COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

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

1 INTRODUCCIÓN

1.1 FINALIDAD DEL INFORME

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

La primera sección del presente informe describe de manera general los antecedentes, el contexto político y el alcance del Reglamento. La segunda sección describe su aplicación por parte de los Estados miembros y la Comisión (Eurostat), la carga y los costes de los Estados miembros en relación con la recopilación de datos, las cuestiones relativas a la metodología y la calidad de los datos, y los distintos medios de publicación de las estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera. Las últimas dos secciones se refieren a la posible evolución futura de las estadísticas del transporte de mercancías por carretera y presentan las conclusiones principales del informe.

1.2 ANTECEDENTES DEL MARCO JURÍDICO

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 es una refundición del Reglamento (CE) n.º 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera[2] y marca un paso adelante en el desarrollo de las estadísticas del transporte en la UE. Constituye la base jurídica para la recogida de una amplia gama de datos sobre el transporte de mercancías por carretera.

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 proporciona a la Comisión, a otras instituciones de la UE y a las administraciones nacionales datos estadísticos comparables, fiables, armonizados, periódicos y completos sobre el volumen y la evolución del transporte de mercancías por carretera. Esta información es necesaria para la estructuración, el seguimiento y la evaluación de las políticas de la UE.

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

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 está diseñado para reducir al mínimo la carga para las empresas de transporte. La recopilación de datos se basa en una encuesta por muestreo, de manera que se solicita información únicamente con respecto a una muestra de vehículos y relativa a un período limitado de tiempo (generalmente una semana). Los Estados miembros pueden excluir de la encuesta las operaciones de transporte que se sitúen por debajo de determinados umbrales[3]. Sin embargo, esto podría dificultar la comparabilidad entre los Estados miembros y la combinación con información procedente de otras fuentes de datos.

[1] DO L 32 de 3.2.2012, p. 1.
[2] DO L 163 de 6.6.1998, p. 1.
[3] De conformidad con el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 70/2012, cada Estado miembro tiene la facultad de excluir los vehículos de transporte por carretera cuya capacidad de carga o cuyo peso máximo autorizado sea inferior a un determinado límite. Este límite no podrá exceder de 3,5 toneladas de capacidad de carga o de 6 toneladas de peso máximo autorizado para los vehículos automóviles aislados.

Los cuadros relativos a las estadísticas sobre transporte de mercancías por carretera que debe difundir Eurostat se definen en el Reglamento (UE) n.º 202/2010, de 10 de marzo de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 6/2003 de la Comisión, relativo a la difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera[4].

1.3 CONTEXTO POLÍTICO

El desarrollo de una política común de transporte requiere un profundo conocimiento del alcance del transporte de mercancías por carretera y de cómo ha evolucionado.

El Pacto Verde Europeo[5] es una estrategia de crecimiento cuya finalidad es hacer que la economía de la UE sea sostenible transformando los retos en materia de clima y medio ambiente en oportunidades en todos los ámbitos de actuación y haciendo que la transición sea justa e integradora para todos. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones procedentes del transporte de aquí a 2050. Algunas de las medidas prioritarias para una transición hacia una movilidad sostenible e inteligente son:

- impulsar el transporte multimodal;
- apoyar el despliegue de soluciones de movilidad automatizada y conectada en todos los modos de transporte;
- abordar mejor los costes externos de las actividades de transporte a través de la fijación de precios;
- intensificar la producción y la utilización de combustibles alternativos y sostenibles para transporte; y
- reducir la contaminación derivada del transporte, especialmente en las ciudades.

En diciembre de 2020, la Comisión presentó la «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»[6], en la que se esbozan las medidas previstas para transformar el sistema de transporte de la UE en consonancia con la ambición del Pacto Verde Europeo. La Estrategia de movilidad persigue el objetivo de una movilidad sostenible, asequible, inclusiva, inteligente, resiliente y competitiva, y requiere una transformación radical del sector del transporte. Esto se traduce en tres enfoques que deben aplicarse a todos los modos de transporte:

- el primero es reducir la dependencia de los combustibles fósiles sustituyendo las flotas existentes por vehículos de baja emisión y de emisión cero y aumentando la utilización de combustibles renovables e hipocarbónicos;
- el segundo consiste en aumentar el uso de modos de transporte menos contaminantes y desviar una parte sustancial del transporte interior de mercancías por carretera actual (75 %) hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores;
- el tercero consiste en internalizar los costes externos. La Estrategia de movilidad va acompañada de un plan de acción en el que figuran ochenta y dos iniciativas en diez ámbitos clave de actuación con medidas concretas que deben adoptarse.

