COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 26.1.2015
COM(2015) 17 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 3
1.1. Objetivo do relatório 3
1.2. Antecedentes: quadro jurídico 3
1.3. Contexto político 4
1.4. Cobertura dos Estados-Membros e outros países 4
2. EXECUÇÃO DO REGULAMENTO 5
2.1. Cumprimento das obrigações legais 5
2.2. Métodos de recolha dos dados 5
2.3. Ónus administrativo 5
2.4. Redução e simplificação do ónus administrativo 6
2.5. Validação dos dados e qualidade dos dados estatísticos transmitidos 6
2.5.1. Validação de microdados e controlos de séries cronológicas 6
2.5.2. Análise comparativa dos resultados com outras estatísticas 7
2.6. Apoio metodológico 7
3. RESULTADOS ESTATÍSTICOS 9
3.1. Tendências nos transportes rodoviários de mercadorias na UE 9
3.1.1. Evolução dos transportes rodoviários de mercadorias na UE 9
3.1.2. Cabotagem 10
3.2. Publicação dos dados 10
3.2.1. Quadros Eurobase 10
3.2.2. Publicações 10
4. PROPOSTAS PARA NOVAS AÇÕES 11
4.1. Novos desafios 11
4.2. Propostas para desenvolver a base jurídica 11
5. CONCLUSÕES 12

1. INTRODUÇÃO

1.1. OBJETIVO DO RELATÓRIO

O artigo 7.º do regulamento relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias[1] exige que a Comissão apresente um relatório sobre a sua execução ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de dezembro de 2014.

O presente relatório constitui a resposta a essa exigência. Descreve os antecedentes, o contexto político e o âmbito de aplicação da legislação, e analisa a sua execução, os resultados estatísticos e a sua publicação. Numa segunda fase, delineia os desenvolvimentos futuros possíveis e, por fim, apresenta a conclusão de que o regulamento melhorou a qualidade e a atualidade dos dados.

1.2. ANTECEDENTES: QUADRO JURÍDICO

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 é uma reformulação do Regulamento (CE) n.º 1172/98 do Conselho, de 25 de maio de 1998, e subsequentes alterações, que visava consolidar a base jurídica da recolha de dados sobre os transportes rodoviários e alinhá-la com o Tratado de Lisboa, ao delegar na Comissão o poder de adotar atos não legislativos de alcance geral que completem ou alterem certos elementos não essenciais de um ato legislativo. Proporciona uma base jurídica para a recolha de um vasto leque de dados sobre os transportes rodoviários de mercadorias. Além disso, o fornecimento de microdados do inquérito sobre os transportes rodoviários de mercadorias ao Eurostat garante a qualidade e a comparabilidade da informação estatística produzida.

O Regulamento (CE) n.º 70/2012 pretende facultar à Comissão, às outras instituições comunitárias e às administrações nacionais estatísticas comparáveis, fiáveis, harmonizadas, regulares e completas sobre a dimensão e o desenvolvimento dos transportes rodoviários de mercadorias. Estes dados são necessários para enquadrar, monitorizar e avaliar a política comunitária.

Os Estados-Membros transmitem as informações ao Eurostat sob a forma de microdados, permitindo, assim, que o Eurostat, sob reserva de salvaguardas em matéria de confidencialidade, proporcione aos utilizadores quadros estatísticos com um vasto leque de diferentes combinações de variáveis.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 foi concebido por forma a limitar ao mínimo o ónus para as empresas de transportes. A recolha de dados baseia-se num inquérito por amostragem. Apenas é solicitada informação sobre uma amostra de veículos de transporte durante pouco tempo (regra geral, uma semana). Os Estados-Membros podem igualmente excluir os veículos mais pequenos do inquérito[2].

[1] Regulamento (UE) n.º 70/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2012, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias, JO L 32 de 3.2.2012.

[2] Cada Estado-Membro pode excluir do âmbito de aplicação do regulamento os veículos de transporte rodoviário com uma carga útil ou cujo peso máximo autorizado seja inferior a um determinado limite. Para os veículos a motor, o limite não pode exceder 3,5 toneladas de carga útil ou 6 toneladas de peso máximo autorizado.

