa a una muestra de vehículos de transporte, y para un período limitado de tiempo (generalmente una

[1] Reglamento (UE) n.º 70/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2012, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera. Texto pertinente a efectos del EEE. DO L 32 de 3.2.2012, p. 1.

semana). Los Estados miembros pueden excluir de la encuesta las operaciones de transporte realizadas por los vehículos por debajo de un determinado límite[2].

1.3. CONTEXTO POLÍTICO

El desarrollo de una política común de transporte requiere un profundo conocimiento del alcance y la evolución del transporte de mercancías por carretera.

La importancia desde el punto de vista político es muy elevada: en el Libro Blanco *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*[3], se establecieron diez objetivos para conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible (como valores de referencia para lograr el objetivo del 60 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero). Se necesitan estadísticas detalladas del transporte de mercancías por carretera para supervisar los avances en la consecución de algunos de estos objetivos (por ejemplo, el de transferir el 30 % de la actividad de transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a los 300 km a otros modos de transporte de aquí a 2030).

Para cumplir las funciones que tiene asignadas en relación con la política común de transportes, la Comisión necesita estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas, regulares y completas sobre el volumen y la evolución de los transportes de mercancías por carretera efectuados por medio de vehículos matriculados en la Unión Europea, así como sobre el nivel de utilización de los vehículos que realizan dichos transportes.

Los datos recogidos en el marco del Reglamento (UE) n.º 70/2012 también son sumamente valiosos para las organizaciones profesionales, las empresas de transporte, los investigadores y los modelistas en el ámbito del transporte por carretera, ya que un conocimiento profundo del mercado contribuye a la mejora de la competitividad de las empresas en el sector.

1.4. COBERTURA EN TÉRMINOS DE ESTADOS MIEMBROS Y DE TERCEROS PAÍSES

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 se aplica directa e íntegramente a todos los Estados miembros.

En el mencionado Reglamento se exige a todos los Estados miembros que faciliten datos. Con arreglo a lo dispuesto en su artículo 1, apartado 3, Malta es la única excepción a esta regla, dado el bajo número de vehículos de transporte de mercancías por carretera matriculados en ese país y que cuentan con una copia auténtica de la licencia comunitaria. La recogida de datos significativos y fiables a partir de una pequeña flota de vehículos impondría una carga desproporcionada para las empresas maltesas.

Dos países de la AELC, a saber, Noruega y Suiza, también facilitan datos.

[2] Cada Estado miembro tiene además la facultad de excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento los vehículos de transporte por carretera cuya capacidad de carga o cuyo peso máximo autorizado sea inferior a un determinado límite. Este límite no puede exceder de 3,5 toneladas de capacidad de carga o de 6 toneladas de peso máximo autorizado para los vehículos automóviles aislados.

[3] COM(2011) 144 de 28.3.2011.

2. SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

2.1. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES

El cumplimiento de las obligaciones de suministro de datos definidas en el Reglamento (UE) n.º 70/2012 es muy alto. Todos los Estados miembros entregaron las series de datos solicitadas, con retrasos únicamente en un número reducido de casos, debido principalmente a cambios informáticos a nivel nacional. Gracias a ello es posible producir estadísticas de alta calidad y fiables sobre el transporte de mercancías por carretera en Europa.

2.2. MÉTODOS DE RECOGIDA DE DATOS UTILIZADOS EN LOS ESTADOS MIEMBROS

Las disposiciones metodológicas del Reglamento (UE) n.º 70/2012 establecen un marco común para garantizar la recogida armonizada de datos y la comparabilidad de los mismos.

La Comisión reúne información sobre los métodos nacionales de recogida de datos (el uso de registros, la metodología de muestreo, la cobertura, etc.) cada tres años, y la comunica en el documento *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* [Metodologías utilizadas en las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros y los países candidatos].

2.3. CARGA ADMINISTRATIVA PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 se concibió con el fin específico de reducir al máximo la carga para los Estados miembros. En la mayoría de países notificantes no fue necesario tomar medidas adicionales, ya que bastaba con los procesos existentes para cumplir los requisitos relativos a la recopilación de datos. La Comisión también recogió información sobre la carga para los encuestados.