Los datos recogidos con arreglo al Reglamento (UE) n.º 70/2012 son importantes no solo para los responsables de la toma de decisiones, sino también para las organizaciones profesionales, las empresas de transporte, los investigadores y los modelistas en el ámbito del transporte por carretera. Los resultados de la encuesta son fundamentales para el seguimiento del mercado del transporte de

[4] DO L 61 de 11.3.2010, p. 24.
[5] COM(2019) 640 final.
[6] COM(2020) 789 final.

mercancías por carretera en la UE y se utilizan regularmente como referencia en las comunicaciones de la Comisión, los documentos de trabajo de los servicios de la Comisión y las evaluaciones de impacto de la Comisión. Un conocimiento profundo del mercado ayuda a mejorar la competitividad de las empresas en el sector. El Reglamento produce estadísticas que también pueden utilizarse para evaluar el potencial de desviar el transporte de mercancías de la carretera hacia modos más respetuosos con el medio ambiente. La proporción de mercancías que utilizan el transporte intermodal sería un importante conjunto de datos en el futuro.

1.4 COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 se aplica directa e íntegramente a todos los Estados miembros y les exige que transmitan datos trimestralmente de acuerdo con su artículo 5. Sin embargo, de conformidad con su artículo 1, apartado 3, el Reglamento (UE) n.º 70/2012 no se aplicará a Malta, mientras que el número de vehículos de transporte de mercancías por carretera con matrícula maltesa y autorizados a efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera no sobrepase las cuatrocientas unidades. A tal efecto, Malta debe comunicar a Eurostat una vez al año el número de vehículos de transporte con licencia para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera, a más tardar a finales del mes de marzo siguiente al año al que se refiere el número de vehículos en cuestión.

Noruega y Suiza también facilitan estos datos. En cuanto a los países candidatos, Montenegro y Macedonia del Norte han proporcionado estos datos desde 2016 y 2020, respectivamente. Actualmente, Albania está tomando las medidas necesarias para desarrollar y aplicar la encuesta sobre el transporte de mercancías por carretera. Eurostat aprovecha todas las oportunidades para animar a los países candidatos y candidatos potenciales a diseñar y llevar a cabo sus encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera, de modo que cumplan la legislación de la UE en materia estadística.

2 SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO (UE) N.º 70/2012

2.1 CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES

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

2.2 MÉTODOS DE RECOGIDA DE DATOS UTILIZADOS EN LOS ESTADOS MIEMBROS

Las disposiciones metodológicas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 70/2012 proporcionan el marco para la recogida de microdatos bien definidos por parte de los Estados miembros sobre la base de encuestas nacionales.

Eurostat reúne información sobre los métodos nacionales de recogida de datos (el uso de registros, la metodología de muestreo, la cobertura, etc.) y la comunica en el documento *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* [«Metodologías

utilizadas en las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros, los países de la AELC y los países candidatos», documento en inglés][7].

Además, los países que comunican información actualizan anualmente sus archivos de metadatos nacionales en la plantilla «Estructura de Metadatos Euro SDMX». Los metadatos nacionales contienen una presentación estadística de los datos sobre el transporte de mercancías por carretera; información sobre la legislación nacional pertinente, la política de difusión y la calidad de los datos; cualquier actualización metodológica; e información sobre la encuesta y el tratamiento estadístico de los datos[8].

2.3 CARGA Y COSTES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 está diseñado para reducir al mínimo la carga para los Estados miembros. En la mayoría de los Estados miembros no es necesario adoptar medidas adicionales, ya que basta con los procesos existentes para cumplir los requisitos relativos a la recopilación de datos establecidos en el Reglamento.

