COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 3
1.1. Objectif du rapport 3
1.2. Contexte: cadre juridique 3
1.3. Cadre d'action 3
1.4. Couverture des États membres et des autres pays 4
2. MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT 5
2.1. Respect des obligations juridiques 5
2.2. Méthodes de collecte des données utilisées 5
2.3. Charge administrative 5
2.4. Réduction de la charge administrative et simplification 6
2.5. Validation des données et qualité des données statistiques transmises 6
2.5.1. Validation des microdonnées et vérifications des séries chronologiques 6
2.5.2. Comparaison des résultats avec d'autres statistiques 7
2.6. Soutien méthodologique 8
3. RÉSULTATS STATISTIQUES 9
3.1. Tendances du transport routier de marchandises dans l'UE 9
3.1.1. Évolution du transport routier de marchandises dans l'UE 9
3.1.2. Cabotage 10
3.2. Publication des données 10
3.2.1. Tableaux d'Eurobase 10
3.2.2. Publications 10
4. PROPOSITIONS D'ÉVOLUTIONS FUTURES 11
4.1. Nouveaux défis 11
4.2. Propositions de développement de la base juridique 11
5. CONCLUSIONS 11

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Le règlement relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route[1] prévoit, à son article 7, que la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur sa mise en œuvre au plus tard le 31 décembre 2014.

Le présent rapport répond à cette exigence: il décrit le contexte, le cadre d'action et le champ d'application du règlement, et expose sa mise en œuvre, les résultats statistiques obtenus et leur publication. Il esquisse ensuite les évolutions futures possibles et conclut que le règlement a permis d'améliorer la qualité et l'actualité des données.

1.2. CONTEXTE: CADRE JURIDIQUE

Le règlement (UE) n° 70/2012 est une refonte du règlement (CE) n° 1172/98 du Conseil du 25 mai 1998 et de ses modifications successives qui visait à consolider la base juridique de la collecte de données sur le transport routier et à la mettre en conformité avec le traité de Lisbonne, en déléguant à la Commission le pouvoir d'adopter des actes non législatifs d'application générale afin de compléter ou de modifier certains éléments non essentiels d'un acte législatif. Il fournit une base juridique pour la collecte d'un large éventail de données sur le transport routier de marchandises. En outre, la transmission à Eurostat de microdonnées de l'enquête sur le transport routier de marchandises garantit la qualité et la comparabilité des informations statistiques produites.

Le règlement (UE) n° 70/2012 vise à garantir la transmission à la Commission, aux autres institutions de l'UE et aux gouvernements nationaux de statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes sur l'importance et l'évolution du transport routier de marchandises. Ces données sont nécessaires pour définir, suivre et évaluer la politique de l'UE.

Les États membres transmettent les informations à Eurostat sous la forme de microdonnées; Eurostat peut ainsi fournir aux utilisateurs, dans le respect des règles de confidentialité, des tableaux statistiques contenant une grande diversité de combinaisons de variables.

Le règlement (UE) n° 70/2012 cherche à limiter au minimum la charge imposée aux entreprises de transport. La collecte de données s'appuie sur une enquête par sondage. Des informations sont ainsi demandées uniquement pour un échantillon de véhicules de transport et pour une période limitée (généralement une semaine). Les États membres peuvent en outre exclure de l'enquête les véhicules de plus petite taille[2].

1.3. CADRE D'ACTION

L'élaboration d'une politique commune des transports exige des connaissances approfondies sur l'importance et l'évolution du transport routier de marchandises.

[1] Règlement (UE) n° 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route (JO L 32 du 3.2.2012).

[2] Chaque État membre peut exclure du champ d'application du règlement les véhicules routiers automobiles dont la charge utile ou le poids maximal autorisé est inférieur à une certaine limite. Cette limite ne peut pas excéder 3,5 tonnes de charge utile ou 6 tonnes de poids maximal autorisé pour les véhicules automobiles isolés.

