COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.1.2024
COM(2024) 9 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route

1 INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF DU RAPPORT

Conformément à l'article 7 du règlement (UE) nº 70/2012 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route[1], la Commission doit présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre dudit règlement et sur les évolutions futures au plus tard le 31 décembre 2014 et ensuite tous les trois ans. Le présent rapport est le quatrième rapport qui satisfait à cette obligation.

La première section du présent rapport décrit le contexte, le cadre d'action et le champ d'application du règlement. La deuxième section décrit sa mise en œuvre par les États membres et la Commission (Eurostat), la charge et les coûts que représente la collecte de données pour les États membres, les aspects liés aux méthodes et à la qualité des données, et les différents moyens de publier les statistiques des transports de marchandises par route. Les deux dernières sections portent sur les possibles évolutions futures dans le domaine des statistiques des transports de marchandises par route et exposent les principales conclusions du rapport.

1.2 CONTEXTE DU CADRE JURIDIQUE

Le règlement (UE) nº 70/2012 est une refonte du règlement (CE) nº 1172/98 du Conseil du 25 mai 1998 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route[2]; il marque une nouvelle étape dans l'évolution des statistiques des transports dans l'Union. Il constitue la base juridique de la collecte d'un large éventail de données sur les transports de marchandises par route.

Le règlement (UE) nº 70/2012 met à la disposition de la Commission, des autres institutions de l'Union et des gouvernements nationaux des données statistiques comparables, fiables, harmonisées, régulières et complètes relatives à l'ampleur et à l'évolution des transports de marchandises par route. Ces informations sont nécessaires pour définir, suivre et évaluer les politiques de l'Union européenne.

Les États membres transmettent les informations à la Commission sous la forme de microdonnées. Il est ainsi possible de fournir aux utilisateurs, dans le respect des règles de fiabilité des données, des tableaux statistiques contenant différentes combinaisons de variables.

Le règlement (UE) nº 70/2012 est conçu de façon à limiter la charge imposée aux entreprises de transport. La collecte de données s'appuie sur une enquête par sondage; des informations sont donc demandées uniquement pour un échantillon de véhicules et pour une période limitée (généralement une semaine). Les États membres peuvent exclure de l'enquête les opérations de transport sous certains seuils[3]. Cela pourrait néanmoins entraver la comparabilité entre les États membres et la combinaison avec des informations provenant d'autres sources de données.

[1] JO L 32 du 3.2.2012, p. 1.
[2] JO L 163 du 6.6.1998, p. 1.
[3] Conformément à l'article 1er du règlement (UE) nº 70/2012, chaque État membre peut exclure 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.

Les tableaux relatifs aux statistiques des transports de marchandises par route qui seront diffusés par Eurostat sont définis dans le règlement (UE) nº 202/2010 du 10 mars 2010 modifiant le règlement (CE) nº 6/2003 relatif à la diffusion de statistiques sur les transports de marchandises par route[4].

1.3 CADRE D'ACTION

L'élaboration d'une politique commune des transports demande des connaissances approfondies sur l'importance des transports de marchandises par route et sur la manière dont ceux-ci ont évolué.

Le pacte vert pour l'Europe[5] est une stratégie de croissance qui vise à rendre l'économie européenne durable en transformant les défis climatiques et environnementaux en opportunités dans tous les domaines d'action et en garantissant une transition juste et inclusive pour tous. Pour parvenir à la neutralité climatique, il conviendra de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. Les actions prioritaires en vue de passer à une mobilité durable et intelligente consistent notamment à:

- donner une impulsion au transport multimodal;
- favoriser le déploiement de solutions de mobilité multimodale automatisées et connectées;
- mieux gérer les coûts externes des activités de transport par la tarification;
- donner une impulsion à la production et au déploiement de carburants de substitution durables; et
- réduire la pollution générée par les transports, en particulier dans les villes.