Según la información comunicada en los metadatos nacionales, la gran mayoría de los países que comunican información consideran que la carga de trabajo que supone el suministro de datos es aceptable. La carga y el coste de la recogida de datos varían considerablemente de un país a otro. Estos dependen del tamaño de la muestra utilizada para recopilar los datos, que varía de un país a otro, y de los sistemas nacionales de compilación de datos. El tiempo medio que necesitan los declarantes para comunicar datos sobre un vehículo con actividad de transporte durante el período de encuesta se estima entre los treinta y los cuarenta y cinco minutos. Unos pocos países comunican una media de entre veinte y treinta minutos.

La Comisión contribuye a los esfuerzos de los Estados miembros para producir estadísticas nacionales sobre el transporte de mercancías por carretera. Eurostat gestiona los microdatos nacionales y compila estadísticas (cuadros del capítulo D) sobre la actividad de transporte en cada país realizada por vehículos matriculados en otros países. Estas estadísticas se devuelven a las autoridades estadísticas nacionales, de manera que obtienen información estadística completa sobre todas las operaciones de transporte de mercancías por carretera en su territorio por parte de camiones matriculados en otros países de la UE (excepto Malta), en Suiza y en Noruega y pueden elaborar estadísticas nacionales completas. La aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012 y los cuadros del capítulo D proporcionados por la Comisión les ahorran a los países notificantes el esfuerzo de recopilar datos sobre la actividad de camiones extranjeros en su territorio mediante encuestas nacionales específicas. Por tanto, el coste y la carga generados por la recopilación de datos se compensan de sobra por el beneficio de las estadísticas resultantes.

Además, la recogida y la gestión de información a nivel de microdatos ofrecen flexibilidad a Eurostat para satisfacer las necesidades de los usuarios en materia de información estadística, sin demoras ni esfuerzos adicionales a escala nacional. La difusión de estadísticas del transporte de mercancías por carretera por parte de Eurostat y la posterior publicación de los cuadros del capítulo D por parte de los Estados miembros se hacen conforme a las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 202/2010.

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (disponible solo en inglés).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponible solo en inglés).

2.4 REDUCCIÓN Y SIMPLIFICACIÓN DE LA CARGA ADMINISTRATIVA

La reducción y la simplificación de la carga administrativa son uno de los objetivos permanentes de la Comisión. En cooperación con los institutos nacionales de estadística, Eurostat lleva a cabo acciones específicas a fin de reducir la carga que suponen la recogida de datos y la notificación para los Estados miembros. Entre las acciones mencionadas se incluyen:

1. desarrollar herramientas para facilitar la notificación de datos regionales detallados (por ejemplo, cuadros que emparejen los códigos postales con los códigos NUTS[9] de nivel 3 con el fin de utilizar información inicialmente codificada únicamente por código postal);
2. crear herramientas de validación de conjuntos de datos de reciente creación, que permiten a los países notificantes validar sus datos antes de transmitirlos oficialmente a Eurostat y proporcionar observaciones sobre errores específicos para cada conjunto de datos;
3. organizar reuniones periódicas de expertos de los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales (Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera y grupos de trabajo, si es necesario) para intercambiar buenas prácticas y debatir la calidad de los datos, cuestiones metodológicas y futuros avances.

Para reducir la carga que pesa sobre los declarantes, varios Estados miembros han facilitado datos utilizando cuestionarios electrónicos, hojas de trabajo de Excel en formato electrónico o aplicaciones móviles para el transporte en lugar de documentos en papel. Se espera que más países apliquen métodos similares en un futuro próximo.

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

Si bien la recogida y la transmisión de los datos es responsabilidad de los Estados miembros, Eurostat adopta todas las medidas necesarias para detectar cualquier error en los datos recibidos y mantiene un sofisticado sistema informático para la validación y el tratamiento de los datos. Desde 2022, Eurostat ha desarrollado un sistema informático avanzado y más sólido que contiene dos componentes mejorados: nuevas herramientas de validación de datos, que se aplican desde enero de 2023; y un potente programa informático (Sistemas de Análisis Estadístico o SAS) para el tratamiento de microdatos y metadatos. El nuevo sistema informático estará plenamente desarrollado a más tardar para diciembre de 2023 y mejorará las normas de los controles de calidad realizados. La recogida de datos sobre el transporte de mercancías por carretera se beneficiará de este sistema modernizado de validación y tratamiento de datos.

En general, la calidad de los datos recibidos de los Estados miembros es muy buena. Todos los Estados miembros revisan los datos si se detectan errores. Eurostat aplica un proceso de validación detallado a los microdatos trimestrales y controles de series temporales a los datos trimestrales y anuales sobre el transporte de mercancías.