En términos generales, solamente unos pocos Estados miembros pudieron evaluar con precisión la carga generada por la aplicación del Reglamento. No obstante, podrían extraerse las conclusiones siguientes:

- En lo que respecta al suministro periódico de datos, la inmensa mayoría de los países notificantes que respondieron consideraba aceptable la carga de trabajo.
- La carga de la recogida de datos varía considerablemente de un país a otro, lo que depende esencialmente de los sistemas nacionales de compilación de datos disponibles. Más concretamente, según la muestra de los países declarantes que facilitaron información al respecto, cabe señalar lo siguiente:
    - el tiempo medio que necesitan los declarantes para comunicar datos sobre un vehículo con recorridos durante el período de encuesta se estimó en unos 10 a 45 minutos, dependiendo del sistema de recogida de datos utilizado;
    - el tiempo medio que necesitan los declarantes para comunicar datos sobre un vehículo sin actividad durante el período de encuesta se estimó entre 2 y 7 minutos;
    - la posibilidad de recoger y enviar datos en formato electrónico reduce significativamente la carga que supone la notificación para los declarantes.

Es preciso señalar que la carga provocada por la encuesta sobre la recogida de datos realizada en el contexto del Reglamento (UE) n.º 70/2012 se ve compensada por el valor añadido de las estadísticas resultantes. Concretamente:

- La Comisión gestiona los microdatos nacionales confidenciales facilitados por cada Estado miembro y recopila datos nacionales detallados (cuadros del capítulo D). Estos cuadros permiten a cada país notificante obtener información estadística completa sobre todas las operaciones de transporte de mercancías por carretera en su territorio por parte de camiones matriculados en otros países de la UE (excepto Malta), en Suiza y en Noruega. La aplicación del Reglamento en cuestión y el servicio prestado por la Comisión evita la duplicación de la recogida de datos a nivel nacional sobre camiones extranjeros.
- Las estadísticas producidas interesan mucho a los países participantes; los resultados de la encuesta proporcionan valor añadido y son fundamentales para el seguimiento del mercado del transporte por carretera en Europa.
- La recogida y la gestión de la información a nivel de microdatos aporta flexibilidad para responder a las necesidades políticas específicas de la UE en las que se requiere información estadística, sin demora y sin que se precise esfuerzo adicional a nivel nacional. Los servicios responsables de las políticas necesitan a menudo dicha información para redactar informes o evaluar la legislación y los objetivos políticos pertinentes.

2.4. REDUCCIÓN Y SIMPLIFICACIÓN DE LA CARGA ADMINISTRATIVA

La reducción y la simplificación de la carga administrativa son una preocupación constante de la Comisión. Sobre la base de los comentarios de los Estados miembros, la Comisión, en colaboración con los institutos nacionales de estadística, está llevando a cabo acciones específicas a fin de reducir la carga que supone la recogida de datos y la notificación para las autoridades nacionales y los encuestados. Entre las mencionadas acciones se incluyen:

1. desarrollar herramientas para facilitar la notificación de datos regionales detallados (NUTS 3);
2. desarrollar herramientas y rutinas de transmisión y validación de microdatos automatizadas, con el fin de proporcionar información a los Estados miembros sobre la calidad de los datos y los errores específicos para cada serie de datos;
3. fomentar los cuestionarios electrónicos y los sistemas de notificación basados en la web a nivel nacional y prestar asistencia a la hora de su aplicación;
4. organizar reuniones periódicas de expertos nacionales de los Estados miembros (grupos de trabajo y grupos operativos) y de países vecinos para intercambiar buenas prácticas y discutir sobre la calidad de los datos, los problemas y las soluciones.

2.5. VALIDACIÓN DE LOS DATOS Y CALIDAD DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS RECIBIDOS

Si bien los Estados miembros son responsables de la calidad de la realización de la encuesta sobre el transporte de mercancías por carretera, la Comisión adopta todas las medidas necesarias para detectar errores en los datos recibidos y mantiene un sistema informático eficaz y fiable para la validación y el tratamiento de los datos. La Comisión informa periódicamente a los Estados miembros sobre cuestiones que pudieran requerir más investigación.