En décembre 2020, la Commission a présenté la «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»[6], qui décrit les mesures prévues pour transformer le système de transport de l'Union conformément à l'ambition du pacte vert pour l'Europe. La stratégie de mobilité a pour ambition une mobilité durable, économiquement abordable, inclusive, intelligente, résiliente et compétitive, et nécessite une transformation fondamentale du secteur des transports. Cette transformation se traduit par trois approches à appliquer à tous les modes de transport:

- la première consiste à réduire la dépendance aux carburants fossiles en remplaçant les flottes existantes par des véhicules à émissions nulles ou à faibles émissions et en renforçant l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone;
- la deuxième consiste à accroître l'utilisation des modes de transport moins polluants et à transférer une part substantielle du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route (75 %) vers le rail et les voies navigables intérieures;
- la troisième consiste à internaliser les coûts extérieurs. La stratégie de mobilité est accompagnée d'un plan d'action, qui répertorie 82 initiatives dans 10 domaines d'action essentiels en proposant des mesures concrètes à adopter.

Les données collectées au titre du règlement (UE) nº 70/2012 sont importantes non seulement pour les responsables politiques mais aussi pour les organisations professionnelles, les sociétés de transport, les chercheurs et les modélisateurs dans le domaine des transports routiers. Les résultats d'enquête sont fondamentaux pour surveiller le marché des transports routiers dans l'Union et sont régulièrement utilisés comme référence dans les communications de la Commission, les documents de travail des services de la Commission et les analyses d'impact. Une connaissance approfondie du marché contribue à améliorer la compétitivité des entreprises du secteur. Le règlement produit des

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

statistiques qui peuvent également être utilisées pour évaluer le potentiel de transfert des transports de marchandises de la route à des modes plus écologiques. La part de fret utilisant le transport intermodal constituerait un futur ensemble de données important.

1.4 COUVERTURE DES ÉTATS MEMBRES ET DES AUTRES PAYS

Le règlement (UE) nº 70/2012 s'applique directement et intégralement à tous les États membres et leur impose de communiquer des données trimestrielles conformément à son article 5. Cependant, conformément à son article 1er, paragraphe 3, le règlement (UE) nº 70/2012 ne s'applique pas à Malte tant que le nombre de véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises immatriculés à Malte et autorisés à assurer le transport international de marchandises par route ne dépasse pas 400 unités. À cet effet, Malte communique chaque année à Eurostat le nombre de véhicules autorisés à assurer le transport international de marchandises par route, et ce, au plus tard à la fin du mois de mars suivant l'année à laquelle se rapporte le nombre de véhicules en question.

La Norvège et la Suisse fournissent aussi ces données. Concernant les pays candidats, le Monténégro et la Macédoine du Nord fournissent ces données respectivement depuis 2016 et 2020. L'Albanie prend actuellement les mesures nécessaires pour mettre en place et en œuvre l'enquête sur les transports de marchandises par route. Eurostat saisit toutes les occasions qui se présentent pour encourager les pays candidats et candidats potentiels à concevoir et mener leurs enquêtes sur les transports de marchandises par route, afin de se mettre en conformité avec la législation de l'Union dans le domaine des statistiques.

2 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT (UE) Nº 70/2012

2.1 RESPECT DES OBLIGATIONS JURIDIQUES

Le respect des obligations de fourniture de données, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) nº 70/2012, est très élevé. Tous les États membres fournissent les ensembles de données requis, avec des retards limités à un petit nombre de cas, dus principalement à des mises à jour de leurs systèmes informatiques et à la rotation du personnel. Cela permet de produire des statistiques fiables et de qualité en temps utile sur les transports de marchandises par route en Europe.

2.2 MÉTHODES DE COLLECTE DES DONNÉES UTILISÉES DANS LES ÉTATS MEMBRES

Les dispositions méthodologiques prévues dans le règlement (UE) nº 70/2012 constituent le cadre pour la collecte de microdonnées bien définies par les États membres sur la base d'enquêtes nationales.

Eurostat rassemble 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 les transports de marchandises par route dans les États membres, les pays membres de l'AELE et les pays candidats)[7].

En outre, les pays déclarants mettent à jour leurs fichiers de métadonnées nationales chaque année dans le modèle «Euro SDMX Metadata Structure». Les métadonnées nationales contiennent une

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (disponible uniquement en anglais).

présentation statistique des données sur les transports de marchandises par route; des informations sur la législation nationale pertinente, la politique de diffusion et la qualité des données; les éventuelles mises à jour des méthodes employées; et des informations sur l'enquête et le traitement statistique des données[8].

2.3 CHARGE ET COÛTS POUR LES ÉTATS MEMBRES

Le règlement (UE) nº 70/2012 est conçu pour maintenir au minimum la charge imposée aux États membres. La plupart des États membres ne doivent pas prendre de mesures supplémentaires, car leurs processus existants sont suffisants pour satisfaire aux exigences du règlement en matière de collecte des données.