1.3. CONTEXTO POLÍTICO

O desenvolvimento de uma política comum de transportes requer um profundo conhecimento da dimensão e da evolução do setor dos transportes rodoviários de mercadorias.

A relevância da política de dados é muito elevada. No Livro Branco sobre o *Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*,[3] foram definidas dez metas para um sistema de transportes competitivo e eficiente (marcos de referência para alcançar o objetivo de uma redução em 60 % das emissões de gases com efeito de estufa). As estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias são necessárias para acompanhar os progressos realizados na concretização de alguns destes objetivos (por exemplo, até 2030, transferir para outros modos de transporte 30 % dos trajetos superiores a 300 km). Certos documentos estratégicos recentes, como o *relatório da Comissão sobre a situação do mercado do transporte rodoviário da União*[4], também fazem uma utilização extensiva das estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias. Para cumprir a sua missão no âmbito da política comum de transportes, a Comissão necessita de dados estatísticos comparáveis, fiáveis, sincronizados, regulares e completos sobre a dimensão e a evolução do setor dos transportes rodoviários de mercadorias realizados por veículos matriculados na União, bem como sobre a amplitude da utilização desses veículos.

Os dados recolhidos ao abrigo do regulamento são ainda inestimáveis para as organizações profissionais, empresas de transportes, os investigadores e especialistas em modelação no domínio dos transportes rodoviários, na medida em que o conhecimento profundo do mercado contribui para a melhoria da competitividade das empresas do setor.

1.4. COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O regulamento é diretamente aplicável, em todos os seus elementos, em todos os Estados-Membros. Não necessita de ser transposto para a legislação nacional. Requer que todos os Estados-Membros forneçam dados. Nos termos do artigo 1.º, n.º 3, Malta é a única exceção a esta regra, atendendo ao reduzido número de veículos de transporte de mercadorias matriculados em Malta autorizados a efetuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias. A recolha de dados de elevada qualidade sobre os transportes da frota maltesa constituiria um ónus desproporcionado para os transportadores do país, uma vez que teriam de participar nos inquéritos mais frequentemente do que os seus homólogos noutros países.

Embora não pertençam à UE, a Noruega e a Suíça também participam plenamente na recolha de estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias à luz do Regulamento (UE) n.º 70/2012. A Islândia e o Liechtenstein, dois países do EEE, estão atualmente isentos da obrigação de recolher estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias, de acordo com o regulamento, devido ao número limitado de veículos que, nas respetivas frotas, exercem uma atividade internacional.

Os países candidatos à adesão à UE não participam na recolha de dados.

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

2. EXECUÇÃO DO REGULAMENTO

2.1. CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

O nível de cumprimento dos requisitos do regulamento em matéria de fornecimento de dados é, de um modo geral, bom. Todos os Estados-Membros fornecem os conjuntos de dados solicitados, com poucos atrasos, o que garante a produção de estatísticas fiáveis e de alta qualidade sobre os transportes rodoviários de mercadorias na Europa.

2.2. MÉTODOS DE RECOLHA DOS DADOS

O regulamento prevê um quadro comum que garante a recolha harmonizada de dados e a comparabilidade dos resultados. De três em três anos, o Eurostat recolhe informações sobre os métodos nacionais de recolha de dados (utilização de registos, metodologia de amostragem, cobertura, etc.) e publica-as num documento intitulado *Metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros e países candidatos*.

2.3. ÓNUS ADMINISTRATIVO

O regulamento foi concebido com o objetivo de manter um reduzido ónus para os Estados-Membros. Na maioria dos países declarantes, os processos existentes cumpriam os requisitos aplicáveis à recolha de dados, pelo que não tiveram de ser tomadas medidas especiais. O Eurostat recolheu informações dos países declarantes para avaliar o ónus da aplicação do regulamento que recai sobre os inquiridos.

