COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación del Reglamento (UE) nº 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

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la aplicación del Reglamento (UE) nº 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: el marco jurídico 2
1.3. Contexto político 3
1.4. Cobertura de los Estados miembros y de otros países 3
2. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO 4
2.1. Cumplimiento de las obligaciones legales 4
2.2. Métodos de recogida de datos utilizados 4
2.3. Carga administrativa 4
2.4. Reducción y simplificación de la carga administrativa 5
2.5. Validación de los datos y calidad de los datos estadísticos enviados 5
2.5.1. Validación de los microdatos y controles de las series temporales 5
2.5.2. Evaluación comparativa de los resultados con otras estadísticas 6
2.6. Apoyo metodológico 7
3. RESULTADOS ESTADÍSTICOS 8
3.1. Tendencias del transporte de mercancías por carretera en la UE 8
3.1.1. Evolución del transporte de mercancías por carretera en la UE 8
3.1.2. Cabotaje 9
3.2. Publicación de los datos 9
3.2.1. Cuadros de Eurobase 9
3.2.2. Publicaciones 10
4. PROPUESTAS DE NUEVAS ACCIONES 10
4.1. Nuevos retos 10
4.2. Propuestas para el desarrollo de la base jurídica 10
5. CONCLUSIONES 11

1. INTRODUCCIÓN

1.1. FINALIDAD DEL INFORME

En el artículo 7 del Reglamento sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera[1] se exige que la Comisión presente un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

El presente informe satisface este requisito. En él se describen los antecedentes, el contexto político y el ámbito de aplicación de la legislación, y se debate su ejecución, sus resultados estadísticos y su publicación. A continuación, se describen posibles evoluciones futuras y se llega a la conclusión de que el Reglamento ha permitido mejorar la calidad y la puntualidad de los datos.

1.2. ANTECEDENTES: EL MARCO JURÍDICO

El Reglamento (UE) nº 70/2012 es una refundición del Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998, y sus sucesivas modificaciones, que tenía por objeto consolidar la base jurídica para la recogida de datos sobre transporte por carretera y alinearla con el Tratado de Lisboa delegando en la Comisión las competencias para adoptar actos no legislativos de aplicación general que completen o modifiquen determinados elementos no esenciales de un acto legislativo. En este Reglamento se establece una base jurídica para la recogida de una amplia gama de datos sobre el transporte de mercancías por carretera. Además, el suministro a Eurostat de microdatos de la encuesta sobre el transporte de mercancías por carretera garantiza la calidad y la comparabilidad de la información estadística producida.

El Reglamento (UE) nº 70/2012 tiene por objeto garantizar que se suministren a la Comisión, a otras instituciones de la UE y a los gobiernos 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 Eurostat en forma de microdatos: esto permite a Eurostat, dentro de los límites impuestos por las garantías de confidencialidad, proporcionar a los usuarios tablas estadísticas que contienen un gran número de diferentes combinaciones de variables.

El Reglamento (UE) nº 70/2012 se concibió con el fin de limitar a un mínimo la carga para las empresas de transporte. La recopilación de datos se basa en una encuesta por muestreo. De este modo, solamente se pide información acerca de una muestra de vehículos de transporte, y durante un breve período de tiempo (generalmente una semana). Asimismo, los Estados miembros pueden excluir a los vehículos más pequeños de la encuesta[2].

[1] Reglamento (UE) nº 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, DO L 32 de 3.2.2012.

[2] Cada Estado miembro puede excluir del ámbito de aplicación del Reglamento a los vehículos de transporte por carretera cuya capacidad de carga o cuyo peso máximo autorizado sea inferior a un determinado límite. Para los vehículos automóviles aislados, el límite no podrá superar una capacidad de carga de 3,5 toneladas o un peso máximo autorizado de 6 toneladas.