La pertinence des données revêt une grande importance: dans le livre blanc intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*[3], dix objectifs ont été fixés pour un système de transport compétitif et économe en ressources (points de repère pour atteindre l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre). Des statistiques détaillées sur le transport routier de marchandises sont nécessaires pour suivre les progrès accomplis en vue de la réalisation de certains de ces objectifs (par exemple l'objectif de transférer à d'autres modes de transport, d'ici 2030, 30 % du transport routier de marchandises sur des distances supérieures à 300 km). Des documents stratégiques récents tels que le *Rapport de la Commission sur l'état du marché du transport routier dans l'Union européenne*[4] utilisent également dans une grande mesure les statistiques du transport routier de marchandises. Pour accomplir les tâches qui lui sont confiées dans le cadre de la politique commune des transports, la Commission doit disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées, régulières et complètes sur l'importance et l'évolution des transports routiers de marchandises effectués par des véhicules immatriculés dans l'Union, ainsi que sur le degré d'utilisation de ces véhicules.

Les données collectées au titre du règlement sont aussi extrêmement précieuses pour les organismes professionnels, les entreprises de transport, ainsi que les chercheurs et modélisateurs dans le domaine des transports routiers, car une connaissance approfondie du marché améliore la compétitivité des entreprises de ce secteur.

1.4. COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement s'applique directement et intégralement à tous les États membres. Il ne doit pas être transposé en droit national et exige que tous les États membres fournissent des données. Conformément à l'article 1er, paragraphe 3, Malte est la seule exception à cette règle, en raison du faible nombre de véhicules routiers de transport de marchandises immatriculés dans ce pays qui sont autorisés à assurer le transport international. La collecte de données de qualité concernant ce pays imposerait une charge disproportionnée aux transporteurs maltais, car ils devraient participer aux enquêtes plus souvent que leurs homologues dans les autres pays.

La Norvège et la Suisse, qui ne font pas partie de l'UE, participent aussi pleinement à la collecte de statistiques sur le transport de marchandises par route selon les modalités prévues par le règlement (UE) n° 70/2012. L'Islande et le Liechtenstein, qui font partie de l'EEE, sont actuellement dispensés de l'obligation de collecter des statistiques en raison de l'ampleur limitée de leur flotte respective assurant le transport routier international.

Les pays candidats à l'adhésion ne participent pas à cette collecte de données.

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

2. MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

2.1. RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

D'une manière générale, les dispositions du règlement relatives à la communication de données sont bien respectées. Tous les États membres fournissent les ensembles de données requis, avec peu de retards. Cela permet de produire des statistiques fiables et de qualité sur le transport routier de marchandises en Europe.

2.2. METHODES DE COLLECTE DES DONNEES UTILISEES

Le règlement définit un cadre commun visant à garantir une collecte de données harmonisée et la comparabilité des résultats. Eurostat rassemble tous les trois ans des informations sur les méthodes nationales de collecte de données (utilisation de registres, méthode d'échantillonnage, couverture, etc.) et les publie dans le document intitulé *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and candidate countries* (méthodologies des enquêtes sur le transport routier de marchandises dans les États membres et les pays candidats).

2.3. CHARGE ADMINISTRATIVE

Le règlement vise à maintenir à un faible niveau la charge imposée aux États membres. Dans la plupart des pays déclarants, des processus existants étaient conformes aux exigences en matière de collecte des données et aucune mesure particulière n'a dû être prise. Eurostat a collecté des informations auprès des pays déclarants afin d'évaluer la charge liée à la mise en œuvre du règlement pour les répondants.

Peu d'États membres ont été en mesure d'évaluer la charge de manière précise, mais les conclusions suivantes peuvent être tirées:

- concernant la fourniture régulière de données, presque tous les pays qui ont répondu considèrent la charge de travail comme acceptable;
- la charge liée à la collecte des données diffère fortement entre les pays, principalement en fonction des systèmes nationaux d'établissement des données. Les pays qui ont mis en place des systèmes électroniques de collecte de données ont réduit la charge imposée aux répondants et la charge du traitement des données. Il ressort des informations fournies:
    - que le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule effectuant des parcours durant la période d'enquête a été estimé à environ 40 minutes (les réponses étant comprises entre 5 minutes et 2 heures);
    - que le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule n'effectuant aucun parcours durant la période d'enquête a été estimé à environ 7 minutes (les réponses étant comprises entre 3 et 15 minutes).