Poucos Estados-Membros puderam avaliar esse ónus com precisão, mas podem retirar-se as seguintes conclusões:

- quanto ao fornecimento regular de dados, quase todos os países consideraram o volume de trabalho aceitável;
- o ónus da recolha de dados varia muito consoante o país e depende sobretudo dos sistemas nacionais de recolha de dados. Os países que desenvolveram sistemas eletrónicos de recolha de dados reduziram o ónus para os inquiridos e a carga de trabalho relacionada com o tratamento dos dados. Com base nas informações fornecidas, afigura-se que:
    - o tempo médio necessário aos inquiridos para reportar os dados relativos a um veículo que efetuou trajetos durante o período do inquérito foi estimado em cerca de 40 minutos (de 5 minutos a 2 horas);
    - o tempo médio necessário aos inquiridos para reportar os dados relativos a um veículo que não efetuou trajetos durante o período do inquérito foi estimado em cerca de 7 minutos (de 3 a 15 minutos).

O ónus para os institutos nacionais de estatística e para os inquiridos decorrente da realização do inquérito exigido nos termos do regulamento é compensado pelo valor acrescentado das estatísticas que daí resultam. Em especial:

- o Eurostat gere os microdados nacionais confidenciais fornecidos por cada Estado-Membro e compila dados nacionais pormenorizados (quadros-D). Estes quadros permitem que cada país declarante obtenha informações estatísticas

completas sobre as operações dos transportes rodoviários de mercadorias realizadas no seu país, incluindo camiões matriculados noutros países da UE. A aplicação do presente regulamento e o serviço prestado pelo Eurostat impedem a duplicação da recolha de dados a nível nacional relativa a camiões estrangeiros.
- existe uma forte procura por parte dos países declarantes das estatísticas produzidas, uma vez que o inquérito se revela de grande utilidade para monitorizar o mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Europa.
- a recolha e gestão de informações a nível de microdados permitem uma utilização flexível que satisfaz a necessidade política específica da UE de obter estatísticas rapidamente e sem um esforço nacional suplementar, para elaborar relatórios ou avaliar a legislação e os objetivos políticos, por exemplo. Na prática, os exemplos incluem a produção de estatísticas por classe de distância, relativas a trajetos em vazio ou a cabotagem.

2.4. REDUÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO DO ÓNUS ADMINISTRATIVO

A simplificação e redução do ónus da recolha e comunicação de dados é uma das preocupações constantes do Eurostat. A ação do Eurostat procura dar resposta aos comentários manifestados pelos Estados-Membros, em colaboração com os institutos nacionais de estatística, da seguinte maneira:

1. fornecendo ferramentas (por exemplo, WebILSE) para facilitar a comunicação de dados regionais pormenorizados (NUTS 3);
2. desenvolvendo a automatização da transmissão de microdados e a validação de ferramentas e rotinas que permitam fornecer um retorno de informação aos Estados-Membros sobre a qualidade dos dados e os erros específicos em cada conjunto de dados;
3. promovendo e apoiando a criação de questionários eletrónicos e sistemas nacionais de transmissão em linha;
4. realizando reuniões regulares de peritos nacionais de todos os Estados-Membros com vista ao intercâmbio das boas práticas e à análise da qualidade dos dados, dos problemas e das respetivas soluções.

2.5. VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS TRANSMITIDOS

2.5.1. Validação de microdados e controlos de séries cronológicas

Embora os Estados-Membros sejam responsáveis pela qualidade do exercício de análise do inquérito aos transportes rodoviários de mercadorias, o Eurostat está a trabalhar no sentido de detetar erros nos dados transmitidos e manter um sistema informático fiável de elevado desempenho para a validação e o processamento dos dados. O Eurostat apresenta regularmente informações aos Estados-Membros sobre questões que podem exigir uma investigação mais aprofundada.

Os países declarantes envidam todos os esforços razoáveis para corrigir erros nos dados. O procedimento de validação do Eurostat inclui medidas para validar os microdados, detetar erros nos códigos e no formato utilizados e os valores anómalos. São efetuados controlos adicionais das séries cronológicas, nacionais, internacionais e totais, tanto para os dados trimestrais como para os anuais:

- microdados: para os ajudar a produzir conjuntos de dados tão isentos de erros quanto possível, os países declarantes recebem um relatório de validação para cada lote de dados enviados, contendo informações pormenorizadas ao nível de microdados para facilitar a correção dos erros detetados. Tal decorre de um processo que se repete até todos os erros terem sido corrigidos. O Eurostat também adapta as suas regras de validação para responder à evolução das necessidades e para garantir e reforçar a elevada qualidade e coerência dos dados.