1.3. CONTEXTO POLÍTICO

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

La importancia que tienen los datos para la política 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 fijaban 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 objetivo 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 en 2030). Otros documentos estratégicos recientes, como el *Informe de la Comisión sobre la situación del mercado del transporte por carretera en la Unión Europea*[4], también utilizan ampliamente estadísticas de transporte de mercancías por carretera. Para llevar a cabo sus tareas en el marco de la política común de transporte, la Comisión necesita datos estadísticos comparables, fiables, sincronizados, periódicos y completos sobre el volumen y la evolución del transporte de mercancías por carretera realizado por vehículos matriculados en la UE, y sobre el grado de utilización de estos vehículos.

Los datos recogidos en virtud del Reglamento mencionado 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 DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES

El Reglamento se aplica directa e íntegramente a todos los Estados miembros. No debe transponerse a la legislación nacional. En él se exige a todos los Estados miembros que faciliten datos. Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, apartado 3, Malta es la única excepción a esta regla, dado el bajo número de vehículos de transporte de mercancías por carretera con matrícula maltesa y autorizados a efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera. La recogida de datos sobre transporte de alta calidad de la flota maltesa impondría una carga desproporcionada a los transportistas de Malta, ya que tendrían que participar en las encuestas con mayor frecuencia que sus homólogos de otros países.

Noruega y Suiza, que no forman parte de la UE, también participan plenamente en la recogida de estadísticas de transporte de mercancías por carretera con arreglo a lo establecido en el Reglamento (UE) nº 70/2012. En cuanto a Islandia y Liechtenstein, dos países que pertenecen al EEE, están actualmente exentos de la obligación de recoger estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera con arreglo al Reglamento, debido al número limitado de transportistas de sus flotas respectivas que efectúan transportes internacionales.

Los países candidatos a la UE no participan en la recogida de estos datos.

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

2. APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

2.1. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES

El cumplimiento de los requisitos del Reglamento sobre suministro de datos es generalmente satisfactorio. Todos los Estados miembros entregan las series de datos solicitadas, con pocos retrasos. De esta manera se garantiza la producción de estadísticas de alta calidad y fiables sobre el transporte de mercancías por carretera en Europa.

2.2. MÉTODOS DE RECOGIDA DE DATOS UTILIZADOS

El Reglamento establece un marco común para garantizar la recogida armonizada de datos y la comparabilidad de los resultados. Eurostat recoge 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 publica 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

El Reglamento está concebido para mantener a un nivel bajo la carga de los Estados miembros. En la mayoría de los países notificantes, los procesos existentes cumplían los requisitos de recogida de datos y no hubo que tomar medidas especiales. Eurostat ha recogido información procedente de los países notificantes para evaluar la carga que representa la aplicación del Reglamento para los declarantes.

Solamente unos pocos Estados miembros pudieron evaluar la carga con precisión, pero pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- En lo que respecta al suministro periódico de datos, casi todos los países que respondieron consideran 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. Los países que han creado sistemas electrónicos de recogida de datos reducen la carga para los declarantes y la carga que representa el tratamiento de los datos. De la información proporcionada se desprende lo siguiente:
    - el tiempo medio que necesitan los declarantes para comunicar datos sobre un vehículo con los recorridos durante el período de encuesta se estimó en unos 40 minutos (desde 5 minutos hasta 2 horas);
    - el tiempo medio que necesitan los declarantes para comunicar datos sobre un vehículo sin los recorridos durante el período de encuesta se estimó en unos 7 minutos (desde 3 minutos hasta 15 minutos).

