COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 16.1.2024
COM(2024) 9 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

1 INTRODUÇÃO

1.1 OBJETIVO DO RELATÓRIO

O artigo 7.º 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[1] especifica que a Comissão deve, até 31 de dezembro de 2014 e, em seguida, de três em três anos, apresentar um relatório sobre a sua execução e a futura evolução ao Parlamento Europeu e ao Conselho. O presente relatório é o quarto relatório que cumpre este requisito.

A primeira secção do presente relatório aborda, em linhas gerais, os antecedentes, o contexto político e o âmbito de aplicação do Regulamento. A segunda secção descreve a sua execução pelos Estados-Membros e pela Comissão (Eurostat), os encargos e custos dos Estados-Membros em matéria de recolha de dados, as questões metodológicas e de qualidade dos dados, bem como as várias modalidades de publicação das estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias. As duas últimas secções referem-se a eventuais desenvolvimentos futuros das estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias e apresentam as principais conclusões do relatório.

1.2 CONTEXTO DO 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, relativo ao levantamento estatístico dos transportes rodoviários de mercadorias[2] e constitui um passo em frente no desenvolvimento das estatísticas dos transportes na UE. É a base jurídica para a recolha de um vasto leque de dados sobre os transportes rodoviários de mercadorias.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 garante à Comissão, às outras instituições da UE e às administrações nacionais estatísticas comparáveis, fiáveis, harmonizadas, regulares e abrangentes sobre a dimensão e o desenvolvimento dos transportes rodoviários de mercadorias. Estas informações são necessárias para enquadrar, monitorizar e avaliar as políticas da UE.

Os Estados-Membros enviam informações à Comissão sob a forma de microdados. Tal permite fornecer aos utilizadores quadros estatísticos contendo diferentes combinações de variáveis dentro dos limites impostos pelas obrigações de fiabilidade dos dados.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 foi concebido de forma a minimizar os encargos para as empresas de transportes. A recolha de dados baseia-se num inquérito por amostragem, pelo que as informações são solicitadas apenas para uma amostra de veículos e relativamente a um período limitado (de um modo geral, uma semana). Os Estados-Membros podem excluir do inquérito as operações de transporte abaixo de certos limiares[3]. No entanto, tal poderia prejudicar a comparabilidade entre os Estados-Membros e a combinação com informações provenientes de outras fontes de dados.

---

1 JO L 32 de 3.2.2012, p. 1.

2 JO L 163 de 6.6.1998, p. 1.

3 Em conformidade com o artigo 1.º do Regulamento (UE) n.º 70/2012, cada Estado-Membro tem a possibilidade de excluir os veículos automóveis rodoviários para transporte cuja carga útil ou cujo peso máximo autorizado seja inferior a um certo limite. Esse limite não pode exceder 3,5 toneladas de carga útil ou 6 toneladas de peso máximo autorizado para os veículos automóveis isolados.

Os quadros relativos às estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias a divulgar pelo Eurostat são definidos no Regulamento (UE) n.º 202/2010, de 10 de março de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 6/2003 relativo à divulgação de estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias[4].

1.3 CONTEXTO POLÍTICO

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

O Pacto Ecológico Europeu[5] é uma estratégia de crescimento para tornar a economia da UE sustentável, transformando os desafios climáticos e ambientais em oportunidades em todos os domínios de intervenção política e proporcionando uma transição justa e inclusiva para todos. Para alcançar a neutralidade climática, será necessário reduzir em 90 % as emissões dos transportes até 2050. As ações prioritárias a favor da transição para uma mobilidade sustentável e inteligente incluem:

- impulsionar o transporte multimodal,
- apoiar a implantação de soluções de mobilidade automatizada e conectada em todos os modos de transporte,
- melhorar a gestão dos custos externos das atividades de transporte através da fixação de preços,
- aumentar a produção e a utilização de combustíveis alternativos sustentáveis para os transportes, e
- reduzir a poluição dos transportes, especialmente nas cidades.

Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou a «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro»[6], que descreve as medidas previstas para transformar o sistema de transportes da UE em consonância com a ambição do Pacto Ecológico Europeu. A estratégia de mobilidade prossegue a visão de uma mobilidade sustentável, a preços acessíveis, inclusiva, inteligente, resiliente e competitiva e exige uma transformação fundamental do setor dos transportes. Tal traduz-se em três abordagens que devem ser aplicadas a todos os modos de transporte:

- a primeira consiste em reduzir a dependência dos combustíveis fósseis, substituindo as frotas existentes por veículos com emissões baixas ou zero e aumentando a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos,
- a segunda consiste em aumentar a utilização de modos menos poluentes e transferir uma parte substancial do atual transporte rodoviário de mercadorias por estrada (75 %) para o transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores,
- a terceira consiste em internalizar os custos externos. A estratégia de mobilidade é acompanhada de um plano de ação, que enumera 82 iniciativas em dez domínios de ação fundamentais, com medidas concretas a adotar.

Os dados recolhidos no contexto do Regulamento (UE) n.º 70/2012 são importantes não só para os decisores, como também para as organizações profissionais, as empresas de transportes, os investigadores e os especialistas em modelação no domínio dos transportes rodoviários. Os resultados

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

do inquérito são fundamentais para acompanhar o mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na UE e são regularmente utilizados como referência nas comunicações da Comissão, nos documentos de trabalho dos serviços da Comissão e nas avaliações de impacto. O conhecimento profundo do mercado contribui para a melhoria da competitividade das empresas do setor. O Regulamento produz estatísticas que também podem ser utilizadas para avaliar o potencial da transferência do transporte de mercadorias do modo rodoviário para modos mais respeitadores do ambiente. A percentagem de mercadorias que utilizam o transporte intermodal seria um conjunto de dados importante no futuro.

1.4 COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 aplica-se diretamente e na sua totalidade a todos os Estados-Membros e exige que estes transmitam dados trimestralmente, em conformidade com o seu artigo 5.º. No entanto, em conformidade com o seu artigo 1.º, n.º 3, o Regulamento (UE) n.º 70/2012 não se aplica a Malta, enquanto o número de veículos automóveis rodoviários para transporte de mercadorias matriculados em Malta e autorizados a efetuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias não ultrapassar 400 unidades. Para esse efeito, Malta deve comunicar anualmente ao Eurostat o número de veículos autorizados a efetuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias. Malta deve comunicar este número o mais tardar até ao final do mês de março seguinte ao ano a que se refere o número de veículos automóveis rodoviários para transporte de mercadorias.

A Noruega e a Suíça também fornecem estes dados. No que diz respeito aos países candidatos, o Montenegro e a Macedónia do Norte têm vindo a fornecer estes dados desde 2016 e 2020, respetivamente. A Albânia está atualmente a tomar as medidas necessárias para desenvolver e realizar o inquérito aos transportes rodoviários de mercadorias. O Eurostat aproveita todas as oportunidades para incentivar os países candidatos e potenciais candidatos a conceberem e realizarem os seus inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias, de modo a cumprirem a legislação da UE no domínio das estatísticas.

2 ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO DO REGULAMENTO (UE) N.º 70/2012

2.1 CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

Todos os Estados-Membros mantêm um nível muito elevado de cumprimento das obrigações em matéria de fornecimento de dados definidas no Regulamento (UE) n.º 70/2012. Todos os Estados-Membros fornecem os conjuntos de dados solicitados, com atrasos apenas num pequeno número de casos, principalmente devido a atualizações dos seus sistemas informáticos e à rotação do pessoal. Tal permite elaborar estatísticas de elevada qualidade, atuais e fiáveis sobre os transportes rodoviários de mercadorias na Europa.

2.2 MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS UTILIZADOS NOS ESTADOS-MEMBROS

As disposições metodológicas estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 70/2012 proporcionam o quadro para a recolha, pelos Estados-Membros, de microdados bem definidos, com base em inquéritos nacionais.

O Eurostat recolhe informações sobre os métodos nacionais de recolha de dados (utilização de registos, metodologia de amostragem, cobertura, etc.) e disponibiliza-as na sua publicação intitulada *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate*

countries (metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países da EFTA e países candidatos)[7].

Além disso, os países declarantes atualizam anualmente os seus ficheiros de metadados nacionais no modelo «Euro SDMX Metadata Structure». Os metadados nacionais contêm uma apresentação estatística dos dados sobre o transporte rodoviário de mercadorias; informações sobre a legislação nacional pertinente, a política de divulgação e a qualidade dos dados; quaisquer atualizações metodológicas; e informações sobre o inquérito e o tratamento estatístico dos dados[8].

