COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 16.1.2024
COM(2024) 9 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri

1 INTRODUCERE

1.1 OBIECTIVUL RAPORTULUI

Articolul 7 din Regulamentul (UE) nr. 70/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 ianuarie 2012 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri[1] prevede că, până la 31 decembrie 2014 și ulterior din trei în trei ani, Comisia trebuie să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a regulamentului și evoluțiile viitoare. Prezentul raport este al patrulea care îndeplinește această cerință.

Prima secțiune a prezentului raport prezintă contextul, cadrul de acțiune politică și domeniul de aplicare al regulamentului. A doua secțiune descrie punerea sa în aplicare de către statele membre și Comisie (Eurostat), sarcina și costurile suportate de statele membre în ceea ce privește colectarea datelor, aspectele metodologice și de calitate a datelor, precum și diferitele mijloace de publicare a statisticilor privind transportul rutier de mărfuri. Ultimele două secțiuni se referă la posibilele evoluții viitoare ale statisticilor privind transportul rutier de mărfuri și furnizează principalele concluzii ale raportului.

1.2 CONTEXT: CADRUL JURIDIC

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 este o reformare a Regulamentului (CE) nr. 1172/98 al Consiliului din 25 mai 1998 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri[2] și marchează un pas înainte în elaborarea statisticilor în domeniul transporturilor în UE. Acesta este temeiul juridic pentru colectarea unei game largi de date privind transportul rutier de mărfuri.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 prevede punerea la dispoziția Comisiei, a altor instituții ale UE și a guvernelor naționale a unor date statistice comparabile, sigure, armonizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la amploarea și evoluția transportului rutier de mărfuri. Aceste date sunt necesare pentru încadrarea, monitorizarea și evaluarea politicilor UE.

Statele membre transmit informații către Comisie sub formă de microdate: acest lucru le permite să ofere utilizatorilor tabele statistice conținând diferite combinații de variabile, sub rezerva garanțiilor privind fiabilitatea datelor.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 este conceput să reducă la minimum sarcina administrativă impusă societăților de transport. Colectarea datelor se bazează pe o anchetă prin sondaj astfel încât se solicită informații numai pentru un eșantion de vehicule de transport și pentru o perioadă de timp limitată (în general, o săptămână). Statele membre pot exclude din anchetă operațiunile de transport sub anumite praguri[3]. Totuși, acest lucru ar putea afecta comparabilitatea între statele membre și combinarea cu informații din alte surse de date.

[1] JO L 32, 3.2.2012, p. 1.
[2] JO L 163, 6.6.1998, p. 1.
[3] În conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 70/2012, fiecare stat membru poate exclude vehiculele de transport rutier a căror sarcină utilă sau greutate maximă admisă se situează sub o anumită limită. Această limită nu poate depăși o sarcină utilă de 3,5 tone sau o greutate maximă admisă de 6 tone în cazul unui singur autovehicul.

Tabelele referitoare la statisticile privind transportul rutier de mărfuri care trebuie difuzate de Eurostat sunt definite în Regulamentul (UE) nr. 202/2010 din 10 martie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 6/2003 privind difuzarea statisticilor referitoare la transportul rutier de mărfuri[4].

1.3 CONTEXTUL POLITIC

Elaborarea unei politici comune în domeniul transporturilor necesită cunoștințe aprofundate cu privire la amploarea transportului rutier de mărfuri și la modul în care a evoluat.

Pactul verde european[5] este o strategie de creștere care urmărește să asigure durabilitatea economiei UE prin transformarea provocărilor legate de climă și de mediu în oportunități în toate domeniile de politică și prin garantarea unei tranziții echitabile și favorabile incluziunii. Pentru a se asigura neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050. Printre acțiunile prioritare pentru trecerea la o mobilitate durabilă și inteligentă se numără:

- stimularea transportului multimodal;
- sprijinirea implementării unor soluții de mobilitate multimodală automatizată și conectată;
- o abordare mai eficientă a costurilor externe ale activităților de transport prin stabilirea prețurilor;
- intensificarea producției și a utilizării combustibililor alternativi durabili în domeniul transporturilor; și
- reducerea poluării cauzate de transporturi, în special în orașe.

În decembrie 2020, Comisia a prezentat „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”[6], care prezintă etapele planificate pentru transformarea sistemului de transport al UE în conformitate cu obiectivele ambițioase ale Pactului verde european. Strategia privind mobilitatea urmărește viziunea unei mobilități sustenabile, abordabile ca preț, incluzive, inteligente, reziliente și competitive și necesită o transformare fundamentală a sectorului transporturilor. Aceasta se concretizează în trei abordări care ar trebui aplicate tuturor modurilor de transport:

- prima constă în reducerea dependenței de combustibilii fosili prin înlocuirea flotelor existente cu vehicule cu emisii scăzute și cu vehicule cu emisii zero, precum și prin creșterea gradului de utilizare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon;
- a doua constă în creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport mai puțin poluante și în reorientarea unei părți substanțiale a transportului rutier de mărfuri efectuat în prezent pe cale rutieră (75 %) către transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare;
- a treia constă în internalizarea costurilor externe. Strategia de mobilitate este însoțită de un plan de acțiune, care enumeră 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune, cu măsuri concrete care urmează să fie adoptate.