La carga que representa realizar la encuesta exigida en virtud del Reglamento tanto para los institutos nacionales de estadística como para los declarantes se ve compensada por el valor añadido de las estadísticas resultantes. En particular:

- Eurostat 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 país, incluidos los camiones matriculados en otros países de la UE. La aplicación del Reglamento en cuestión y el servicio prestado por Eurostat evita la duplicación de la recogida de datos a nivel nacional sobre camiones extranjeros.
- Existe una fuerte demanda de las estadísticas producidas por parte de los países notificantes, ya que la encuesta está resultando muy útil para el seguimiento del mercado del transporte por carretera en Europa.
- La recopilación y la gestión de la información a nivel de microdatos significa que pueden utilizarse de forma flexible para satisfacer rápidamente las necesidades estratégicas específicas de la UE en relación con una serie de estadísticas, y sin ningún esfuerzo adicional a nivel nacional, por ejemplo, para redactar informes y evaluar la legislación y los objetivos políticos. En la práctica, se trata, por ejemplo, de la producción de estadísticas por clase de distancia, sobre trayectos en vacío o sobre cabotaje.

2.4. REDUCCIÓN Y SIMPLIFICACIÓN DE LA CARGA ADMINISTRATIVA

La simplificación y la reducción de la carga que representan la recogida y la notificación de datos es una de las preocupaciones constantes de Eurostat. Eurostat realiza una serie de acciones en relación con la información que transmiten los Estados miembros, en colaboración con los institutos nacionales de estadística, en concreto:

1. proporciona herramientas (por ejemplo, WebILSE) para facilitar la notificación de datos regionales detallados (NUTS 3);
2. crea 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 en cada serie de datos;
3. fomenta la creación de cuestionarios electrónicos y sistemas de notificación basados en la red a nivel nacional, y contribuye a su elaboración;
4. celebra reuniones periódicas de expertos nacionales de todos los Estados miembros 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 ENVIADOS

2.5.1. Validación de los microdatos y controles de las series temporales

Si bien los Estados miembros son responsables de la calidad de la realización de la encuesta sobre el transporte de mercancías por carretera, Eurostat está trabajando para detectar errores en los datos enviados y mantener un sistema informático de alto rendimiento y fiable para la validación y el tratamiento de los datos. Eurostat informa periódicamente a los Estados miembros sobre las cuestiones que pudieran requerir más investigación.

Los países notificantes hacen todos los esfuerzos razonables para corregir los errores en los datos. El procedimiento de validación de Eurostat incluye medidas para validar los errores de detección de microdatos en los códigos utilizados, el formato y los valores que están fuera de

su ámbito. Se llevan a cabo controles adicionales de las series temporales para el transporte nacional, internacional y total, tanto para los datos trimestrales como para los anuales:

- Microdatos: para ayudar a los países notificantes a producir series de datos que carezcan de errores en la medida de lo posible, estos reciben un informe de validación para cada lote de datos enviado, que contiene información detallada a nivel de microdatos a fin de permitir una corrección más fácil de los errores detectados. Esto se lleva a cabo tras un proceso iterativo hasta que se hayan corregido todos los errores detectados. Eurostat también adapta sus normas de validación para hacer frente a necesidades cambiantes y para garantizar una mayor y más amplia calidad y coherencia de los datos.

- Series temporales: Eurostat cree que es de gran importancia identificar 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 la Comisión y para extraer conclusiones sobre la evolución del mercado del transporte de mercancías por carretera. También presta una atención especial a conseguir que los países notificantes confirmen las tendencias si se observan variaciones significativas. En caso necesario, se transmiten las series de datos revisadas o bien se dan explicaciones sobre las razones subyacentes de las variaciones importantes de las series temporales.

Por lo general, todos los países notificantes revisan los datos y corrigen los errores detectados.

2.5.2. Evaluación comparativa de los resultados con otras estadísticas

Las estadísticas del transporte de mercancías por carretera en Europa recopiladas con arreglo al Reglamento se basan en el país de matriculación de los vehículos. Cada país notificante recoge una muestra de los desplazamientos, tanto dentro como fuera de su territorio, realizados por camiones matriculados en el país, pero no recoge información sobre el transporte efectuado por transportistas extranjeros dentro de su territorio. Dado que los diferentes países no recopilan dos veces información sobre la misma operación, no puede verificarse la calidad de los resultados mediante controles espejo. La calidad de las estadísticas del transporte de mercancías por carretera solo puede verificarse utilizando otras fuentes de datos complementarias o encuestas.