- séries cronológicas: o Eurostat considera extremamente importante identificar valores anómalos nas séries cronológicas antes da publicação dos dados, dado que as estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias são utilizadas em vários relatórios da Comissão e para retirar conclusões sobre a evolução do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias. Também presta especial atenção a que os países declarantes confirmem as tendências quando observa variações significativas. Se necessário, são apresentados conjuntos de dados revistos ou prestadas explicações sobre os motivos subjacentes a variações importantes das séries cronológicas.

De um modo geral, todos os países declarantes reveem os dados e corrigem os erros detetados.

2.5.2. Análise comparativa dos resultados com outras estatísticas

As estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias europeus recolhidas ao abrigo do regulamento baseiam-se no país de matrícula dos veículos. Cada país declarante recolhe uma amostra dos trajetos efetuados dentro e fora do seu território pelos camiões matriculados no país, mas não recolhe informações sobre o transporte realizado por transportadores estrangeiros no seu território. Dado que nenhuma informação sobre a mesma operação é recolhida duas vezes por países diferentes, a qualidade dos resultados não pode ser verificada através do cruzamento dos dados. A qualidade das estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias só pode ser verificada através de outras fontes de dados ou inquéritos complementares.

O CAFT é um inquérito na estrada (de cinco em cinco ou de seis em seis anos) realizado nas fronteiras suíças. É muito diferente do realizado com base no Regulamento (UE) n.º 70/2012 e tem muito pouca sobreposição. O Eurostat, com base num determinado número de hipóteses, comparou os dados relativos à regulamentação em matéria de transportes rodoviários de mercadorias com os dados do CAFT (inquérito aos transportes rodoviários transalpinos de mercadorias). Com exceção de valores moderadamente anómalos, provavelmente devido à reduzida dimensão das amostras e ao método de inquérito, a adequação entre as fontes de dados é boa e destaca a qualidade dos dados enviados ao abrigo do regulamento. O Eurostat tenciona repetir este exercício no futuro, a fim de garantir a coerência e a qualidade das estatísticas produzidas.

2.6. APOIO METODOLÓGICO

O Eurostat presta apoio técnico e metodológico contínuo aos Estados-Membros na aplicação do regulamento e esforça-se para manter o elevado nível do sistema de informação de dados e metadados.

O Eurostat elaborou dois manuais com orientações metodológicas para os países declarantes:

- *Metodologia do transporte rodoviário de mercadorias*, que constitui a base para a compilação de estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países candidatos e países da EFTA; e
- *Metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros e países candidatos*.

Estes manuais são atualizados regularmente, a fim de refletir a evolução na recolha de dados dos transportes rodoviários de mercadorias. A versão mais recente pode ser carregada a partir do sítio Web do Eurostat[5].

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

3. RESULTADOS ESTATÍSTICOS

3.1. TENDÊNCIAS NOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE MERCADORIAS NA UE

3.1.1. Evolução dos transportes rodoviários de mercadorias na UE

O transporte rodoviário continua a ser o meio mais importante de transporte de mercadorias. Em termos de toneladas-quilómetro, corresponde a mais de 70 % de todos os modos de transporte interiores (percentagem relativamente estável ao longo da última década). No entanto, a recente crise económica teve um impacto significativo sobre os transportes rodoviários de mercadorias na Europa. Em 2012, a atividade dos transportes rodoviários de mercadorias na UE, medida em toneladas-quilómetro, foi cerca de 12 % inferior ao pico observado em 2007.

O transporte nacional por transportadores nacionais representa quase dois terços do total do transporte de mercadorias por estrada. Os transportes nacionais efetuados por transportadores estrangeiros representam cerca de 1,5 % do total dos transportes rodoviários de mercadorias e cerca de 2,0 % do total nacional dos transportes rodoviários de mercadorias. A taxa de penetração da cabotagem, que mede a percentagem de estrangeiros no mercado nacional dos transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem, foi de 2,3 % em 2012. Recentemente verificou-se um pequeno aumento, nomeadamente após o levantamento das restrições transitórias aos transportadores dos países que aderiram à UE em 2004 e 2007.