D'après les informations communiquées dans les métadonnées nationales, la grande majorité des pays déclarants estiment que la charge de travail imposée par la fourniture des données est acceptable. Il existe des disparités significatives entre les pays en ce qui concerne la charge et le coût de la collecte des données. Ceux-ci dépendent de la taille de l'échantillon utilisé pour collecter les données, qui varie d'un pays à l'autre, et des systèmes nationaux de compilation des données. Le temps moyen nécessaire aux répondants pour déclarer les données relatives à un véhicule effectuant une activité de transport durant la période d'enquête est estimé par la plupart des pays à 30 à 45 minutes environ. Quelques pays font part de temps moyens de l'ordre de 20 à 30 minutes.

La Commission contribue aux efforts des États membres pour produire des statistiques nationales sur les transports de marchandises par route. Eurostat gère les microdonnées nationales et établit des statistiques (tableaux D) pour l'activité de transport réalisée dans chaque pays par des véhicules immatriculés dans un autre pays. Ces statistiques sont renvoyées aux autorités nationales afin qu'elles disposent d'informations statistiques complètes sur toutes les activités de transport de marchandises effectuées sur leur territoire par des camions immatriculés dans n'importe quel État membre (sauf Malte), en Suisse et en Norvège et puissent produire des statistiques nationales complètes. La mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012 et les tableaux D fournis par la Commission épargnent aux pays déclarants l'effort de collecter des données sur les performances des camions étrangers sur leur territoire au moyen d'enquêtes nationales spéciales. Le coût et la charge liés à la collecte des données sont donc plus que compensés par l'utilité des statistiques qui en résultent.

Par ailleurs, la collecte et la gestion des informations au niveau des microdonnées donnent à Eurostat la flexibilité nécessaire pour répondre aux besoins d'informations statistiques des utilisateurs sans délai ni effort supplémentaire au niveau national. La diffusion des statistiques des transports de marchandises par route par Eurostat et la publication ultérieure des tableaux D par les États membres est conforme aux dispositions du règlement (UE) nº 202/2010.

2.4 RÉDUCTION ET SIMPLIFICATION DE LA CHARGE ADMINISTRATIVE

La Commission (Eurostat) a pour objectif constant de réduire et de simplifier la charge administrative. En coopération avec les instituts nationaux de statistique, Eurostat met en œuvre des actions spécifiques visant à réduire la charge imposée par la collecte et la déclaration des données au niveau national. Ces actions consistent notamment:

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (uniquement disponible en anglais).

1. à élaborer des outils destinés à faciliter la transmission de données régionales détaillées (par exemple, des tableaux de correspondance entre les codes postaux et les codes NUTS[9] de niveau 3 afin d'utiliser des informations qui sont, à l'origine, uniquement codées par code postal);
2. à élaborer de nouveaux outils de validation des ensembles de données, qui permettent aux pays déclarants de valider leurs données avant de les transmettre officiellement à Eurostat et de fournir un retour d'information sur les erreurs spécifiques pour chaque ensemble de données;
3. à organiser des réunions régulières entre les experts des États membres, des pays membres de l'AELE, des pays candidats et candidats potentiels (au sein du groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route et task-forces de la Commission si nécessaire) afin d'échanger des bonnes pratiques et de discuter de la qualité des données, des aspects méthodologiques et des futurs progrès.

Afin de réduire la charge pour les répondants, plusieurs États membres ont communiqué les données en utilisant des questionnaires électroniques, des feuilles de calcul Excel électroniques ou des applications mobiles pour le transport au lieu de documents papier. Davantage de pays devraient appliquer des méthodes similaires dans un avenir proche.

2.5 VALIDATION DES DONNÉES ET QUALITÉ DES DONNÉES STATISTIQUES REÇUES

La collecte et la transmission des données relèvent de la responsabilité des États membres, mais Eurostat prend toutes les mesures nécessaires pour détecter les erreurs dans les données reçues, et assure le fonctionnement d'un système informatique sophistiqué pour la validation et le traitement des données. Depuis 2022, Eurostat développe un système informatique avancé et plus fiable, qui contient deux composants améliorés: de nouveaux outils de validation, qui sont appliqués depuis janvier 2023; et un puissant logiciel (Statistical Analysis Systems - SAS) pour le traitement des microdonnées et des métadonnées. Le nouveau système informatique sera entièrement déployé en décembre 2023 et améliorera le niveau des contrôles de qualité effectués. La collecte des données sur les transports de marchandises par route bénéficiera de ce système modernisé de validation et de traitement des données.