CAFT es una encuesta en carretera (que se realiza cada cinco o seis años) en las fronteras suizas. Es muy diferente de la encuesta basada en el Reglamento (UE) nº 70/2012 y tiene muy pocos solapamientos. Eurostat, a partir de una serie de supuestos, ha comparado sus datos reglamentarios sobre el transporte de mercancías por carretera con los datos de la encuesta CAFT (Cross-Alpine Freight Transport). Con excepción de los valores anómalos moderados, probablemente debidos al pequeño tamaño de las muestras y al método de la encuesta, existe una buena correlación entre las fuentes de datos, lo que pone de relieve la calidad de los datos enviados en el marco del Reglamento. Eurostat tiene la intención de repetir este ejercicio en el futuro para garantizar la coherencia y la calidad de las estadísticas producidas.

2.6. APOYO METODOLÓGICO

Eurostat proporciona apoyo metodológico y técnico continuo a los Estados miembros para que pongan en práctica el Reglamento y se procura mantener un sistema de información de datos y metadatos de gran calidad.

Eurostat ha elaborado dos manuales que contienen orientaciones metodológicas para los países notificantes:

- *La metodología del transporte de mercancías por carretera*, que constituye la base para la compilación de estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros, los países candidatos y los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC); así como
- *Las metodologías utilizadas en las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros y los países candidatos*.

Estos manuales se actualizan periódicamente a fin de reflejar la evolución de la recogida de datos sobre el transporte de mercancías por carretera. Pueden descargarse las últimas versiones desde el sitio web de Eurostat[5].

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

3. RESULTADOS ESTADÍSTICOS

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

3.1.1. Evolución del transporte de mercancías por carretera en la UE

El transporte por carretera sigue siendo el medio de transporte de mercancías más importante. En términos de tonelada por kilómetro, representa más del 70 % de todos los medios de transporte terrestre, y este porcentaje ha permanecido relativamente estable a lo largo de la última década. No obstante, la reciente crisis económica ha tenido un impacto significativo en el transporte de mercancías por carretera en Europa. En 2012, la actividad del transporte de mercancías por carretera en la UE, medida en toneladas por kilómetro, se encontraba aproximadamente un 12 % por debajo de su máximo en 2007.

El transporte nacional realizado por los transportistas nacionales representa casi dos tercios del total del transporte de mercancías por carretera. El transporte nacional efectuado por transportistas de otros países representa aproximadamente el 1,5 % del total del transporte de mercancías por carretera y cerca del 2,0 % del total nacional de este tipo de transporte. La tasa de penetración del cabotaje, que mide el porcentaje de transportistas extranjeros en el mercado nacional del transporte de mercancías por carretera por cuenta ajena, era del 2,3 % en 2012. Esta tasa ha crecido ligeramente en los últimos tiempos, en particular a raíz del levantamiento de las restricciones transitorias a los transportistas de los países que se adhirieron a la UE en 2004 y 2007.

El porcentaje del transporte internacional (incluido el transporte entre terceros países) ha aumentado a lo largo de la última década, pasando del 30 % del total del transporte de mercancías por carretera en 2004 al 33 % en 2012, lo que refleja el efecto del mercado único en la Unión Europea. Cerca del 78 % del transporte internacional es efectuado por transportistas matriculados en uno de los dos países entre los que se trasladan los productos. El 22 % restante lo llevan a cabo transportistas de un tercer país europeo como parte de operaciones de comercio entre terceros países, el segmento de mercado de mayor crecimiento a lo largo de la pasada década.

En 2012, las operaciones «por cuenta ajena» (transporte a cambio de una remuneración) representaron el 85 % del total del transporte de mercancías por carretera, mientras que el 15 % restante fueron operaciones «por cuenta propia».

