COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

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

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

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 ... 3
1.1. Obiectivul raportului ... 3
1.2. Context: cadrul juridic ... 3
1.3. Contextul politic ... 4
1.4. Statele membre și alte țări vizate de prezentul raport ... 4
2. PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI ... 5
2.1. Respectarea obligațiilor legale ... 5
2.2. Metodele utilizate pentru colectarea datelor ... 5
2.3. Sarcina administrativă ... 5
2.4. Reducerea sarcinilor administrative și simplificarea ... 6
2.5. Validarea datelor și calitatea datelor statistice transmise ... 6
2.5.1. Validarea microdatelor și verificarea seriilor cronologice ... 6
2.5.2. Evaluare comparativă a rezultatelor cu alte statistici ... 7
2.6. Sprijin metodologic ... 7
3. REZULTATE STATISTICE ... 9
3.1. Tendințe ale transportului rutier de mărfuri în UE ... 9
3.1.1. Evoluția transportului rutier de mărfuri în UE ... 9
3.1.2. Cabotaj ... 10
3.2. Publicarea datelor ... 10
3.2.1. Tabele Eurobase ... 10
3.2.2. Publicații ... 10
4. PROPUNERI PENTRU NOI EVOLUȚII ... 11
4.1. Noi provocări ... 11
4.2. Propuneri pentru dezvoltarea temeiului juridic ... 11
5. CONCLUZII ... 12

1. INTRODUCERE

1.1. OBIECTIVUL RAPORTULUI

Articolul 7 din Regulamentul privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri[1] prevede obligația Comisiei de a prezenta un raport privind punerea în aplicare a regulamentului către Parlamentul European și Consiliu până la 31 decembrie 2014.

Prezentul raport îndeplinește această cerință. El prezintă istoricul, contextul politic și domeniul de aplicare a legislației și discută punerea sa în aplicare, rezultatele statistice obținute și publicarea acestora. Raportul prezintă apoi evoluțiile viitoare posibile și concluzionează că regulamentul a îmbunătățit calitatea și actualitatea datelor.

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 și modificările ulterioare prin care s-a urmărit consolidarea temeiului juridic pentru colectarea datelor de transport rutier și punerea în conformitate cu dispozițiile Tratatului de la Lisabona delegând Comisiei competența de a adopta acte fără caracter legislativ și cu domeniu de aplicare general care completează sau modifică anumite elemente neesențiale ale unui act legislativ. Acesta prevede un temei juridic pentru colectarea unei game largi de date privind transportul rutier de mărfuri. În plus, furnizarea către Eurostat de microdate ale anchetei privind transportul rutier de mărfuri garantează calitatea și comparabilitatea informațiilor statistice produse.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 vizează să asigure transmiterea către Comisie, alte instituții ale UE și guverne naționale de statistici comparabile, fiabile, armonizate, regulate și complete 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 permite Eurostat, sub rezerva garanțiilor privind confidențialitatea, să ofere utilizatorilor tabele statistice conținând o mare diversitate de combinații de variabile.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 a fost conceput să limiteze la minimum sarcina impusă întreprinderilor 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 scurtă perioadă de timp (în general o săptămână). Statele membre pot, de asemenea, exclude vehiculele mai mici din anchetă[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. JO L 32, 3.2.2012.

[2] Fiecare stat membru poate exclude din domeniul de aplicare al regulamentului vehiculele de transport rutier cu o sarcină utilă sau greutate maximă inferioară unei anumite limite. Pentru un singur autovehicul, această limită nu poate depăși o sarcină utilă de 3,5 tone sau o greutate maximă admisă de 6 tone.

1.3. CONTEXTUL POLITIC

Elaborarea unei politici comune de transport necesită cunoștințe aprofundate cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri.

Relevanța politică a datelor este foarte ridicată: în Cartea albă „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 %). Statistici detaliate privind transportul rutier de mărfuri sunt necesare 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 marfă pe distanțe de peste 300 km către alte moduri de transport până în 2030). Documente de politică recente, cum ar fi Raportul Comisiei privind situația pieței transportului rutier de mărfuri în Uniunea Europeană[4], recurg, de asemenea, în mod frecvent la statistici privind transportul rutier de mărfuri. Pentru îndeplinirea sarcinilor sale în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor, Comisia are nevoie de date statistice comparabile, sigure, sincronizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri cu vehicule înmatriculate în UE și cu privire la gradul de utilizare a acestor vehicule.