A parte dos transportes internacionais (incluindo tráfego terceiro) aumentou durante a última década, passando de 30 % do total dos transportes rodoviários de mercadorias em 2004 para 33 % em 2012, graças aos efeitos do mercado único na União Europeia. Cerca de 78 % das operações de transporte internacional são realizadas por transportadores registados num dos dois países entre os quais as mercadorias são transportadas. Os restantes 22 % são efetuados por transportadores de um país terceiro europeu como parte das operações de tráfego terceiro, o segmento do mercado com o mais rápido crescimento na última década.

Em 2012, as operações por conta de outrem (transporte remunerado) representaram 85 % do total dos transportes rodoviários de mercadorias e as operações por conta própria correspondem aos restantes 15 %.

Todas as classes de distância sofreram uma redução entre 2008 e 2012, sendo as classes da distância mais curta e da mais longa as mais afetadas: em 2012, os transportes em toneladas-quilómetro para os trajetos inferiores a 150 km desceram 15 % face a 2008 e para os superiores a 1 000 km desceram 14 %. Além disso, 56 % dos trajetos (em toneladas-quilómetro) são superiores a 300 km. A política de transportes da UE pretende que 30 % e mais de 50% das operações dos transportes rodoviários nestas distâncias mais longas sejam transferidos para os transportes ferroviários e aquáticos até 2030 e 2050, respetivamente.

Em termos de toneladas transportadas, os principais grupos de produtos transportados nos Estados-Membros eram produtos das indústrias extrativas (26 % do total em 2012), outros produtos minerais não metálicos (14 %), produtos alimentares, bebidas e tabaco (12 %) e produtos agrícolas (9 %). Os principais grupos de produtos em toneladas-quilómetro foram alimentação, bebidas e tabaco (17 % do total), produtos agrícolas (11 %), outros produtos

minerais não metálicos (8 %), produtos químicos e minérios metálicos (8 % cada), produtos metálicos e produtos de madeira (7 % cada).

3.1.2. Cabotagem

A cabotagem, ou seja, os transportes nacionais por conta de outrem efetuados por transportadores estrangeiros, encontra-se atualmente, mais uma vez, no cerne da política da UE em matéria de transportes rodoviários. As regras vigentes em matéria de cabotagem, estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1072/2009[6], estão a ser avaliadas e a sua adequação também. O trabalho da Comissão neste domínio baseia-se em grande medida nos dados recolhidos no âmbito do Regulamento (UE) n.º 70/2012. Ao mesmo tempo, o tema da cabotagem está a ganhar importância política num certo número de Estados-Membros, como têm demonstrado os recentes debates nas reuniões do Grupo de Trabalho sobre estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias. Algumas associações profissionais consideram a cabotagem mais importante do que parece nas estatísticas oficiais do Eurostat, muito embora não exista evidência estatística para apoiar esta alegação.

Apesar da pequena parte relativa da cabotagem nos transportes rodoviários em geral, é ainda necessário melhorar a qualidade das respetivas estatísticas. Em 2014, o Grupo de Trabalho sobre estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias concluiu que a melhoria da qualidade global do inquérito (aumento da taxa de resposta, melhor qualidade dos registos, melhor amostragem, melhores ferramentas de transmissão de dados, etc.) viria igualmente melhorar a precisão dos dados sobre cabotagem. O Eurostat acompanhará de perto a evolução política neste domínio e reavaliará a situação em termos estatísticos em conformidade. Continuará também a publicar dados sobre a taxa de penetração da cabotagem para apoiar o debate.

3.2. PUBLICAÇÃO DOS DADOS

3.2.1. Quadros Eurobase

Os dados agregados são carregados na Eurobase, a base de dados de referência do Eurostat, assim que tenham passado os controlos de validação. Os utilizadores podem, por conseguinte, obter quadros estatísticos pormenorizados nos termos do Regulamento (CE) n.º 6/2003 da Comissão relativo à divulgação de estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias, com base nos dados enviados ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012, que abrange o período a partir de 1999. O conjunto de metadados disponíveis na Eurobase é regularmente atualizado para refletir as mais recentes evoluções metodológicas nos vários países declarantes.