Datele colectate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012 sunt importante nu numai pentru factorii de decizie, ci și pentru organizațiile profesionale, societățile de transport, cercetătorii și specialiștii în modelarea transportului rutier. Rezultatele anchetei sunt fundamentale pentru monitorizarea pieței transportului rutier de mărfuri în UE și sunt utilizate în mod regulat ca referință în comunicările Comisiei, în documentele de lucru ale serviciilor Comisiei și în evaluările impactului. O cunoaștere aprofundată a pieței contribuie la îmbunătățirea competitivității întreprinderilor din acest sector.

[4] JO L 61, 11.3.2010, p. 24.
[5] COM(2019) 640 final/3.
[6] COM(2020) 789 final.

Regulamentul produce statistici care pot fi utilizate, de asemenea, pentru a evalua potențialul reorientării transportului de mărfuri de la transportul rutier la moduri de transport mai ecologice. Ponderea transportului de marfă care utilizează transportul intermodal ar fi un set de date important în viitor.

1.4 STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 se aplică în mod direct și integral tuturor statelor membre și le impune acestora să transmită date trimestriale în conformitate cu articolul 5. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 1 alineatul (3), Regulamentul (UE) nr. 70/2012 nu se va aplica în cazul Maltei, atât timp cât numărul vehiculelor de transport rutier de mărfuri înmatriculate în Malta autorizate să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri nu depășește 400 de vehicule. În acest scop, Malta trebuie să raporteze anual către Eurostat numărul de vehicule autorizate să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri. Malta trebuie să raporteze acest număr cel târziu până la sfârșitul lunii martie din anul care urmează celui pentru care a fost transmis numărul vehiculelor de transport rutier de mărfuri.

Norvegia și Elveția furnizează, de asemenea, aceste date. În ceea ce privește țările candidate, Muntenegru și Macedonia de Nord au furnizat aceste date începând din 2016 și, respectiv, din 2020. În prezent, Albania ia măsurile necesare pentru a pregăti și a pune în aplicare ancheta privind transportul rutier de mărfuri. Eurostat profită de orice ocazie pentru a încuraja țările candidate și potențial candidate să elaboreze și să efectueze anchete privind transportul rutier de mărfuri, astfel încât acestea să respecte legislația UE în domeniul statisticii.

2 ACȚIUNI SUBSECVENTE PUNERII ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI (UE) NR. 70/2012

2.1 RESPECTAREA OBLIGAȚIILOR LEGALE

Toate statele membre mențin un nivel foarte ridicat de respectare a obligațiilor de furnizare a datelor definite în Regulamentul (UE) nr. 70/2012. Toate statele membre transmit seturile de date cerute, fiind înregistrate întârzieri doar într-un mic număr de cazuri, în principal ca urmare a actualizării sistemelor lor informatice și a rotației personalului. Acest lucru permite producerea de statistici de înaltă calitate, transmise în timp util și fiabile privind transportul rutier de mărfuri în Europa.

2.2 METODELE UTILIZATE PENTRU COLECTAREA DATELOR ÎN STATELE MEMBRE

Dispozițiile metodologice prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 70/2012 oferă cadrul pentru colectarea microdatelor bine definite de către statele membre pe baza anchetelor naționale.

Eurostat colectează informații privind metodele de colectare a datelor naționale (utilizarea de registre, metodologia de eșantionare, acoperire etc.) și le publică în publicația sa *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries*[7] („Metodologiile utilizate în cadrul anchetelor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre, AELS și țările candidate”).

[7] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/ks-gq-21-002 (disponibil numai în limba engleză).

În plus, țările raportoare își actualizează anual fișierele de metadate naționale în modelul „structura Euro SDMX pentru metadate”. Metadatele naționale conțin o prezentare statistică a datelor privind transportul rutier de mărfuri, informații privind legislația națională relevantă, politica de diseminare și calitatea datelor, orice actualizări metodologice și informații privind ancheta și prelucrarea statistică a datelor[8].

2.3 SARCINA ADMINISTRATIVĂ ȘI COSTURILE PENTRU STATELE MEMBRE

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 este conceput să limiteze la minimum sarcina administrativă impusă statelor membre. Majoritatea statelor membre nu trebuie să ia măsuri suplimentare, deoarece procesele lor existente sunt suficiente pentru a satisface cerințele regulamentului în materie de colectare a datelor.