Entre 2008 y 2012 se redujeron todas las clases de distancia, siendo las distancias más cortas y las más largas las que se vieron más afectadas: en 2012, el transporte en toneladas por kilómetro en el caso de los desplazamientos de menos de 150 kilómetros fue un 15 % inferior al nivel de 2008, mientras que, para los desplazamientos de más de 1 000 kilómetros, la reducción fue del 14 %. Además, el 56 % de los trayectos del transporte de mercancías (en términos de toneladas por kilómetro) son de más de 300 kilómetros. La política de transporte de la UE tiene por objeto que, en 2030, el 30 % de las operaciones de transporte por carretera de estas grandes distancias se realicen por ferrocarril y por vías navegables, y más del 50 % en 2050.

En términos de toneladas transportadas, los principales grupos de productos transportados en los Estados miembros eran minerales y productos de la minería (26 % del total en 2012), otros

productos minerales no metálicos (14 %), alimentos, bebidas y tabaco (12 %) y productos agrícolas (9 %). Los principales grupos de productos en toneladas por kilómetro eran alimentos, bebidas y tabaco (17 % del total), productos agrícolas (11 %), otros productos minerales no metálicos (8 %), productos químicos y minerales metálicos (8 % cada uno), y productos metálicos y productos de la madera (7 % cada uno).

3.1.2. Cabotaje

El cabotaje, es decir, el transporte nacional por cuenta ajena realizado por transportistas extranjeros, se encuentra en la actualidad una vez más en el punto de mira de la política del transporte por carretera de la UE. Se está evaluando la normativa existente sobre el cabotaje, que se establece en el Reglamento (CE) nº 1072/2009[6], y se está examinando su adecuación a la normativa. El trabajo de la Comisión en este ámbito se basa en gran medida en los datos recogidos en el marco del Reglamento (UE) nº 70/2012. Al mismo tiempo, está creciendo la importancia política del cabotaje en una serie de Estados miembros, tal como han puesto de manifiesto los recientes debates mantenidos en el grupo de trabajo sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera. Algunas asociaciones profesionales consideran que el cabotaje tiene un nivel más elevado que el que se refleja en las estadísticas oficiales de Eurostat, si bien actualmente no se dispone de pruebas estadísticas en apoyo de esta alegación.

A pesar de que el cabotaje represente un porcentaje relativamente pequeño del total de las operaciones de transporte por carretera, es necesario seguir mejorando la calidad de las estadísticas correspondientes. El grupo de trabajo de estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera de 2014 ha llegado a la conclusión de que la mejora de la calidad global de la encuesta (mediante un aumento de la tasa de respuesta y la mejora de la calidad de los registros, la toma de muestras, las herramientas de transmisión de datos, etc.) también permitiría mejorar, en última instancia, la exactitud de los datos sobre el cabotaje. Eurostat va a seguir muy de cerca la evolución política de la situación en este ámbito y volverá a evaluar la situación estadística en consecuencia. Eurostat también seguirá publicando datos sobre la tasa de penetración del cabotaje como base para el debate.

3.2. PUBLICACIÓN DE LOS DATOS

3.2.1. Cuadros de Eurobase

Los datos agregados se cargan en Eurobase, la base de datos de referencia de Eurostat, tan pronto como han pasado los controles de validación. De esta manera, los usuarios pueden obtener tablas estadísticas detalladas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 6/2003 de la Comisión, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera, a partir de los datos enviados con arreglo al Reglamento (UE) nº 70/2012, que cubre el período de 1999 en adelante. El conjunto de metadatos disponible en Eurobase se actualiza regularmente para reflejar los últimos avances metodológicos en los diferentes países notificantes.