Dans l'ensemble, les données reçues des États membres sont de très bonne qualité. Tous les États membres révisent les données si des erreurs sont détectées. Eurostat applique un processus de validation détaillé aux microdonnées trimestrielles et des contrôles des séries chronologiques aux données sur les transports de marchandises par route trimestrielles et annuelles.

- Validation des microdonnées: les États membres transmettent les ensembles de données à Eurostat via le portail EDAMIS et dans des fichiers qui sont compatibles avec la norme SDMX (Statistical Data and Metadata eXchange). Un processus de validation robuste en trois étapes est ensuite appliqué aux ensembles de données reçus.
    - Premièrement, l'outil STRUVAL (STRUctural VALidation) valide chaque ensemble de données en ce qui concerne le format, l'exhaustivité des champs obligatoires, et l'exactitude de la structure et des codes utilisés.
    - Deuxièmement, l'outil CONVAL (CONtent VALidation) valide le contenu de chaque ensemble de données sur la base de règles prédéfinies. Les États membres déclarants reçoivent un rapport de validation pour chaque ensemble de données transmis, qui contient des détails permettant de rectifier plus facilement les éventuelles erreurs. Eurostat met constamment à jour

[9] Nomenclature des unités territoriales statistiques: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (disponible en anglais, en français et en allemand).

les règles de validation appliquées afin de répondre aux nouveaux besoins et d'assurer la production de statistiques de grande qualité.

- Troisièmement, un autre ensemble de règles de validation est appliqué dans le système informatique de gestion des données, où les données doivent être à 99,5 % correctes avant de pouvoir être stockées dans une base de données en vue de leur traitement ultérieur.

- Contrôles des séries chronologiques: la Commission considère qu'il est important d'identifier les valeurs aberrantes dans les séries chronologiques avant la publication des données. Eurostat effectue donc des contrôles des séries chronologiques de données trimestrielles et annuelles. Il est important que les pays déclarants confirment les tendances en cas de variations significatives. Si nécessaire, les pays fournissent des ensembles de données révisés ou des explications sur les raisons sous-jacentes des fortes variations observées dans les séries chronologiques. Ces explications sont reprises dans le document *Country and table specific notes*[10].

2.6 APPUI MÉTHODOLOGIQUE AUX ÉTATS MEMBRES

Eurostat fournit un appui méthodologique et technique permanent aux États membres et assure le fonctionnement d'un système informatique fiable de gestion des données et métadonnées pour la production de statistiques des transports de marchandises par route.

Eurostat a élaboré deux manuels de référence concernant la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012:

- «Road freight transport methodology»[11] (méthodologie des transports de marchandises par route), qui expose la base méthodologique de l'établissement de statistiques des transports de marchandises par route dans les États membres, les pays membres de l'AELE, les pays candidats et les pays candidats potentiels;

- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (méthodologies des enquêtes sur les transports de marchandises par route dans les États membres, les pays membres de l'AELE et les pays candidats), qui présente les aspects méthodologiques des enquêtes sur les transports de marchandises par route menées dans les pays déclarants.

2.7 DIFFUSION DES DONNÉES

2.7.1 Tableaux de diffusion d'Eurostat

Les données agrégées, établies à partir des microdonnées collectées au titre du règlement (UE) nº 70/2012, sont publiées dans la base de données de diffusion d'Eurostat[12]. Les utilisateurs peuvent obtenir des tableaux statistiques détaillés produits conformément aux dispositions du règlement (UE) nº 202/2010. Il existe 43 tableaux sur les transports de marchandises par route, complétés par un fichier unique de métadonnées de l'Union et plusieurs fichiers de métadonnées nationales.