Potrivit informațiilor raportate în metadatele naționale, marea majoritate a țărilor care au transmis rapoarte consideră că volumul de muncă necesar pentru furnizarea datelor este acceptabil. Există disparități semnificative între țări în ceea ce privește sarcina și costul colectării datelor. Acestea depind de dimensiunea eșantionului utilizat pentru colectarea datelor, care variază de la o țară la alta, precum și de sistemele naționale de compilare a datelor. Perioada medie de care au nevoie respondenții pentru a raporta date privind un vehicul care efectuează transporturi pe durata perioadei de anchetă este estimată de către majoritatea țărilor la aproximativ 30-45 de minute. Câteva țări înregistrează perioade medii de raportare cuprinse între 20-30 de minute.

Comisia contribuie la eforturile statelor membre de a elabora statistici naționale privind transportul rutier de mărfuri. Eurostat gestionează microdatele naționale și compilează statistici (tabelele D) pentru activitatea de transport din fiecare țară efectuată de vehicule înmatriculate în alte țări. Aceste statistici sunt trimise înapoi la autoritățile naționale de statistică, astfel încât acestea să dispună de informații statistice complete cu privire la toate operațiunile de transport rutier de mărfuri pe teritoriul lor efectuate de camioane înmatriculate oriunde în UE (cu excepția Maltei), în Elveția și în Norvegia și să poată elabora statistici naționale complete. Punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 și a tabelelor D furnizate de Comisie a scutit țările raportoare de efortul de colectare a datelor privind activitatea camioanelor străine pe teritoriul lor prin anchete naționale specifice. Prin urmare, beneficiul adus de statisticile rezultate depășește cu mult costul și sarcina administrativă generate de colectarea datelor.

În plus, colectarea și gestionarea informațiilor la nivel de microdate oferă Eurostat flexibilitate în ceea ce privește îndeplinirea nevoilor utilizatorilor de informații statistice, fără întârzieri și eforturi suplimentare la nivel național. Difuzarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri de către Eurostat și publicarea ulterioară a tabelelor D de către statele membre respectă dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 202/2010.

2.4 REDUCEREA ȘI SIMPLIFICAREA SARCINII ADMINISTRATIVE

Reducerea și simplificarea sarcinii administrative reprezintă un obiectiv permanent pentru Comisie. În colaborare cu institutele naționale de statistică, Eurostat pune în aplicare acțiuni specifice pentru reducerea sarcinii administrative la nivel național implicate de colectarea și raportarea datelor. Printre aceste acțiuni se numără:

[8] https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponibil numai în limba engleză).

1. dezvoltarea de instrumente care să faciliteze raportarea datelor detaliate la nivel regional (de exemplu, tabele care corespund codurilor poștale și codurilor de nivel NUTS[9] 3 pentru a utiliza informații care sunt inițial codificate numai în funcție de codul poștal);
2. instrumente de validare a seturilor de date nou dezvoltate, care permit țărilor raportoare să își valideze datele înainte de a le transmite în mod oficial către Eurostat și să furnizeze feedback cu privire la erori specifice pentru fiecare set de date;
3. reuniuni periodice ale experților din statele membre, din țările AELS, din țările candidate și țările potențial candidate (Grupul de experți al Comisiei pentru statisticile privind transportul rutier de mărfuri și grupurile operative, dacă este necesar) pentru a face schimb de bune practici și pentru a discuta cu privire la calitatea datelor, aspectele metodologice și progresele viitoare.

Pentru a reduce sarcina pentru respondenți, mai multe state membre au raportat date utilizând chestionare electronice, foi de lucru Excel electronice sau aplicații mobile pentru transport, în locul documentelor pe suport de hârtie. Se preconizează că mai multe țări vor aplica metode similare în viitorul apropiat.

2.5 VALIDAREA DATELOR ȘI CALITATEA DATELOR STATISTICE PRIMITE

Colectarea și transmiterea datelor este responsabilitatea statelor membre, dar Eurostat ia toate măsurile necesare pentru a detecta orice eroare din datele primite și pentru a menține un sistem informatic sofisticat pentru validarea și prelucrarea datelor. Începând din 2022, Eurostat a dezvoltat un sistem informatic avansat și mai solid, care conține două componente îmbunătățite: noi instrumente de validare a datelor, care au fost puse în aplicare din ianuarie 2023 și un software puternic (*Statistical Analysis Systems* – SAS) pentru prelucrarea microdatelor și a metadatelor. Noul sistem informatic va fi complet dezvoltat până în decembrie 2023 și va îmbunătăți standardele controalelor de calitate efectuate. Colectarea datelor privind transportul rutier de mărfuri va beneficia de acest sistem modernizat de validare și prelucrare a datelor.