Pour les instituts nationaux de statistique comme pour les répondants, la charge liée à la réalisation de l'enquête prévue par le règlement est compensée par la valeur ajoutée des statistiques qui en résultent. Plus particulièrement:

- Eurostat gère les microdonnées nationales confidentielles fournies par chaque État membre et établit les données nationales détaillées (tableaux D). Ces tableaux permettent à chaque pays déclarant d'obtenir des informations statistiques complètes sur toutes les activités de transport de marchandises par route sur son territoire, y compris pour les camions immatriculés dans d'autres pays de l'UE. La mise en œuvre du règlement et le service fourni par Eurostat évitent la duplication de la collecte de données relatives aux camions étrangers au niveau national;
- les statistiques produites suscitent une forte demande de la part des pays déclarants, étant donné que l'enquête s'avère très utile pour le suivi du marché du transport routier de marchandises en Europe;
- la collecte et la gestion des informations au niveau des microdonnées signifient que celles-ci peuvent être utilisées de manière flexible pour répondre rapidement aux besoins spécifiques liés aux politiques de l'UE en ce qui concerne une série de statistiques, sans effort supplémentaire au niveau national, par exemple la rédaction de rapports ou l'évaluation de la législation et des objectifs stratégiques. En pratique, on peut citer à titre d'exemple la production de statistiques par catégorie de distance, sur les parcours à vide ou sur le cabotage.

2.4. REDUCTION DE LA CHARGE ADMINISTRATIVE ET SIMPLIFICATION

Eurostat a le souci constant de simplifier et de réduire la charge liée à la collecte des données et à la déclaration. Pour ce faire, Eurostat agit sur la base des retours d'information des États membres, en collaboration avec les instituts nationaux de statistique:

1. en fournissant des outils (par exemple WebILSE) pour faciliter la communication de données régionales (NUTS 3) détaillées;
2. en développant des outils et procédures automatisés de transmission et de validation des microdonnées, afin de faire parvenir aux États membres des informations sur la qualité des données et les erreurs spécifiques à chaque ensemble de données;
3. en favorisant la mise en place de questionnaires électroniques et de systèmes de déclaration en ligne au niveau national, et en y contribuant;
4. en organisant des réunions régulières d'experts nationaux provenant de tous les États membres afin d'échanger les bonnes pratiques et de débattre de la qualité des données, des problèmes et des solutions.

2.5. VALIDATION DES DONNEES ET QUALITE DES DONNEES STATISTIQUES TRANSMISES

2.5.1. Validation des microdonnées et vérifications des séries chronologiques

Alors que les États membres sont responsables de la qualité de la réalisation de l'enquête sur le transport routier de marchandises, Eurostat s'emploie à détecter les erreurs dans les données transmises et à maintenir un système informatique fiable et performant pour la validation et le traitement des données. Eurostat transmet régulièrement des commentaires aux États membres sur des questions pouvant exiger un examen plus approfondi.

Les pays déclarants prennent toutes les dispositions raisonnables concernant les erreurs dans les données. La procédure de validation d'Eurostat comprend des étapes permettant de valider les microdonnées en détectant les erreurs dans les codes utilisés, le format et les valeurs hors

limites. Des vérifications supplémentaires des séries chronologiques concernant le transport national, international et total sont effectuées pour les données trimestrielles et annuelles:

- microdonnées: pour qu'ils puissent produire des ensembles de données aussi dépourvus d'erreurs que possible, les pays déclarants reçoivent, pour chaque ensemble de données envoyé, un rapport de validation contenant des détails au niveau des microdonnées qui leur permet de corriger plus facilement les erreurs détectées. Un processus itératif est appliqué jusqu'à ce que toutes les erreurs aient été corrigées. Eurostat adapte également ses règles de validation afin de répondre aux nouveaux besoins et de faire en sorte que la qualité et la cohérence des données continuent de s'améliorer;

- séries chronologiques: Eurostat considère qu'il est extrêmement important d'identifier les valeurs aberrantes dans les séries chronologiques avant la publication des données, puisque les statistiques du transport routier de marchandises sont utilisées dans divers rapports de la Commission et servent à tirer des conclusions sur les évolutions de ce marché. Eurostat veille à obtenir des pays déclarants une confirmation des tendances en cas de variations significatives. Si nécessaire, des ensembles de données révisés sont transmis ou des explications sont fournies sur les raisons sous-jacentes des fortes variations observées dans les séries chronologiques.