2.3 ENCARGOS E CUSTOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 procura manter os encargos para os Estados-Membros num nível mínimo. A maioria dos Estados-Membros não tem de tomar medidas adicionais, uma vez que os seus processos existentes são suficientes para cumprir os requisitos do Regulamento em matéria de recolha de dados.

De acordo com as informações comunicadas nos metadados nacionais, a grande maioria dos países declarantes considera que o volume de trabalho relacionado com o fornecimento de dados é aceitável. Existem disparidades significativas entre os países no que diz respeito aos encargos e custos de recolha de dados. Estes dependem da dimensão da amostra utilizada para recolher dados, que varia de país para país, e dos sistemas nacionais de compilação de dados. O tempo médio estimado para os inquiridos comunicarem os dados relativos a um veículo com atividade de transporte durante o período do inquérito é estimado em cerca de 30 a 45 minutos pela maioria dos países. Alguns países referem tempos médios entre 20 e 30 minutos.

A Comissão apoia os esforços dos Estados-Membros, no sentido de produzirem estatísticas nacionais sobre o transporte rodoviário de mercadorias. O Eurostat gere os microdados nacionais e compila estatísticas (quadros-D) relativas à atividade de transporte em todos os países dos veículos matriculados noutros países. Estas estatísticas são enviadas às autoridades estatísticas nacionais, para que estas disponham de informações estatísticas completas sobre todas as operações de transporte rodoviário de mercadorias no seu território efetuadas por camiões matriculados em qualquer país da UE (exceto em Malta), na Suíça e na Noruega, e possam produzir estatísticas nacionais completas. A execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 e os quadros-D disponibilizados pela Comissão poupam aos países declarantes o esforço de recolha de dados sobre as operações dos camiões estrangeiros no seu território através de inquéritos nacionais específicos. Os custos e encargos gerados pela recolha de dados são, assim, mais do que compensados pelos benefícios das estatísticas resultantes.

Além disso, a recolha e a gestão de informações a nível de microdados dá ao Eurostat flexibilidade para satisfazer as necessidades de informação estatística dos utilizadores, sem atrasos e sem exigir esforços suplementares a nível nacional. A divulgação das estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias pelo Eurostat e a subsequente publicação de quadros-D pelos Estados-Membros estão em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 202/2010.

---

7 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (disponível só em inglês).

8 https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponível só em inglês).

2.4 REDUÇÃO E SIMPLIFICAÇÃO DOS ENCARGOS ADMINISTRATIVOS

A redução e simplificação dos encargos administrativos é um objetivo permanente para a Comissão. Em colaboração com os institutos nacionais de estatística, o Eurostat realiza ações específicas destinadas a reduzir os encargos da recolha e comunicação de dados para as autoridades nacionais. Estas ações incluem:

1. O desenvolvimento de ferramentas para facilitar a comunicação de dados regionais pormenorizados (por exemplo, quadros de correspondência entre códigos postais e códigos de nível NUTS 3[9], para se poder utilizar informações originalmente codificadas apenas por código postal);
2. Novas ferramentas de validação dos conjuntos de dados, que permitem aos países declarantes validar os seus dados antes de os transmitirem oficialmente ao Eurostat, bem como fornecer informações sobre erros específicos para cada conjunto de dados;
3. Reuniões regulares de peritos dos Estados-Membros, dos países da EFTA, dos países candidatos e potenciais candidatos (no âmbito do grupo de peritos da Comissão sobre estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias e de grupos de trabalho, se necessário), a fim de trocar boas práticas e debater a qualidade dos dados, as questões metodológicas e a evolução futura.

A fim de reduzir os encargos para os inquiridos, vários Estados-Membros têm comunicado dados utilizando questionários eletrónicos, folhas Excel eletrónicas ou aplicações móveis para o transporte, em vez de documentos em papel. Prevê-se que mais países apliquem métodos semelhantes num futuro próximo.

2.5 VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS RECEBIDOS

A recolha e a transmissão de dados são da responsabilidade dos Estados-Membros, mas o Eurostat toma todas as medidas necessárias para detetar quaisquer erros nos dados recebidos e mantém um sistema informático sofisticado para a validação e o tratamento dos dados. Desde 2022, o Eurostat tem vindo a desenvolver um sistema informático avançado e mais sólido que contém duas componentes melhoradas: novas ferramentas de validação de dados, implementadas desde janeiro de 2023; e um software poderoso (*Statistical Analysis Systems* — SAS) para o tratamento de microdados e metadados. O novo sistema informático será plenamente desenvolvido até dezembro de 2023 e reforçará as normas dos controlos de qualidade realizados. A recolha de dados sobre o transporte rodoviário de mercadorias beneficiará deste sistema modernizado de validação e tratamento de dados.