En 2022, Eurostat a diffusé un nouveau tableau sur les performances territorialisées de transport routier de marchandises (en tonnes-kilomètres), définies comme les opérations de transport exécutées

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (disponible uniquement en anglais).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (uniquement disponible en anglais).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponible en anglais, en français et en allemand).

sur un territoire national quel que soit le pays d'immatriculation du transporteur. Pour calculer la série de performances territorialisées, les opérations de transport routier international déclarées par chaque État membre sont ventilées en fonction des opérations exécutées dans chaque autre État membre de l'Union. La réaffectation des données sur les performances de transport aux autres États membres nécessite la modélisation de l'itinéraire de voyage probable et sa projection sur le réseau routier de l'Union. Eurostat effectue ce calcul à l'aide d'une matrice de distance. Le nouveau tableau présente les performances de transport total, national, international et de cabotage pour chacun des États membres de l'Union, l'ensemble de l'Union des 27, la Norvège et la Suisse. Les données nationales et de cabotage utilisées pour produire ce tableau sont les données collectées au titre du règlement (UE) nº 70/2012.

2.7.2 Publications

Eurostat produit les articles de la série «Statistics Explained» sur les transports de marchandises par route, qui fournissent une analyse des données pour les médias et le grand public. Ils portent sur les thèmes suivants:

- tendances générales des transports de marchandises par route[13];
- transports de marchandises par route par caractéristique du véhicule[14];
- transports de marchandises par route par caractéristique du trajet[15];
- transports de marchandises par route par type de produit[16];
- transports de marchandises par route – cabotage[17].

Ces articles ont été mis à jour chaque année (à l'exception de l'article sur le cabotage qui a été mis à jour tous les deux ans jusqu'en 2022, mais sera mis à jour chaque année à partir de 2023). Les articles sont mis à jour lorsque la collecte de données pour une année de référence est terminée.

2.7.3 Données anonymisées

Conformément au règlement (UE) nº 557/2013 de la Commission[18], les microdonnées sur les transports de marchandises par route sont anonymisées et mises à la disposition des entités de recherche à des fins scientifiques. Les demandes de données anonymisées sont reçues par la Commission (Eurostat) et l'accès à ces données est octroyé après approbation conjointe de la Commission (Eurostat) et des autorités statistiques nationales. En 2021, 2022 et au cours des huit premiers mois de 2023, sept entités de recherche différentes ont été autorisées à accéder aux données anonymisées de l'enquête sur les transports de marchandises par route.

---

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (uniquement disponible en anglais).

[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (uniquement disponible en anglais).

[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (uniquement disponible en anglais).

[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (uniquement disponible en anglais).

[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (uniquement disponible en anglais).

[18] Règlement (UE) nº 557/2013 de la Commission du 17 juin 2013 mettant en œuvre le règlement (CE) nº 223/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif aux statistiques européennes en ce qui concerne l'accès aux données confidentielles à des fins scientifiques et abrogeant le règlement (CE) nº 831/2002 de la Commission (JO L 164 du 18.6.2013, p. 16).

2.7.4 Autres moyens de diffusion

Les données sur les transports de marchandises par route sont également diffusées via des extractions de données sur mesure pour les utilisateurs dans les articles d'actualité d'Eurostat (par exemple,. *Increase in road freight transport as of 2021* [19]) et autres publications d'Eurostat (par exemple, *Key figures on European transport* [20], *Key figures on the EU in the world* [21], *Eurostat regional yearbook* [22] et *Key figures on the European food chain* [23]). Les données sont également diffusées dans les publications d'autres directions générales de la Commission, en particulier celles de la direction générale de la mobilité et des transports (par exemple, le *Statistical pocketbook* [24]). Toutes les données contenues dans les extractions sur mesure et les publications sont également publiées dans la base de données de diffusion d'Eurostat.

3 ÉVOLUTIONS FUTURES DES STATISTIQUES DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Le pacte vert pour l'Europe, qui a pour objectif de mener l'Union à la neutralité climatique d'ici à 2050, inclut un ensemble de politiques transformatrices pour les différents secteurs économiques, y compris les transports. Les statistiques des transports de marchandises par route peuvent contribuer à définir et à suivre des objectifs stratégiques, en fournissant des données sur les volumes de marchandises transportés, sur les kilomètres parcourus, et sur l'équipement et l'infrastructure de transport routier. Le transport de marchandises par route est un secteur particulièrement important, car il représente la majeure partie des transports terrestres de marchandises dans l'Union européenne (77,3 % en 2021, en tonne-kilomètres)[25].

Eurostat, les États membres, les pays membres de l'AELE, les pays candidats et candidats potentiels discutent des besoins en matière de données, des moyens d'améliorer les statistiques des transports de marchandises par route, et des moyens de réduire encore la charge que représente la collecte de données au cours des réunions du groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route de la Commission.