En général, tous les pays déclarants révisent les données et corrigent les erreurs détectées.

2.5.2. Comparaison des résultats avec d'autres statistiques

Les statistiques européennes sur le transport routier de marchandises collectées au titre du règlement sont basées sur le pays d'immatriculation des véhicules. Dans chaque pays déclarant, des données sont collectées pour un échantillon des parcours effectués, à l'intérieur des frontières nationales et en dehors de celles-ci, par les camions immatriculés dans ce pays, mais aucune information n'est collectée en ce qui concerne les transports effectués sur le territoire national par des transporteurs étrangers. Comme aucune information n'est collectée deux fois par des pays différents pour la même opération, la qualité des résultats ne peut être vérifiée au moyen de contrôles en miroir. La qualité des statistiques sur le transport de marchandises par route peut uniquement être vérifiée à l'aide de sources de données ou d'enquêtes complémentaires.

L'enquête CAFT (*Cross Alpine Freight Survey*, enquête sur le transport de fret transalpin) est une enquête de terrain menée tous les cinq ou six ans aux frontières suisses. Elle est très différente de l'enquête réalisée au titre du règlement (UE) n° 70/2012 et présente très peu de chevauchements avec celle-ci. S'appuyant sur un certain nombre d'hypothèses, Eurostat a comparé les données obtenues au titre du règlement avec celles tirées de l'enquête CAFT. Abstraction faite de valeurs aberrantes peu importantes, probablement dues à la faible taille de l'échantillon et à la méthode d'enquête, Eurostat a constaté une bonne concordance entre ces deux sources, ce qui montre la qualité des données communiquées au titre du règlement. Eurostat a l'intention de répéter cet exercice à l'avenir afin de garantir la cohérence et la qualité des statistiques produites.

2.6. SOUTIEN METHODOLOGIQUE

Eurostat fournit un appui méthodologique et technique permanent aux États membres pour la mise en œuvre du règlement et des efforts sont consentis pour conserver un système de données et de métadonnées de qualité.

Eurostat a élaboré deux manuels contenant des conseils méthodologiques adressés aux pays déclarants:

- *Road freight transport methodology* (méthodologie du transport routier de marchandises), qui constitue la base de l'établissement de statistiques sur le transport routier de marchandises dans les États membres, les pays candidats et les pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE); et
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries* (méthodologies des enquêtes sur le transport routier de marchandises dans les États membres et les pays candidats).

Ces manuels sont régulièrement mis à jour afin de refléter les évolutions dans la collecte de données sur le transport routier de marchandises. Les versions les plus récentes peuvent être téléchargées sur le site web d'Eurostat[5].

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

3. RÉSULTATS STATISTIQUES

3.1. TENDANCES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES DANS L'UE

3.1.1. Évolution du transport routier de marchandises dans l'UE

Le transport routier reste le mode de transport de marchandises le plus important. En tonnes-kilomètres, il représente plus de 70 % de tous les modes de transport intérieurs, cette part étant restée relativement stable au cours des dix dernières années. La récente crise économique a cependant eu une forte influence sur le transport routier de marchandises en Europe. En 2012, son importance dans l'UE, mesurée en tonnes-kilomètres, était inférieure d'environ 12 % au pic enregistré en 2007.

Le transport national effectué par des transporteurs nationaux représente près des deux tiers du total du transport routier de marchandises. Le transport national effectué par des transporteurs étrangers représente quant à lui environ 1,5 % du total du transport routier de marchandises et environ 2,0 % du total du transport routier de marchandises national. Le taux de pénétration du cabotage, qui mesure la part des transporteurs étrangers sur le marché national du transport routier de marchandises pour compte d'autrui était de 2,3 % en 2012. Il a quelque peu augmenté récemment, notamment à la suite de la suppression des restrictions transitoires applicables aux transporteurs des pays qui ont adhéré à l'UE en 2004 et 2007.

La part du transport international (y compris le trafic tiers) a augmenté au cours de la dernière décennie, passant de 30 % du total du transport routier de marchandises en 2004 à 33 % en 2012, ce qui s'explique par l'effet du marché unique dans l'Union européenne. Le transport international est assuré à 78 % environ par des transporteurs immatriculés dans l'un des deux pays entre lesquels les marchandises circulent. Les 22 % restants sont assurés par des transporteurs provenant d'un autre pays européen dans le cadre du trafic tiers, segment de marché ayant affiché la croissance la plus rapide au cours des dix dernières années.