Datele colectate în conformitate cu regulamentul 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 se aplică direct și în toate elementele sale în toate statele membre. Acesta nu trebuie să fie transpus în legislație națională. Regulamentul solicită tuturor statelor membre să furnizeze date. În temeiul articolului 1 alineatul (3), Malta este singura excepție de la această regulă, ținând seama de numărul scăzut de vehicule de transport rutier de mărfuri înmatriculate în Malta și autorizate să efectueze transporturi internaționale rutiere de mărfuri. Colectarea de date de înaltă calitate în domeniul transporturilor din parcul maltez ar impune o sarcină disproporționată asupra operatorilor maltezi de transport rutier de mărfuri, întrucât aceștia ar trebui să participe la anchete mai des decât omologii lor din alte țări.

Țările care nu sunt membre ale UE, Norvegia și Elveția, participă, de asemenea, pe deplin la colectarea de statistici privind transportul rutier de mărfuri în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 70/2012. Cele două țări SEE, Islanda și Liechtenstein sunt scutite, în prezent, de la obligația de a colecta statistici privind transportul rutier de mărfuri în conformitate cu regulamentul, având în vedere numărul limitat al autovehiculelor din parcul acestora angajate în transportul rutier internațional.

Țările candidate la aderarea la UE nu participă la această colectare de date.

[3] COM(2011) 144, 28.3.2011.
[4] COM(2014) 222, 14.4.2014.

2. PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI

2.1. RESPECTAREA OBLIGAțIILOR LEGALE

Conformitatea cu cerințele Regulamentului privind furnizarea datelor este, în general, bună. Toate statele membre furnizează seturile de date cerute cu puține întârzieri. Aceasta garantează producerea de statistici de înaltă calitate și fiabile privind transportul rutier de marfă în Europa.

2.2. METODELE UTILIZATE PENTRU COLECTAREA DATELOR

Regulamentul prevede un cadru comun prin care să se asigure colectarea armonizată a datelor și comparabilitatea rezultatelor. Eurostat colectează informații privind metodele de colectare a datelor naționale (utilizarea unor registre, 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

Regulamentul vizează să mențină un nivel scăzut al sarcinii pentru statele membre. În majoritatea țărilor raportoare, procesele existente erau conforme cerințelor în materie de colectare a datelor și nu a fost nevoie să se ia măsuri speciale. Eurostat a colectat informații din țările raportoare pentru a evalua sarcina legată de punerea în aplicare a regulamentului pentru respondenți.

Puține state membre au fost în măsură să evalueze sarcina cu precizie, dar se pot trage următoarele concluzii:

- privind furnizarea periodică a datelor, aproape toate țările care au răspuns au considerat volumul de muncă acceptabil.
- sarcina pe care o implică culegerea datelor diferă foarte mult de la o țară la alta, depinzând, în principal, de sistemele de compilare a datelor naționale disponibile. Țările care au elaborat sisteme de colectare de date electronice au redus sarcina respondenților și sarcina de prelucrare a datelor. Din informațiile furnizate, reiese că:
    - perioada medie necesară pentru a raporta date pentru un vehicul cu călătorii pe durata perioadei de anchetă a fost estimată la aproximativ 40 de minute (variind între 5 minute și 2 ore);
    - perioada medie necesară pentru a raporta date pentru un vehicul fără călătorii pe durata perioadei de anchetă a fost estimată la aproximativ 7 minute (variind între 3 minute și 15 minute);

Pentru Institutele Naționale de Statistică, cât și pentru respondenți, sarcina legată de efectuarea anchetei prevăzute de regulament este compensată prin valoarea adăugată a statisticilor rezultate. În special:

- Eurostat gestionează microdatele naționale confidențiale furnizate de fiecare stat membru și prelucrează date naționale detaliate (tabelele D). Aceste tabele permit

fiecărei țări raportoare să obțină informații statistice complete cu privire la toate operațiunile de transport rutier din țara lor, inclusiv camioanele înmatriculate în alte țări ale UE. Punerea în aplicare a prezentului regulament și serviciul furnizat de Eurostat evită suprapunerea eforturilor de colectare a datelor la nivel național cu privire la camioanele străine.