- Validación de los microdatos: Los Estados miembros transmiten conjuntos de datos a Eurostat a través del portal EDAMIS y en archivos compatibles con la norma SDMX [Statistical Data and Metadata eXchange (Intercambio de Datos y Metadatos Estadísticos)]. A continuación, se aplica un sólido proceso de validación en tres fases a los conjuntos de datos recibidos.

[9] Nomenclatura de unidades territoriales para estadísticas: https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponible en inglés, francés y alemán).

- En primer lugar, la herramienta STRUVAL [STRUctural VALidation (validación estructural)] valida cada conjunto de datos en términos de formato, exhaustividad de los campos obligatorios y corrección de la estructura y los códigos utilizados.
- En segundo lugar, la herramienta CONVAL [CONtent VALidation (validación del contenido)] valida el contenido de cada conjunto de datos sobre la base de normas predefinidas. Los Estados miembros que comunican información reciben un informe de validación para cada conjunto de datos transmitido que contiene datos detallados que facilitan la corrección de cualquier error. Eurostat actualiza constantemente las normas de validación aplicadas para hacer frente a necesidades cambiantes y garantizar la producción de estadísticas de alta calidad.
- En tercer lugar, se aplica otro conjunto de normas de validación dentro del sistema de gestión de datos informáticos, en el que los datos deben ser correctos al 99,5 % antes de poder almacenarlos en una base de datos para su posterior tratamiento.

- Controles de series temporales: la Comisión considera importante identificar los valores anómalos en las series temporales antes de publicar los datos. Por lo tanto, Eurostat realiza controles de series temporales de los datos trimestrales y anuales. Además, es importante que los países notificantes confirmen las tendencias cuando se observen grandes variaciones. En caso necesario, los países envían conjuntos de datos revisados o explicaciones sobre las razones subyacentes a las variaciones significativas de las series temporales. Estas explicaciones se enumeran en el documento *Country and table specific notes* [«Notas específicas por país y cuadro», documento en inglés][10].

2.6 APOYO METODOLÓGICO A LOS ESTADOS MIEMBROS

Eurostat proporciona permanentemente apoyo metodológico y técnico a los Estados miembros y mantiene un sistema de información fiable de datos y metadatos para la producción de estadísticas de transporte de mercancías por carretera.

Eurostat ha elaborado dos manuales de referencia para la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012:

- *Road freight transport methodology* [«Metodología relativa al transporte de mercancías por carretera», documento en inglés][11], en el que se esboza la base metodológica para la compilación de estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales;
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* [«Metodologías utilizadas en las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera en los Estados miembros, los países de la AELC y los países candidatos», documento en inglés], en el que se presentan los aspectos metodológicos de las encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera realizadas en los países notificantes.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (disponible solo en inglés).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (disponible solo en inglés).

2.7 DIFUSIÓN DE LOS DATOS

2.7.1 Cuadros de difusión de Eurostat

Los datos agregados, sobre la base de los microdatos recogidos con arreglo al Reglamento (UE) n.º 70/2012, se publican en la base de datos de difusión de Eurostat[12]. Los usuarios pueden obtener cuadros estadísticos detallados elaborados de conformidad con las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 202/2010. Hay cuarenta y tres cuadros sobre el transporte de mercancías por carretera complementados con un archivo único de metadatos de la Unión Europea y varios archivos de metadatos nacionales.

En 2022, Eurostat difundió un nuevo cuadro sobre el rendimiento territorializado del transporte de mercancías por carretera (en toneladas-kilómetro), que se define como el rendimiento en un territorio nacional independiente del país de matriculación del transportista. Para calcular la serie del rendimiento territorializado del transporte, el rendimiento del transporte internacional por carretera declarado por cada Estado miembro se desglosa en el rendimiento registrado en cada uno de los demás Estados miembros de la UE. La redistribución de los datos sobre el rendimiento del transporte a otros Estados miembros implica modelizar el itinerario probable del trayecto y proyectarlo en la red de carreteras de la UE. Eurostat lo calcula con la ayuda de una matriz de distancias. El nuevo cuadro presenta los resultados totales, nacionales, internacionales y de cabotaje de cada Estado miembro de la UE, la Europa de los Veintisiete en su conjunto, Noruega y Suiza. Los datos nacionales y de cabotaje utilizados para la elaboración de este cuadro son los datos recogidos en virtud del Reglamento (UE) n.º 70/2012.