De um modo geral, a qualidade dos dados recebidos dos Estados-Membros é muito boa. Todos os Estados-Membros reveem os dados caso sejam detetados erros. O Eurostat aplica um processo de validação pormenorizado aos microdados trimestrais e realiza controlos das séries cronológicas aos dados trimestrais e anuais sobre o transporte de mercadorias.

- Validação de microdados: os Estados-Membros transmitem conjuntos de dados ao Eurostat através do portal EDAMIS E em ficheiros compatíveis com a norma SDMX (*Statistical Data and Metadata eXchange*). Em seguida, é aplicado um sólido processo de validação, em três etapas, aos conjuntos de dados recebidos.

[9] Nomenclatura Comum das Unidades Territoriais Estatísticas: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (disponível em inglês, francês e alemão).

- Em primeiro lugar, a ferramenta STRUVAL (*STRUctural VALidation*) valida cada conjunto de dados em termos de formato, exaustividade dos campos obrigatórios e correção da estrutura e dos códigos utilizados.
- Em segundo lugar, a ferramenta CONVAL (*CONtent VALidation*) valida o conteúdo de cada conjunto de dados com base em regras predefinidas. Os Estados-Membros declarantes recebem um relatório de validação para cada conjunto de dados transmitido, que contém pormenores que facilitam a correção de eventuais erros. O Eurostat atualiza continuamente as regras de validação aplicadas para dar resposta à evolução das necessidades e garantir a produção de estatísticas de elevada qualidade.
- Em terceiro lugar, é aplicado outro conjunto de regras de validação no âmbito do sistema informático de gestão de dados, em que os dados têm de ser 99,5 % corretos, antes de poderem ser armazenados numa base de dados para tratamento posterior.

- Verificações das séries cronológicas: a Comissão considera que é importante identificar os valores extremos de uma série cronológica antes de os dados serem publicados. Por conseguinte, o Eurostat realiza controlos das séries cronológicas tanto dos dados trimestrais como anuais. É importante que os países declarantes confirmem as tendências, quando se observem grandes variações. Sempre que necessário, os países apresentam conjuntos de dados revistos ou explicações dos motivos para as variações significativas das séries cronológicas. Estas explicações são enumeradas nas *Country and table specific notes* (notas específicas por país e quadro)[10].

2.6 APOIO METODOLÓGICO AOS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat presta apoio metodológico e técnico contínuo aos Estados-Membros e assegura a manutenção de um sistema de informação fiável com dados e metadados para a produção de estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias.

O Eurostat elaborou dois manuais de referência para a aplicação do Regulamento (UE) n.º 70/2012:

- *Road freight transport methodology*[11] (metodologia do transporte rodoviário de mercadorias), que descreve a base metodológica para a compilação de estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias nos Estados-Membros, nos países da EFTA, nos países candidatos e potenciais candidatos,
- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* (metodologias utilizadas nos inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias nos Estados-Membros, países da EFTA e países candidatos), que apresenta os aspetos metodológicos dos inquéritos relativos ao transporte rodoviário de mercadorias realizados nos países declarantes.

2.7 DIVULGAÇÃO DOS DADOS

2.7.1 Quadros de divulgação do Eurostat

Os dados agregados, com base nos microdados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012, são publicados na base de dados de divulgação do Eurostat[12].

10 https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (disponível só em inglês).

11 https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (disponível só em inglês).

12 https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponível em inglês, francês e alemão).

Os utilizadores podem obter quadros estatísticos pormenorizados, produzidos em conformidade com as disposições do Regulamento (UE) n.º 202/2010. Existem 43 quadros relativos ao transporte rodoviário de mercadorias, complementados por um único ficheiro da UE de metadados e por vários ficheiros nacionais de metadados.