- Statisticile produse suscită o cerere puternică din partea țărilor raportoare deoarece ancheta se dovedește a fi foarte utilă pentru monitorizarea pieței transportului rutier de marfă în Europa.
- Colectarea și gestionarea informațiilor la nivel de microdate înseamnă că acestea pot fi utilizate într-o manieră flexibilă pentru a răspunde rapid nevoilor specifice legate de politicile UE pentru o serie de statistici, fără întârziere și fără efort suplimentar la nivel național, de exemplu redactarea rapoartelor sau evaluarea legislației și obiectivelor de politică. În practică, printre exemple se numără elaborarea de statistici pe categorie de distanță, cu privire la cursele fără încărcătură sau la cabotaj.

2.4. REDUCEREA SARCINILOR ADMINISTRATIVE ȘI SIMPLIFICAREA

Simplificarea și reducerea sarcinii de colectare și raportare a datelor este una dintre preocupările continue ale Eurostat. Eurostat acționează pe baza feedback-ului din partea statelor membre, în colaborare cu institutele de statistică naționale, prin:

1. punerea la dispoziție a unor instrumente (de exemplu WebILSE) pentru a facilita raportarea de date la nivel regional (NUTS 3) detaliate;
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 ansamblu de date;
3. promovarea înființării unor chestionare electronice și a unor sisteme de raportare online la nivel național și contribuția la acestea;
4. organizarea de reuniuni periodice ale experților naționali din toate statele membre pentru a face schimb de bune practici și pentru a discuta calitatea datelor, problemelor și soluțiilor.

2.5. VALIDAREA DATELOR ȘI CALITATEA DATELOR STATISTICE TRANSMISE

2.5.1. Validarea microdatelor și verificarea seriilor cronologice

Cu toate că statele membre sunt responsabile de calitatea modului de desfășurare a anchetei privind transportul rutier de mărfuri, Eurostat lucrează pentru a detecta erori în datele transmise și pentru a menține un sistem informatic fiabil și performant de validare și prelucrare a datelor. Eurostat oferă feedback periodic statelor membre privind aspecte care pot impune investigații suplimentare.

Țările raportoare depun toate eforturile rezonabile pentru a remedia erorile de date. Procedura de validare a Eurostat cuprinde măsuri pentru validarea microdatelor detectând erori în codurile utilizate, format și valorile aflate în afara limitelor. Verificările seriilor cronologice suplimentare pentru transportul național, internațional și transportul total sunt realizate atât pentru date trimestriale, cât și pentru date anuale:

- microdate: pentru a le ajuta să producă seturi de date cât mai lipsite de erori cu putință, țările raportoare primesc un raport de validare pentru fiecare lot de date transmise, care conține detalii la nivel de microdate pentru a permite ca erorile detectate să fie corectate mai ușor. Un proces iterativ este urmat până ce toate aceste erori au fost corectate. De asemenea, Eurostat își adaptează regulile de validare pentru a răspunde noilor nevoi și pentru a asigura un nivel ridicat și îmbunătățit al calității și coerenței datelor.

- serii cronologice: Eurostat consideră că este extrem de important să se identifice valorile aberante în seriile cronologice înainte de publicarea datelor, întrucât statisticile transportului rutier de mărfuri sunt utilizate în diverse rapoarte ale Comisiei și servesc pentru a trage concluzii privind evoluțiile de pe piața transportului rutier de mărfuri. Eurostat acordă o atenție specială obținerii din partea țărilor raportoare a unei confirmări a tendințelor dacă se observă variații semnificative. Dacă este necesar, sunt transmise seturi de date revizuite sau sunt furnizate explicații privind motivele care stau la baza puternicelor variații observate în seriile cronologice.

În general, toate țările raportoare revizuiesc datele și corectează erorile detectate.