2.7.2 Publicaciones

Eurostat elabora artículos *Statistics Explained* [«Estadísticas explicadas», en inglés] sobre el transporte de mercancías por carretera, que ofrecen un análisis de los datos para los medios de comunicación y el público en general. Se abordan los siguientes temas:

- tendencias generales del transporte de mercancías por carretera[13];
- el transporte de mercancías por carretera por características del vehículo[14];
- el transporte de mercancías por carretera por características del trayecto[15];
- el transporte de mercancías por carretera por tipo de mercancías[16];
- el transporte de mercancías por carretera – cabotaje[17].

Estos artículos se han actualizado anualmente (excepto el artículo sobre cabotaje, que se actualizó cada dos años hasta 2022, pero que también se actualizará anualmente a partir de 2023). Los artículos se actualizan una vez que ha finalizado la recogida de datos para un año de referencia determinado.

---

[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponible en inglés, francés y alemán).
[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponible solo en inglés).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponible solo en inglés).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponible solo en inglés).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponible solo en inglés).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponible solo en inglés).

2.7.3 Datos anonimizados

De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 557/2013 de la Comisión[18], los microdatos relativos al transporte de mercancías por carretera se anonimizan y se ponen a disposición de las entidades de investigación para fines científicos. La Comisión (Eurostat) recibe las solicitudes de datos anonimizados y el acceso se concede tras la aprobación conjunta de la Comisión (Eurostat) y las autoridades estadísticas nacionales. En 2021, 2022 y los primeros ocho meses de 2023, se concedió acceso a los datos anonimizados de la encuesta europea sobre el transporte de mercancías por carretera a siete entidades de investigación diferentes.

2.7.4 Otros medios de difusión

Los datos sobre el transporte de mercancías por carretera también se difunden a través de extracciones de datos personalizadas para los usuarios en las noticias de Eurostat —por ejemplo, *Increase in road freight transport as of 2021* [«Aumento del transporte de mercancías por carretera a partir de 2021», en inglés][19]— y otras publicaciones de Eurostat —por ejemplo, *Key figures on European transport* [«Cifras clave sobre el transporte europeo», en inglés][20], *Key figures on the EU in the world* [«Cifras clave sobre la UE en el mundo», en inglés][21], *Eurostat regional yearbook* [«Anuario regional de Eurostat», en inglés][22] y *Key figures on the European food chain* [«Cifras clave sobre la cadena alimentaria europea», en inglés][23]. Los datos también se difunden en las publicaciones de otras direcciones generales de la Comisión, en particular las de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por ejemplo, el *Statistical pocketbook* [«Libro de bolsillo estadístico», en inglés][24]. Todos los datos incluidos en las extracciones y publicaciones personalizadas también se publican en la base de datos de difusión de Eurostat.

3 DESARROLLO ULTERIOR DE LAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El Pacto Verde Europeo, que tiene por objeto hacer que la UE sea climáticamente neutra para 2050, contiene una serie de políticas transformadoras en todos los distintos sectores económicos, entre ellos el transporte. Las estadísticas del transporte de mercancías por carretera pueden ayudar a establecer y supervisar los objetivos políticos. Esto se logra proporcionando datos sobre los volúmenes de mercancías transportadas, los kilómetros recorridos, los equipos y las infraestructuras del transporte por carretera. El transporte de mercancías por carretera es un sector particularmente importante, ya

[18] Reglamento (UE) n.º 557/2013 de la Comisión, de 17 de junio de 2013, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la estadística europea, en lo que respecta al acceso a datos confidenciales con fines científicos, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 831/2002 de la Comisión (DO L 164 de 18.6.2013, p. 16).
[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (disponible solo en inglés).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (disponible solo en inglés).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (disponible solo en inglés).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (disponible solo en inglés).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (disponible solo en inglés).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (disponible solo en inglés).

que representa el mayor porcentaje del transporte terrestre de mercancías en la UE (el 77,3 % en 2021 en términos de tonelada-kilómetro)[25].