Em 2022, o Eurostat divulgou um novo quadro sobre operações de transporte rodoviário de mercadorias territorializadas (em toneladas-quilómetro), definidas como as operações num território nacional, independente do país de registo do transportador. Para calcular a série de operações de transporte territorializadas, as operações de transporte rodoviário internacional declaradas por cada Estado-Membro são repartidas pelas operações que tiveram lugar nos outros Estados-Membros da UE. A redistribuição dos dados relativos às operações de transporte para outros Estados-Membros envolve a modelização do itinerário provável da viagem e a sua projeção na rede rodoviária da UE. O Eurostat realiza este cálculo com a ajuda de uma matriz de distância. O novo quadro apresenta o total de operações de transporte nacionais, internacionais e de cabotagem para cada Estado-Membro da UE, a UE-27 no seu conjunto, a Noruega e a Suíça. Os dados nacionais e de cabotagem utilizados para a elaboração deste quadro são os dados recolhidos ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012.

2.7.2 Publicações

O Eurostat produz os artigos *Statistics Explained* sobre o transporte rodoviário de mercadorias, que fornecem uma análise dos dados destinada aos meios de comunicação e ao público em geral. Abrangem os seguintes temas:

- evolução geral do transporte rodoviário de mercadorias[13]
- transporte rodoviário de mercadorias por características dos veículos[14]
- transporte rodoviário de mercadorias por características dos trajetos[15]
- transporte rodoviário de mercadorias por tipos de mercadorias[16]
- estatísticas sobre os transportes rodoviários de mercadorias - cabotagem[17]

Estes artigos foram atualizados anualmente (com exceção do artigo relativo à cabotagem, que foi atualizado de dois em dois anos até 2022, mas que também será atualizado anualmente a partir de 2023). Os artigos são atualizados quando se completa a recolha de dados para um determinado ano de referência.

2.7.3 Dados anonimizados

Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 557/2013 da Comissão[18], os microdados relativos ao transporte rodoviário de mercadorias são tornados anónimos e colocados à disposição de entidades de

---

13 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponível só em inglês).

14 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponível só em inglês).

15 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponível só em inglês).

16 http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponível só em inglês).

17 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponível só em inglês).

investigação para fins científicos. Os pedidos de dados anonimizados são recebidos pela Comissão (Eurostat), sendo o acesso concedido após a aprovação conjunta da Comissão (Eurostat) e das autoridades estatísticas nacionais. Em 2021, 2022 e nos primeiros oito meses de 2023, foi concedido acesso a dados anonimizados do inquérito europeu sobre o transporte rodoviário de mercadorias a sete entidades de investigação diferentes.

2.7.4 Outros meios de divulgação

Os dados sobre transporte rodoviário de mercadorias são também divulgados através de extrações de dados personalizadas para utilizadores, nas notícias do Eurostat (por exemplo, *Increase in road freight transport as of 2021* [19]) e outras publicações do Eurostat (por exemplo, *Key figures on European transport* [20], *Key figures on the EU in the world* [21], o *Eurostat regional yearbook* [22] e *Key figures on the European food chain* [23]). Os dados são igualmente divulgados nas publicações de outras direções-gerais da Comissão, em especial nas da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (por exemplo, o *Statistical pocketbook* [24]). Todos os dados incluídos em extrações personalizadas e publicações são igualmente publicados na base de dados de divulgação do Eurostat.

3 DESENVOLVIMENTO DAS ESTATÍSTICAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

O Pacto Ecológico Europeu, que visa tornar a UE neutra em termos de clima até 2050, inclui um conjunto de políticas transformadoras nos vários setores económicos, incluindo os transportes. As estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias podem ajudar a definir e a monitorizar os objetivos políticos. Para tal, é necessário fornecer dados sobre os volumes de mercadorias transportados, os quilómetros percorridos, o equipamento e as infraestruturas de transporte rodoviário. O transporte rodoviário de mercadorias é um setor particularmente importante, uma vez que representa a maior parte do transporte terrestre de mercadorias da UE (77,3 % em 2021 em termos de toneladas-quilómetro)[25].

O Eurostat, os Estados-Membros, os países da EFTA, os países candidatos e os potenciais candidatos debatem as necessidades de dados, as formas de melhorar as estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias e as formas de reduzir ainda mais os encargos com a recolha de dados durante as reuniões do grupo de peritos da Comissão sobre as estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias.

---

18 Regulamento (UE) n.º 557/2013 da Comissão, de 17 de junho de 2013, que aplica o Regulamento (CE) n.º 223/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às Estatísticas Europeias, no que diz respeito ao acesso a dados confidenciais para fins científicos, e revoga o Regulamento (CE) n.º 831/2002 da Comissão (JO L 164 de 18.6.2013, p. 16).