3.2.2. Publicações

O Eurostat contribui igualmente com artigos para a série *Statistics Explained*, sobre diferentes temas:

- Tendências gerais nos transportes rodoviários de mercadorias
- Transportes rodoviários de mercadorias por categoria de veículos
- Transportes rodoviários de mercadorias por categoria de trajeto

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

- Transporte rodoviário de mercadorias por tipo de mercadorias
- Estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias - cabotagem

Estes artigos são atualizados anualmente, de cada vez que é concluída a recolha de dados para um determinado ano de referência.

4. PROPOSTAS PARA NOVAS AÇÕES

4.1. NOVOS DESAFIOS

Os esforços para reduzir o ónus estatístico sobre os inquiridos e aumentar, em simultâneo, a taxa de resposta e a qualidade dos dados irão prosseguir.

O Eurostat e os Estados-Membros já identificaram vários novos domínios de ação, tais como:

- desenvolver os atuais mecanismos de comunicação de dados para permitir que os inquiridos forneçam mais dados de melhor qualidade e, ao mesmo tempo, reduzam o ónus e os custos da prestação de informação; alguns países declarantes já começaram a introduzir novas normas, tais como o formato XML, que permite o envio mais rápido dos dados e aumenta simultaneamente a sua coerência e fiabilidade;
- a utilização de sistemas eletrónicos de portagem para complementar e aferir os resultados do inquérito e melhorar a qualidade dos dados;
- explorar mais os dados disponíveis para modelizar os fluxos de transporte e fixar os parâmetros necessários para a política de transportes e modelização, tais como os coeficientes médios de carga por tipo de transporte ou classe de distância;
- tornar os resultados do inquérito mais úteis para avaliar a abertura do mercado dos transportes rodoviários, a eficiência dos transportes, as tendências do mercado dos transportes rodoviários e a repartição modal;
- tornar os resultados do inquérito mais úteis para a produção de estatísticas mais pormenorizadas sobre as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes rodoviários.

4.2. PROPOSTAS PARA DESENVOLVER A BASE JURÍDICA

Embora o Regulamento (UE) n.º 70/2012 constitua uma boa base para avaliar o atual mercado dos transportes rodoviários de mercadorias foram identificadas formas de abordar novas necessidades de dados, decorrentes da evolução política que não aumentam significativamente o esforço de prestação de informação e que poderão ser discutidos com os Estados-Membros em futuras reuniões do Grupo de Trabalho.

Poderão incluir:

- recolha de dados sobre o consumo de energia no transporte rodoviário de mercadorias: a recolha de dados deste tipo, já efetuada por alguns Estados-Membros, poderá ser inicialmente introduzida numa base voluntária e a um nível agregado (anualmente); tal permitiria uma avaliação mais precisa do impacto do transporte rodoviário de mercadorias na produção de emissões de gases com efeito de estufa;

- recolha obrigatória de dados sobre os trajetos em vazio: esta é atualmente facultativa nos termos do regulamento e nem todos os países transmitem informação sobre os quilómetros percorridos em vazio; a introdução da obrigatoriedade desta informação deveria permitir uma melhor avaliação da eficiência energética e da eficiência operacional do setor dos transportes rodoviários de mercadorias da UE.

5. CONCLUSÕES

A aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012 teve um impacto amplamente positivo, porquanto permitiu produzir rapidamente resultados comparáveis e de elevada qualidade.

O Eurostat envidou esforços consideráveis no sentido de ajudar os Estados-Membros a aplicar o regulamento e a produzir estatísticas de elevada qualidade. Desenvolveu um sistema de informação e introduziu métodos de comunicação que minimizam o ónus da gestão dos dados que cabe aos países declarantes. É a constante adaptação das suas regras de validação que as torna mais práticas e eficientes para o controlo e o tratamento dos dados e, assim, para ajudar os Estados-Membros a reduzir o ónus da prestação de informação que recai sobre os inquiridos e as administrações.

O regulamento revelou-se indispensável para a produção de estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias nacionais e da UE e para evitar a duplicação de trabalho. As estatísticas são utilizadas regularmente na monitorização e avaliação das políticas relativas aos transportes rodoviários de mercadorias ao nível nacional e da UE. A publicação dos dados aumentou a sua visibilidade e permitiu obter um maior retorno sobre o investimento de recursos.