2.5.2. Evaluare comparativă a rezultatelor cu alte statistici

Statisticile europene privind transportul rutier de mărfuri colectate în conformitate cu regulamentul sunt elaborate pe baza țării de înmatriculare a vehiculelor. În fiecare țară raportoare se colectează un eșantion de date cu privire la parcursurile efectuate în interiorul frontierelor naționale, cât și în exteriorul granițelor sale, de către camioanele înmatriculate în țara respectivă, dar nu se colectează informații în ceea ce privește transporturile efectuate pe teritoriul național de către transportatorii străini. Întrucât nu există informații colectate de două ori de către țări diferite cu privire la aceeași operațiune, calitatea rezultatelor nu poate fi verificată prin intermediul controalelor „în oglindă”. Calitatea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri poate fi verificată doar prin utilizarea altor surse de date sau anchete complementare.

Ancheta CAFT (Cross Alpine Freight Survey, ancheta privind transportul de marfă transalpin) este o anchetă de teren efectuată o dată la cinci sau șase ani la frontierele elvețiene. Ea este o anchetă foarte diferită de ancheta realizată în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 70/2012 și prezintă foarte puține suprapuneri cu aceasta. Eurostat, pe baza unui număr de ipoteze, a comparat datele sale obținute pe baza regulamentului privind transportul rutier de marfă cu datele CAFT (Cross Alpine Freight Survey, ancheta privind transportul de marfă transalpin). Făcând abstracție de valorile aberante puțin importante, datorate probabil dimensiunii reduse a eșantioanelor și metodei de anchetă, există o bună corelare între sursele de date, ceea ce demonstrează calitatea datelor transmise în temeiul regulamentului. Eurostat intenționează să repete această experiență în viitor, pentru a asigura coerența și calitatea statisticilor produse.

2.6. SPRIJIN METODOLOGIC

Eurostat oferă asistență tehnică și metodologică continuă statelor membre pentru punerea în aplicare a regulamentului și se depun eforturi pentru a menține un sistem de date și metadate de înaltă calitate.

Eurostat a elaborat două manuale care conțin orientări metodologice adresate țărilor raportoare:

- *Road freight transport methodology*, (Metodologia transportului rutier de mărfuri), care stă la baza metodologiei pentru compilarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre, țările candidate și țările membre ale Asociației Europene a Liberului Schimb (AELS); precum și
- *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).

Aceste manuale sunt actualizate în mod periodic pentru a reflecta evoluțiile în colectarea datelor privind transportul rutier de mărfuri. Ultimele versiuni pot fi descărcate de pe site-ul internet al Eurostat[5].

[5] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/publications

3. REZULTATE STATISTICE

3.1. TENDINȚE ALE TRANSPORTULUI RUTIER DE MĂRFURI ÎN UE

3.1.1. Evoluția transportului rutier de mărfuri în UE

Transportul rutier rămâne cel mai important mijloc de transport de bunuri. În tone-km, acesta reprezintă peste 70 % din toate modurile de transport interior, acest procent fiind relativ stabil în decursul ultimului deceniu. Cu toate acestea, recenta criză economică a avut un impact semnificativ asupra transportului rutier de mărfuri în Europa. În 2012, activitatea de transport rutier de marfă din UE, măsurată în tone-km era cu aproximativ 12 % mai scăzută decât nivelul de vârf al acesteia înregistrat în 2007.

Transportul național prin transportatorii naționali reprezintă aproape două treimi din totalul transportului rutier de mărfuri. Transportul național efectuat de transportatorii străini reprezintă aproximativ 1,5 % din transportul total rutier de mărfuri și aproximativ 2,0 % din totalul transportului rutier de mărfuri național. Rata de penetrare a operațiunilor de cabotaj, care măsoară proporția transportatorilor străini în cadrul pieței naționale de transport rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț, a fost de 2,3 % în 2012. Aceasta a crescut recent, într-o anumită măsură, în special ca urmare a ridicării restricțiilor tranzitorii impuse transportatorilor din țările care au aderat la UE în 2004 și 2007.