Los países notificantes hacen todos los esfuerzos razonables para corregir los errores, especialmente los recurrentes. El procedimiento de validación incluye la validación de los microdatos de carácter trimestral y anual, así como controles de las series temporales correspondientes al transporte nacional, internacional y total:

- *Validación de los microdatos*: para velar por la producción de series de datos exentas de errores, los países notificantes reciben un informe de validación por cada envío de datos que contiene información detallada a nivel de microdatos a fin de permitir la fácil corrección de los errores detectados. Esto se lleva a cabo tras un proceso iterativo hasta que se hayan corregido todos los errores detectados. Por otra parte, la Comisión desarrolla constantemente sus normas de validación para hacer frente a necesidades cambiantes y garantizar la producción de estadísticas de alta calidad.
- *Controles de las series temporales*: la Comisión (Eurostat) considera importante identificar los valores anómalos en las series temporales antes de publicar los datos, ya que las estadísticas de transporte de mercancías por carretera se utilizan en distintos informes de dicha institución para obtener conclusiones sobre la evolución del mercado de tal tipo de transporte. Además, exige específicamente que los países notificantes confirmen las tendencias si se observan variaciones significativas. En caso necesario, los Estados miembros envían series de datos revisadas o explicaciones sobre las razones subyacentes a las variaciones significativas de las series temporales.

Todos los países notificantes revisan los datos si hay errores.

2.6. APOYO METODOLÓGICO A LOS ESTADOS MIEMBROS

La Comisión proporciona permanentemente apoyo metodológico y técnico para la aplicación del Reglamento sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera y vela por el mantenimiento de un sistema de información de datos y metadatos de gran calidad.

A fin de proporcionar a los países notificantes orientación metodológica sobre la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 70/2012, la Comisión ha elaborado dos manuales de referencia, a saber:

- *Road freight transport methodology*[4] [«Metodología relativa al transporte de mercancías por carretera»], en el que se esboza la base metodológica para la compilación de estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros, los países candidatos y los países de la AELC;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries*[5] [«Metodologías utilizadas en encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros y los países candidatos»], en el que se presentan los aspectos metodológicos de las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera realizadas en los países notificantes.

[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. RESULTADOS ESTADÍSTICOS[6]

3.1. TENDENCIAS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN LA UE

En la Unión Europea, el transporte de mercancías por carretera representa la parte principal del transporte terrestre de mercancías (alrededor del 75 %, porcentaje que ha permanecido relativamente estable a lo largo de la última década). En 2015, la actividad del transporte de mercancías por carretera, medida en toneladas-kilómetro, aumentó un 2,4 % con respecto a 2014. No obstante, aún se situaba un 7,6 % por debajo del máximo antes de la crisis alcanzado en 2007 y solo ligeramente por encima del nivel de 2010 (0,7 %).

El transporte nacional realizado por empresas nacionales representa alrededor de dos tercios del total de la actividad de transporte de mercancías por carretera, mientras que la tasa de penetración del cabotaje correspondiente a 2015 se situó en torno al 3 %, es decir, los transportistas extranjeros realizaron una media del 3 % del total de las actividades nacionales de transporte de mercancías por carretera en la UE.

La profundización de la integración del mercado único de la UE contribuye a que las tasas de crecimiento de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera sean superiores a las correspondientes al ámbito nacional. Entre 2005 y 2015, el número de toneladas-kilómetro de las actividades nacionales de transporte por carretera realizadas por transportistas nacionales disminuyó un 6,5 %, mientras que las de operaciones de transporte internacional (incluido el cabotaje) aumentó un 14,9 %.

3.2. DIFUSIÓN DE LOS DATOS

3.2.1. Tablas de difusión de Eurobase

Los datos agregados se cargan en Eurobase, la base de datos de difusión de referencia de la Comisión (Eurostat), en cuanto han superado los controles de validación. Los usuarios pueden obtener tablas estadísticas detalladas, difundidas en consonancia con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 6/2003 de la Comisión, de 30 de diciembre de 2002, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera[7], en relación con los datos enviados en el marco del Reglamento (UE) n.º 70/2012, para el período de 1999 en adelante.

3.2.2. Publicaciones

La Comisión (Eurostat) también elabora los artículos *Statistics Explained*[8] [«Estadísticas explicadas»], que abarcan los siguientes temas:

- Tendencias generales del transporte de mercancías por carretera
- El transporte de mercancías por carretera por características del vehículo
- El transporte de mercancías por carretera por características del trayecto

[6] Los datos estadísticos y el análisis de las tendencias están disponibles en la página web de la Comisión (Eurostat): (http://ec.europa.eu/eurostat) y en los informes al efecto de la Comisión (DG MOVE): (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf)

[7] Reglamento (CE) n.º 6/2003 de la Comisión, de 30 de diciembre de 2002, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera (texto pertinente a efectos del EEE), DO L 1 de 4.1.2003, p. 45.