En 2012, les activités «pour compte d'autrui» (transport moyennant rémunération) ont représenté 85 % du transport routier de marchandises total, contre 15 % pour les «opérations pour compte propre».

Entre 2008 et 2012, des baisses ont été observées pour toutes les catégories de distances, les reculs les plus importants concernant les distances les plus courtes et les plus longues: en 2012, le nombre de tonnes-kilomètres a diminué de 15 % par rapport à 2008 pour les parcours inférieurs à 150 kilomètres et de 14 % pour les parcours de plus de 1 000 kilomètres. En outre, 56 % des transports de marchandises (en tonnes-kilomètres) dépassent 300 kilomètres. Sur les plus longues distances, la politique de transport de l'UE vise à faire transférer 30 % du fret routier au chemin de fer et au transport par voie d'eau d'ici à 2030, et plus de 50 % à l'horizon 2050.

En tonnes transportées, les principaux groupes de produits acheminés dans les États membres ont été les produits d'extraction (26 % du total en 2012), les autres produits minéraux non métalliques (14 %), les produits alimentaires, les boissons et le tabac (12 %) et les produits de l'agriculture (9 %). Les principaux groupes de produits en tonnes-kilomètres ont été les produits alimentaires, les boissons et le tabac (17 % du total), les produits de l'agriculture (11 %), les autres produits minéraux non métalliques (8 %), les produits chimiques et les

minerais métalliques (8 % chacun), les produits du travail des métaux et les produits du bois (7 % chacun).

3.1.2. Cabotage

Le cabotage, c'est-à-dire le transport national pour compte d'autrui effectué par des transporteurs étrangers, est actuellement de nouveau au premier plan de la politique des transports routiers de l'UE. Les règles existantes en la matière, définies dans le règlement (CE) n° 1072/2009,[6] sont actuellement évaluées et font l'objet d'un bilan de qualité. Les travaux de la Commission dans ce domaine sont largement basés sur les données collectées au titre du règlement (UE) n° 70/2012. Dans le même temps, le sujet du cabotage gagne en importance politique dans un certain nombre d'États membres, comme le montrent des discussions récentes au sein du groupe de travail sur les statistiques du transport routier de marchandises. Certaines associations professionnelles considèrent que le niveau de cabotage est plus élevé que ce qui ressort des statistiques officielles d'Eurostat, bien qu'il n'y ait actuellement aucune preuve statistique pour appuyer cette affirmation.

Malgré la part relativement faible du cabotage dans le total des opérations de transport routier, il est nécessaire d'améliorer encore la qualité des statistiques correspondantes. En 2014, le groupe de travail sur les statistiques du transport routier de marchandises a conclu que l'amélioration de la qualité générale de l'enquête (grâce à une augmentation du taux de réponse et à une amélioration de la qualité des registres, de l'échantillonnage ainsi que des outils de transmission de données, etc.) renforcerait au final également la précision des données relatives au cabotage. Eurostat suivra de près les évolutions politiques dans ce domaine et réévaluera la situation statistique en conséquence. Pour alimenter le débat, Eurostat continuera à publier des données sur le taux de pénétration du cabotage.

3.2. PUBLICATION DES DONNEES

3.2.1. Tableaux d'Eurobase

Les données agrégées sont intégrées dans Eurobase, la base de données de référence d'Eurostat, dès qu'elles ont satisfait aux contrôles de validation. Les utilisateurs peuvent ainsi obtenir, en vertu du règlement (CE) n° 6/2003 de la Commission relatif à la diffusion de statistiques sur les transports de marchandises par route, des tableaux statistiques détaillés basés sur les données transmises au titre du règlement (UE) n° 70/2012, couvrant la période à partir de 1999. L'ensemble de métadonnées disponible dans Eurobase est régulièrement mis à jour pour refléter les dernières évolutions méthodologiques des divers pays déclarants.