[6] DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

3.2.2. Publicaciones

Eurostat también produce artículos de la serie *Statistics Explained*, que abarcan los siguientes temas (véanse los enlaces correspondientes):

- 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
- El transporte de mercancías por carretera por tipo de productos
- Estadísticas del transporte de mercancías por carretera – cabotaje

Estos artículos se actualizan anualmente, cada vez que finaliza la recogida de datos correspondientes a un determinado año de referencia.

4. PROPUESTAS DE NUEVAS ACCIONES

4.1. NUEVOS RETOS

Se seguirá procurando reducir la carga que pesa sobre los declarantes a la vez que se incrementa la tasa de respuesta y la calidad de los datos.

Eurostat y los Estados miembros ya han identificado una serie de nuevos ámbitos de actuación, tales como:

- el desarrollo de los mecanismos de notificación de datos existentes para permitir que los declarantes faciliten más datos de mayor calidad, a la vez que se reduce la carga y el coste de la notificación: algunos países notificantes ya han comenzado a introducir nuevas normas tales como el formato XML, lo que permite una transmisión más rápida de los datos a la vez que se incrementa su coherencia y fiabilidad;
- la utilización de sistemas de telepeaje para complementar y realizar una evaluación comparativa de los resultados de la encuesta y mejorar la calidad de los datos;
- una mayor explotación de los datos disponibles para modelar los flujos de transporte y establecer parámetros útiles para la política de transporte y la modelización, como los factores de carga medios por tipo de transporte, o la clase de distancia;
- una mejora de la utilidad de los resultados de la encuesta a la hora de evaluar la apertura del mercado, la eficiencia del transporte, las tendencias del mercado del transporte por carretera y la distribución modal;
- una mejora de la utilidad de los resultados de la encuesta para la producción de estadísticas más detalladas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera.

4.2. PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DE LA BASE JURÍDICA

Si bien el Reglamento (UE) nº 70/2012 establece una base adecuada para la evaluación del mercado actual del transporte de mercancías por carretera, se han determinado maneras de abordar las nuevas necesidades de datos derivadas de la evolución de las políticas sin

incrementar significativamente la carga que representa la notificación. Todo ello podrá debatirse con los Estados miembros en futuras reuniones del grupo de trabajo.

Entre las actividades que pueden desarrollarse, cabe citar:

- una recogida de datos sobre el consumo de energía en el transporte de mercancías por carretera: la recogida de datos de este tipo, que algunos Estados miembros ya han realizado, podría introducirse inicialmente de forma voluntaria y a un nivel agregado (de forma anual); de esta manera se permitiría una evaluación más precisa de la repercusión del transporte de mercancías por carretera en la producción de emisiones de gases de efecto invernadero;
- la recogida obligatoria de datos sobre los «recorridos en vacío»: de conformidad con el Reglamento, se trata de una acción facultativa en la actualidad, y no todos los países notifican los kilómetros de los vehículos en vacío; si se hiciera obligatorio, se permitiría una mejor evaluación de la eficiencia energética y de la eficiencia operativa del sector del transporte de mercancías por carretera de la UE.

5. CONCLUSIONES

La aplicación del Reglamento (UE) nº 70/2012 ha tenido un impacto muy positivo, ya que ha permitido una producción rápida de resultados comparables y de alta calidad.

Eurostat realiza esfuerzos considerables para ayudar a los Estados miembros a aplicar el Reglamento y producir estadísticas de alta calidad. Ha creado un sistema de información y ha introducido métodos de comunicación que minimizan la carga que representa la gestión de datos para los países notificantes. Además, está adaptando continuamente sus normas de validación para hacerlas más prácticas y eficientes para el control y el tratamiento de los datos, de manera que se ayude a los Estados miembros a reducir la carga que supone la notificación tanto para los declarantes como para las administraciones.

El Reglamento ha resultado indispensable para la elaboración de estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera a nivel nacional y de la UE y para evitar la duplicación de las tareas. Las estadísticas 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. La publicación de los datos ha incrementado su visibilidad y ha proporcionado una mejor rentabilidad a la inversión de los recursos.