Eurostat, los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales debaten las necesidades de datos, las formas de mejorar las estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera y las formas de reducir aún más la carga de la recogida de datos durante las reuniones del Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera.

Uno de los avances que comenzaron en 2018 tiene que ver con las futuras estadísticas sobre el transporte realizado con vehículos de carga ligeros. Aunque tales vehículos no transportan cargas muy pesadas, recorren una gran cantidad de kilómetros en las zonas urbanas, por lo que contribuyen de forma significativa a las emisiones y la congestión. Además, también puede observarse un aumento del uso de estos vehículos en trayectos interurbanos e internacionales. La necesidad de datos sobre los vehículos de carga ligeros es cada vez más importante para muchos países, ya que se están integrando en el ámbito de aplicación de la política de transportes de la UE y en los actos jurídicos correspondientes. Una parte de los datos sobre tales vehículos puede obtenerse de los registros relativos a las inspecciones técnicas, que reúnen información sobre el tipo de motor, la clase de peso y el tipo de combustible de los vehículos, así como sobre la tecnología de control de las emisiones.

En 2018 se creó un grupo de trabajo dedicado al transporte con vehículos de carga ligeros para debatir una metodología para la recogida de datos, en particular las definiciones, los umbrales, las fuentes de datos y las variables. En 2022, el grupo de trabajo elaboró un documento metodológico junto con opciones para posibles cuestionarios que debían utilizarse para una recogida de datos pertinente. Varios Estados miembros están probando la metodología propuesta en el contexto de las subvenciones de Eurostat de 2022. Una vez que se disponga de los resultados de los proyectos financiados por las subvenciones, el grupo ajustará la metodología propuesta.

En una consulta escrita realizada en 2022, se invitó a los países notificantes a que aportaran sus contribuciones sobre posibles mejoras y nuevas variables en la recogida de datos sobre el transporte de mercancías por carretera. Sus contribuciones a esta consulta se refirieron a:

- la armonización de las categorías de vehículos que deben ser objeto de encuesta para recoger datos con arreglo al Reglamento (UE) n.º 70/2012;
- una variable adicional sobre el tipo de combustible;
- la posible eliminación de la variable opcional A1.1 («posibilidad de utilizar los vehículos para efectuar transportes combinados»);
- una propuesta para notificar la variable opcional A1.6 sobre las categorías de la NACE en el nivel de dos cifras, en lugar de en el nivel de cuatro cifras;
- una nueva variable opcional sobre la clase por emisiones de los vehículos de motor.

Estos puntos se debatieron en la reunión de 2022 del Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera y serán objeto de seguimiento en futuras reuniones de este grupo.

[25] *Fuente*: cuadro de Eurostat «Distribución modal del transporte de mercancías», https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (disponible en inglés, francés y alemán).

4 CONCLUSIONES

La experiencia adquirida y los resultados obtenidos de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 70/2012, relativo a las estadísticas del transporte de mercancías por carretera, siguen siendo positivos. Los Estados miembros cumplen las obligaciones de suministro de datos y los recursos asignados, tanto a escala nacional como de la Comisión, permiten obtener resultados de alta calidad. La Comisión apoya a los Estados miembros en la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 70/2012 y anima a los países candidatos y candidatos potenciales a diseñar y llevar a cabo encuestas sobre el transporte de mercancías por carretera. La Comisión ha modernizado su sistema informático para validar y tratar los microdatos transmitidos y ha ampliado la difusión de las estadísticas sobre el transporte de mercancías por carretera. El Grupo de expertos de la Comisión sobre estadísticas de transporte de mercancías por carretera sigue siendo el órgano en el que se debaten activamente la aplicación del Reglamento y sus posibles mejoras.

El Reglamento (UE) n.º 70/2012 sigue siendo un instrumento eficiente y eficaz para la producción de estadísticas fiables y comparables sobre el transporte de mercancías por carretera tanto a escala nacional como de la UE y, por tanto, ha prevenido la duplicación de tareas. Las estadísticas producidas se difunden como cuadros en la base de datos de difusión y en las publicaciones de Eurostat, como conjuntos de datos anonimizados y como extracciones personalizadas. Las estadísticas de transporte de mercancías por carretera son valiosas para el diseño y la evaluación de las políticas, así como para el seguimiento del mercado del transporte por carretera en la UE.