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

- El transporte de mercancías por carretera por tipo de productos

Estos artículos se actualizan anualmente, una vez se da por terminada la recogida de datos correspondientes a un determinado año de referencia.

De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 557/2013 de la Comisión, de 17 de junio de 2013, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la estadística europea, en lo que respecta al acceso a datos confidenciales con fines científicos[9], los microdatos relativos al transporte de mercancías por carretera se anonimizan y se ponen a disposición de los investigadores como archivos para fines científicos.

4. DESARROLLO ULTERIOR DE LAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

En 2015-2016 se celebraron varias reuniones de grupos operativos y de grupos de trabajo con los Estados miembros para examinar y proponer maneras de mejorar la calidad de los datos y de reducir la carga que representa la recogida de los datos, y para tratar de la viabilidad de la recogida de información sobre desplazamientos de camiones vacíos con carácter obligatorio y de datos relacionados con el consumo de combustible de los camiones. Durante dichas reuniones se identificaron una serie de ámbitos en los que los conocimientos especializados existentes pueden contribuir a mejorar la calidad de los datos y a reducir la carga que representa la recogida de datos, a saber:

- la comunicación de información sobre los vehículos no utilizados,
- la simplificación del cuestionario de la encuesta,
- la utilización de datos administrativos,
- la evaluación comparativa de los resultados de la encuesta,
- la utilización de nuevas formas de comunicar los datos de la encuesta.

En la última versión del Manual relativo a las estadísticas del transporte de mercancías por carretera, la Comisión presentó las buenas prácticas de algunos Estados miembros en los ámbitos mencionados. Estas apoyarán el futuro desarrollo de las estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera, mejorarán la calidad de los datos y reducirán la carga que representa la notificación. Los Estados miembros siguen siendo reacios a aceptar la recogida obligatoria de información sobre los recorridos en vacío (ahora es voluntaria) y la recogida de datos sobre el consumo de combustible de los camiones debido al consiguiente aumento de la carga que representa la notificación. Al mismo tiempo, en los últimos años se ha observado una mejora en la disponibilidad de estadísticas comunicadas voluntariamente por los Estados miembros. Además, en el ámbito de la estadísticas sobre energía se realizan esfuerzos por producir estadísticas más detalladas sobre el consumo de combustible en el sector del transporte, garantizando la coherencia con los balances energéticos globales.

[9] Reglamento (UE) n.º 557/2013 de la Comisión, de 17 de junio de 2013, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la estadística europea, en lo que respecta al acceso a datos confidenciales con fines científicos, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 831/2002 de la Comisión. Texto pertinente a efectos del EEE. DO L 164 de 18.6.2013, p. 16.

5. CONCLUSIONES

La experiencia adquirida y los resultados obtenidos con la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012 pueden considerarse muy positivos. Los recursos asignados para mantener la producción estadística, tanto a nivel nacional como de la Comisión, han permitido la obtención de resultados comparables y de alta calidad. La Comisión apoya a los Estados miembros a la hora de aplicar el Reglamento y de producir estadísticas de alta calidad. Ha creado y mantenido un sistema de información y ha reforzado la comunicación, a fin de minimizar la carga para los países notificantes. Asimismo, ha proporcionado orientaciones para seguir mejorando la calidad de los datos y reducir la carga que representa la recogida y la notificación de los datos mediante la publicación de buenas prácticas nacionales.

El Reglamento ha resultado ser un instrumento eficiente y eficaz para la producción de estadísticas de alta calidad, fiables y comparables sobre el transporte de mercancías por carretera tanto a nivel nacional como de la UE, y ha evitado la duplicación de las tareas. En un Estado miembro, la encuesta nacional sobre el transporte de mercancías por carretera ha sido sustituida por la encuesta sobre el transporte de mercancías regulada por el Reglamento (UE) n.º 70/2012. La Comisión anima a otros Estados miembros a seguir este ejemplo. Las estadísticas producidas se utilizan regularmente para el seguimiento y la evaluación de las políticas en materia de transporte de mercancías por carretera a nivel nacional y de la UE.