Cota transportului internațional (inclusiv transportul „efectuat de terți") a crescut în cursul ultimului deceniu de la 30 % din totalul transportului rutier de mărfuri în 2004 la 33 % în 2012, reflectând efectul pieței unice în Uniunea Europeană. Aproximativ 78 % din transportul internațional este efectuat de transportatorii înregistrați în una dintre cele două țări între care circulă mărfurile. Restul de 22 % este efectuat de către operatorii de transport dintr-o țară terță europeană ca parte a operațiunilor de transport „efectuat de terți", segmentul de piață cu cea mai rapidă creștere în ultimul deceniu.

În 2012, operațiunile de transport în numele unui terț (transport contra remunerație) au reprezentat 85 % din transportul rutier de mărfuri total, restul de 15 % fiind operațiuni pe cont propriu.

Între 2008 și 2012, au fost observate scăderi pentru toate clasele de distanță, reculul cel mai important afectând distanțele cele mai scurte și cele mai lungi: în 2012, transportul în tone-km pentru parcursurile sub 150 km a fost de 15 % în raport cu nivelul din 2008, în timp ce pentru parcursurile peste 1 000 km a fost de 14 %. În plus, 56 % din transporturile de mărfuri (în ceea ce privește numărul de tone-kilometri) depășesc 300 de kilometri. Politica UE în domeniul transporturilor vizează trecerea în procent de 30 % de la transportul rutier pe distanțe mai lungi până în 2030 către transportul feroviar și transportul maritim și de peste 50 % până în 2050.

În ceea ce privește tonele transportate, principalele grupuri de produse transportate în statele membre au fost produsele industriei extractive (26 % din total în 2012), alte produse minerale non-metalice (14 %) , alimente, băuturi și tutun (12 %) și produse agricole (9 %). Principalele grupe de produse în tone-kilometri au fost alimentele, băuturile și tutunul (17 % din total), produsele agricole (11 %), alte produse minerale nemetalice (8 %), produsele chimice și minereurile metalifere (8 % fiecare), produsele din metal și produsele din lemn (7 % fiecare).

3.1.2. Cabotaj

Cabotajul maritim, adică transportul național contra cost în numele unui terț efectuat de transportatorii străini, este în prezent încă o dată în prim-planul politicii UE în materie de transport rutier. Normele existente privind cabotajul, prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009[6], precum și adecvarea reglementărilor lor, sunt în curs de a fi evaluate. Activitățile Comisiei în acest domeniu se bazează în mare parte pe datele colectate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012. În același timp, subiectul cabotajului câștigă în importanță politică în mai multe state membre, după cum au demonstrat recentele discuții purtate în cadrul Grupului de lucru privind statisticile în domeniul transportului rutier de marfă. Unele asociații profesionale consideră că nivelul cabotajului este mai mare decât cel reflectat în statisticile oficiale ale Eurostat, deși în prezent nu există dovezi care să susțină această afirmație.

În ciuda cotei relativ mici a cabotajului din ansamblul operațiunilor de transport rutier, este necesar să se îmbunătățească în continuare calitatea statisticilor relevante. În 2014, Grupul de lucru privind statisticile legate de transportul rutier de mărfuri a concluzionat că îmbunătățirea calității generale a anchetei (prin creșterea ratei de răspuns, sporirea calității registrelor, o mai bună eșantionare, îmbunătățirea instrumentelor de transmitere a datelor, etc.) ar îmbunătăți în cele din urmă precizia datelor privitoare la cabotaj. Eurostat va urmări îndeaproape evoluțiile politice din acest domeniu și va reevalua în consecință situația statistică. Eurostat va continua, de asemenea, să publice date cu privire la rata de penetrare a operațiunilor de cabotaj pentru a sprijini dezbaterea.

3.2. PUBLICAREA DATELOR

3.2.1. Tabele Eurobase

Datele agregate sunt încărcate în Eurobase, baza de date de referință a Eurostat, de îndată ce acestea au trecut controalele de validare. Utilizatorii pot, prin urmare, obține mai multe tabele statistice în temeiul Regulamentului Comisiei (CE) nr. 6/2003 privind difuzarea statisticilor referitoare la transportul rutier de mărfuri, bazate pe datele transmise în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012, care acoperă perioada cu începere din 1999. Ansamblul de metadate disponibile în Eurobase este actualizat periodic pentru a reflecta cele mai recente evoluții metodologice din diferitele țări raportoare.