3.2.2. Publications

Eurostat publie également des articles dans la série *Statistics Explained*, couvrant les sujets suivants (voir les liens correspondants):

- General trends in road freight transport (tendances générales du transport routier de marchandises);
- Road freight transport by vehicle characteristics (transport routier de marchandises par caractéristique du véhicule);

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

- Road freight transport by journey characteristics (transport routier de marchandises par caractéristique du parcours);
- Road freight transport by type of goods (transport routier de marchandises par type de produit);
- Road freight transport statistics – cabotage (statistiques du transport routier de marchandises – cabotage).

Ces articles sont mis à jour chaque année, dès que la collecte de données pour une année de référence est finalisée.

4. PROPOSITIONS D'ÉVOLUTIONS FUTURES

4.1. NOUVEAUX DEFIS

Les efforts visant à réduire la charge imposée aux répondants tout en augmentant le taux de réponse et la qualité des données se poursuivront.

Eurostat et les États membres ont déjà identifié plusieurs nouveaux domaines d'action, par exemple:

- le développement des mécanismes existants de transmission des données afin de permettre aux répondants de fournir plus de données d'une meilleure qualité tout en réduisant la charge et le coût de la déclaration: certains pays déclarants ont déjà commencé à introduire de nouvelles normes telles que le format XML, permettant l'envoi plus rapide des données tout en augmentant leur cohérence et leur fiabilité;
- l'utilisation de systèmes de péage électroniques pour compléter et étalonner les résultats de l'enquête et améliorer la qualité des données;
- la poursuite de l'exploitation des données disponibles pour modéliser les flux de transport et fixer des paramètres utiles pour la politique et la modélisation des transports, tels que des facteurs de charge moyens par type de transport ou catégorie de distance;
- l'amélioration de l'utilité des résultats de l'enquête pour évaluer l'ouverture du marché, l'efficacité du transport, les tendances du marché du transport routier et la répartition modale;
- l'amélioration de l'utilité des résultats de l'enquête pour la production de statistiques plus détaillées sur les émissions de gaz à effet de serre des transports routiers.

4.2. PROPOSITIONS DE DEVELOPPEMENT DE LA BASE JURIDIQUE

Bien que le règlement (UE) n° 70/2012 constitue une bonne base pour l'évaluation du marché actuel du transport routier de marchandises, des façons de répondre aux nouveaux besoins de données découlant des mesures adoptées sans augmenter de manière significative la charge de déclaration ont été identifiées. Celles-ci peuvent être débattues avec les États membres lors des prochaines réunions du groupe de travail.

Il pourrait s'agir notamment:

- d’une collecte de données sur la consommation énergétique du transport routier de marchandises: une collecte de données de ce type, déjà effectuée par certains États membres, peut d’abord être introduite à titre facultatif et à un niveau global (sur une base annuelle); cela permettrait une évaluation plus précise de l’incidence du transport routier de marchandises sur les émissions de gaz à effet de serre;
- une collecte obligatoire de données sur les «parcours à vide»: cette collecte est actuellement facultative en vertu du règlement, et tous les pays ne déclarent pas les kilomètres des véhicules vides. Rendre cette collecte obligatoire permettrait une meilleure évaluation de l’efficacité énergétique et de l’efficacité opérationnelle du secteur du transport routier de marchandises de l’UE.

5. CONCLUSIONS

La mise en œuvre du règlement (UE) n° 70/2012 a eu des effets largement positifs, permettant la production rapide de résultats comparables et de qualité.

Eurostat s’efforce d’aider les États membres à mettre en œuvre le règlement et à produire des statistiques de qualité: un système d’information a été mis en place et des méthodes de communication ont été introduites pour réduire le plus possible la charge liée à la gestion des données pesant sur les pays déclarants, et les règles de validation sont adaptées en permanence de manière à être plus pratiques et plus efficaces lors de la vérification et du traitement des données, afin que les États membres puissent réduire la charge de déclaration tant des répondants que des administrations.

Le règlement s’est avéré indispensable pour la production de statistiques nationales et européennes sur le transport routier de marchandises et pour éviter la duplication des travaux. Ces statistiques sont régulièrement utilisées pour le suivi et l’évaluation des politiques concernant le transport routier de marchandises au niveau national et au niveau de l’UE. La publication des données leur a donné un plus grand retentissement et a permis un meilleur retour sur investissement.