19 https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (disponível só em inglês).

20 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (disponível só em inglês).

21 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (disponível só em inglês).

22 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (disponível só em inglês).

23 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (disponível só em inglês).

24 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (disponível só em inglês).

25 Fonte: quadro Eurostat: *Modal split of inland freight transport*: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (Disponível em inglês, francês e alemão).

Um desenvolvimento com início em 2018 diz respeito às estatísticas futuras sobre o transporte em veículos comerciais ligeiros. Estes veículos não transportam cargas muito pesadas, mas percorrem um elevado número de quilómetros em zonas urbanas, pelo que contribuem significativamente para as emissões e o congestionamento. Além disso, a utilização crescente destes veículos também pode ser observada em viagens interurbanas e internacionais. A necessidade de dados sobre os veículos comerciais ligeiros está a tornar-se importante para muitos países, uma vez que estão a ser integrados no âmbito de aplicação da política de transportes da UE e dos atos jurídicos conexos. Parte dos dados relativos aos veículos comerciais ligeiros pode ser extraída dos registos de inspeção técnica, que reúnem informações sobre o tipo de motor, a classe de peso, o tipo de combustível e a tecnologia de controlo das emissões do veículo.

Em 2018, foi criado um grupo de trabalho dedicado ao transporte em veículos comerciais ligeiros para debater uma metodologia de recolha de dados, incluindo definições, limiares, fontes de dados e variáveis. Em 2022, o grupo de trabalho elaborou um documento metodológico, juntamente com opções relativas a potenciais questionários a utilizar para uma recolha de dados pertinente. A metodologia sugerida está a ser testada por vários Estados-Membros no contexto das subvenções do Eurostat para 2022. Quando os resultados dos projetos financiados pelas subvenções estiverem disponíveis, o grupo aperfeiçoará a metodologia proposta.

Aquando de uma consulta escrita realizada em 2022, os países declarantes foram convidados a dar o seu contributo sobre potenciais melhorias e novas variáveis para a recolha de dados sobre o transporte rodoviário de mercadorias. O seu contributo para esta consulta incidiu sobre:

- a harmonização das categorias de veículos a inquirir na recolha de dados ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 70/2012,
- uma variável adicional sobre o tipo de combustível,
- a eliminação potencial da variável facultativa A1.1 («Possibilidade de utilizar os veículos para efetuar transportes combinados»),
- uma proposta de comunicação da variável facultativa A1.6 para categorias NACE nível dois dígitos em vez de NACE nível quatro dígitos,
- uma nova variável facultativa sobre a classe de emissões dos veículos a motor.

Estes pontos foram debatidos na reunião de 2022 do grupo de peritos da Comissão sobre as estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias e serão objeto de seguimento em futuras reuniões deste grupo.

4 CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a execução do Regulamento (UE) n.º 70/2012 relativo às estatísticas dos transportes rodoviários de mercadorias continuam a ser positivos. Os Estados-Membros cumprem as obrigações em matéria de fornecimento de dados e os recursos afetados, tanto a nível nacional como a nível da Comissão, permitem a produção de resultados de elevada qualidade. A Comissão apoia os Estados-Membros no que diz respeito à execução do Regulamento de Execução (UE) n.º 70/2012 e incentiva os países candidatos e potenciais candidatos a conceberem e realizarem inquéritos aos transportes rodoviários de mercadorias. A Comissão tem vindo a modernizar o seu sistema informático de validação e tratamento dos microdados transmitidos e alargou a divulgação das estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias. O grupo de peritos da Comissão sobre as estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias continua a ser o órgão onde a execução do Regulamento e as suas potenciais melhorias são ativamente debatidas.

O Regulamento (UE) n.º 70/2012 continua a ser um instrumento eficiente e eficaz para a elaboração de estatísticas fiáveis e comparáveis sobre o transporte rodoviário de mercadorias, tanto a nível nacional como da UE, evitando assim a duplicação de esforços. As estatísticas produzidas são divulgadas sob a forma de quadros na base de dados de divulgação e nas publicações do Eurostat, enquanto conjuntos de dados anonimizados e extrações personalizadas. As estatísticas sobre o transporte rodoviário de mercadorias são uma ferramenta valiosa para a conceção e avaliação das políticas e para a monitorização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na UE.