3.2.2. Publicații

Eurostat produce, de asemenea, articolele din seria *Statistics Explained* (Statistici explicate), care acoperă următoarele subiecte (a se vedea linkurile corespunzătoare):

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

[6] JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

• Road freight transport statistics – cabotage (Statistici privind transportul rutier de mărfuri - cabotaj)

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

4. PROPUNERI PENTRU NOI EVOLUȚII

4.1. NOI PROVOCĂRI

Eforturile care vizează reducerea sarcinii de răspuns pentru respondenți și creșterea ratei de răspuns și a calității datelor vor continua.

Eurostat și statele membre au identificat deja o serie de noi domenii de acțiune, cum ar fi:

- dezvoltarea mecanismelor existente de raportare a datelor pentru a le permite respondenților să furnizeze mai multe date de o calitate mai bună, reducând, în același timp, sarcina și costurile raportării: unele țări raportoare au început deja să introducă noi standarde, cum ar fi formatul XML, care să permită transmiterea mai rapidă a datelor, sporind, în același timp, coerența și fiabilitatea acestora;
- utilizarea unor sisteme de taxare electronică pentru a completa și compara rezultatele anchetelor și pentru a îmbunătăți calitatea datelor;
- exploatarea în continuare a datelor disponibile pentru a modela fluxurile de transport și a stabili parametri utili pentru politica de transport și modelare, cum ar fi factorii de sarcină medii pe tip de transport sau categoria de distanță;
- contribuția în a face rezultatele anchetei mai utile pentru evaluarea deschiderii pieței, eficienței transportului, tendințelor transportului rutier și distribuției modale;
- contribuția în a face rezultatele anchetei mai utile pentru obținerea unor date statistice mai detaliate privind emisiile de gaze cu efect de seră provenite din transportul rutier.

4.2. PROPUNERI PENTRU DEZVOLTAREA TEMEIULUI JURIDIC

Deși Regulamentul (UE) nr. 70/2012 prevede o bază bună de evaluare actuală a pieței transportului rutier de marfă, au fost identificate modalități de a răspunde noilor necesități în materie de date rezultate din evoluțiile politice, fără a crește în mod semnificativ sarcina de raportare. Acestea pot fi discutate cu statele membre în cadrul viitoarelor reuniuni ale grupurilor de lucru.

Aceasta va putea include:

- colectarea de date privind consumul de energie în transportul rutier de marfă: colectarea de date de acest tip, efectuată deja de către unele state membre, poate fi introdusă pe o bază voluntară și la un nivel agregat (cu frecvență anuală); aceasta ar permite o evaluare mai precisă a impactului transportului rutier de mărfuri privind producerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- colectarea obligatorie a datelor privind „deplasări fără încărcătură”: aceasta este opțională în prezent în temeiul regulamentului, și nu toate țările raportează

vehicul-kilometri fără încărcătură; introducerea obligativității colectării acestor date ar permite o mai bună evaluare a eficienței energetice și eficienței operaționale a sectorul transportului rutier de mărfuri din UE.

5. CONCLUZII

Punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 a avut un impact extrem de pozitiv, permițând producerea rapidă de rezultate comparabile, de înaltă calitate.

Eurostat face eforturi considerabile pentru a ajuta statele membre să pună în aplicare regulamentul și să producă statistici de înaltă calitate. Eurostat a elaborat un sistem de informare și a introdus metode de comunicare menite să reducă la minimum sarcina de gestionare a datelor pentru țările raportoare. Eurostat își va adapta în mod continuu normele de validare pentru a le face mai practice și mai eficiente în verificarea și prelucrarea datelor și pentru a ajuta, astfel, statele membre să reducă sarcina de raportare atât pentru respondenți cât și pentru administrații.

Regulamentul s-a dovedit indispensabil pentru producerea statisticilor naționale și ale UE în domeniul transportul rutier de mărfuri și evitarea suprapunerii eforturilor. Statisticile sunt utilizate în mod regulat în monitorizarea și evaluarea politicilor de transport rutier de mărfuri la nivel național și la nivelul UE. Publicarea datelor a sporit vizibilitatea acestora și a oferit o rentabilitate mai mare a investirii resurselor.