Une évolution qui a débuté en 2018 concerne les futures statistiques sur le transport par véhicule utilitaire léger. Ces véhicules ne transportent pas de charges très lourdes, mais ils parcourent un grand nombre de kilomètres en zone urbaine, et contribuent ainsi de manière significative aux émissions et à la congestion. De plus, un recours accru à ces véhicules peut aussi être observé dans les transports interurbains et internationaux. Le besoin de données sur les véhicules utilitaires légers devient important pour de nombreux pays, car ils relèvent de la politique des transports de l'Union et des actes juridiques associés. Une partie des données sur les véhicules utilitaires légers peut être tirée du

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (disponible uniquement en anglais).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (disponible uniquement en anglais).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (disponible uniquement en anglais).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (disponible uniquement en anglais).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (disponible uniquement en anglais).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (disponible uniquement en anglais).
[25] Source: tableau d'Eurostat *Répartition modale du transport intérieur de fret*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=fr (disponible en anglais, en français et en allemand).

registre de contrôle technique, qui contient des informations sur le type de moteur, la classe de poids et le type de carburant du véhicule, ainsi que sur sa technologie de réduction des émissions.

Une task force consacrée au transport par véhicule utilitaire léger a été créée en 2018 afin de discuter d'une méthode de collecte des données, y compris les définitions, les seuils, les sources de données et les variables. En 2022, la task force a élaboré un document méthodologique contenant des options concernant des questionnaires potentiels à utiliser pour une collecte de données pertinente. La méthode suggérée est actuellement testée par plusieurs États membres dans le contexte des subventions d'Eurostat pour 2022. Une fois que les résultats des projets financés par les subventions seront disponibles, le groupe ajustera la méthode proposée.

Lors d'une consultation écrite réalisée en 2022, les pays déclarants ont été invités à faire part de leurs idées concernant les potentielles améliorations et les nouvelles variables pour la collecte de données sur les transports de marchandises par route. Les idées partagées dans le cadre de cette consultation concernaient:

- l'harmonisation des catégories de véhicules à inclure dans la collecte de données au titre du règlement (UE) nº 70/2012;
- une variable supplémentaire sur le type de carburant;
- l'élimination potentielle de la variable facultative A1.1 («possibilité d'utiliser le véhicule pour effectuer des transports combinés»);
- une proposition de déclarer la variable facultative A1.6 sur les catégories NACE au niveau à deux chiffres plutôt qu'à celui à quatre chiffres;
- une nouvelle variable facultative sur la classe d'émissions des véhicules à moteur.

Ces points ont été abordés lors de la réunion de 2022 du groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route de la Commission et feront l'objet d'un suivi lors des prochaines réunions de ce groupe.

4 CONCLUSIONS

L'expérience acquise et les résultats obtenus dans la mise en œuvre du règlement (UE) nº 70/2012 relatif au relevé statistique des transports de marchandises par route sont considérés comme positifs. Les États membres respectent les obligations en matière de fourniture de données, et les ressources affectées au niveau national et au niveau de la Commission permettent de produire des résultats de grande qualité. La Commission aide les États membres à mettre en œuvre le règlement (UE) nº 70/2012 et encourage les pays candidats et candidats potentiels à concevoir et à mener des enquêtes sur le transport de marchandises par route. La Commission a modernisé son système informatique pour la validation et le traitement des microdonnées transmises, et a élargi la diffusion des statistiques des transports de marchandises par route. Le groupe d'experts sur les statistiques des transports de marchandises par route de la Commission reste l'enceinte privilégiée pour mener des discussions actives sur la mise en œuvre du règlement et ses améliorations potentielles.

Le règlement (UE) nº 70/2012 continue d'être un outil efficace et efficient pour la production de statistiques fiables et comparables sur les transports de marchandises par route, tant au niveau de l'Union qu'à l'échelon national, qui permet d'éviter la duplication des travaux. Les statistiques produites sont diffusées sous la forme de tableaux dans la base de données de diffusion et les publications d'Eurostat, sous la forme de données anonymisées et sous la forme d'extractions sur mesure. Les statistiques des transports de marchandises par route sont un outil précieux pour

concevoir et évaluer les politiques et pour suivre le marché des transports de marchandises par route dans l'Union.