În general, calitatea datelor primite de la statele membre este foarte bună. Toate statele membre revizuiesc datele în cazul în care sunt detectate erori. Eurostat aplică un proces de validare detaliat pentru verificările trimestriale ale microdatelor și seriilor de timp în cazul datelor trimestriale și anuale privind transportul de mărfuri.

- Validarea microdatelor: statele membre transmit către Eurostat seturi de date prin intermediul portalului EDAMIS și în fișiere compatibile cu standardul SDMX (*Statistical Data and Metadata eXchange*). Ulterior, seturilor de date primite li se aplică un proces solid de validare în trei etape.
    - În primul rând, instrumentul STRUVAL (*STRUctural VALidation*) validează fiecare set de date din punctul de vedere al formatului, al exhaustivității câmpurilor obligatorii și al corectitudinii structurii și codurilor utilizate.
    - În al doilea rând, instrumentul CONVAL (*CONtent VALidation*) validează conținutul fiecărui set de date pe baza unor norme predefinite. Statele membre raportoare primesc un raport de validare pentru fiecare set de date transmis care conține detalii ce facilitează corectarea oricăror erori. Eurostat își actualizează în mod continuu normele de validare aplicate pentru a satisface nevoile în schimbare și a asigura elaborarea de statistici de înaltă calitate.

[9] Nomenclatorul unităților teritoriale de statistică: https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background (disponibil în limbile engleză, franceză și germană).

- În al treilea rând, în cadrul sistemului informatic de gestionare a datelor se aplică un alt set de norme de validare, în cadrul căruia datele trebuie să fie corecte în proporție de 99,5 % înainte de a putea fi stocate într-o bază de date în vederea prelucrării ulterioare.

- Verificarea seriilor de timp: Comisia consideră că este important să se identifice valorile aberante într-o serie de timp înainte de publicarea datelor. Prin urmare, Eurostat efectuează verificări ale seriilor de timp atât în ceea ce privește datele trimestriale, cât și datele anuale. Este important ca țările raportoare să confirme tendințele atunci când se observă variații semnificative. Atunci când este necesar, țările prezintă seturi de date revizuite sau explicații privind motivele variațiilor semnificative observate în seriile de timp. Aceste explicații sunt prezentate în documentul *Note specifice țării și tabelului*[10].

2.6 SPRIJINUL METODOLOGIC ACORDAT STATELOR MEMBRE

Eurostat furnizează în permanență sprijin metodologic și tehnic statelor membre și menține un sistem informatic fiabil de date și metadate pentru elaborarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri.

Eurostat a elaborat două manuale de referință pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*[11] („Metodologia transportului rutier de mărfuri”), care prezintă baza metodologică pentru compilarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre, în țările AELS, în țările candidate și în țările potențial candidate;

- *Methodologies used in road freight transport surveys in Member States, EFTA and candidate countries* („Metodologiile utilizate în cadrul anchetelor privind transportul rutier de mărfuri în statele membre, în țările AELS și în țările candidate”), care prezintă aspecte metodologice ale anchetelor privind transportul rutier de mărfuri efectuate în țările raportoare.

2.7 DIFUZAREA DATELOR

2.7.1 Tabelele cu date de difuzat ale Eurostat

Datele agregate, bazate pe microdatele colectate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012, sunt publicate în baza de date pentru difuzare a Eurostat[12]. Utilizatorii pot obține tabele statistice detaliate elaborate în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 202/2010. Există 43 de tabele privind transportul rutier de mărfuri, completate de un singur fișier de metadate UE și de mai multe fișiere de metadate naționale.

În 2022, Eurostat a difuzat un nou tabel privind performanța teritorializată a transportului rutier de mărfuri (în tone-kilometri), care este definită ca performanța pe un teritoriu național independent de țara de înmatriculare a transportatorului. Pentru a calcula seria de date privind performanțe teritorializată a transportului, performanța transportului rutier internațional declarată de fiecare stat membru este defalcată în funcție de performanțele care au avut loc în fiecare stat membru al UE.

[10] https://circabc.europa.eu/ui/group/0c7a12bf-2645-4509-9339-a266f3e1e44d/library/f54dbc3c-55e5-469d-b8e1-4872271562da/details (disponibil numai în limba engleză).
[11] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105 (disponibil numai în limba engleză).
[12] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database (disponibil doar în limbile engleză, franceză și germană).

Redistribuirea datelor privind performanța transporturilor către alte state membre implică modelarea itinerarului probabil al deplasării și proiectarea acestuia pe rețeaua rutieră a UE. Eurostat calculează acest lucru cu ajutorul unei matrice de distanțe. Noul tabel prezintă performanța totală, națională, internațională și a transportului de cabotaj pentru fiecare stat membru al UE, UE-27 în ansamblu, Norvegia și Elveția. Datele naționale și datele privind cabotajul utilizate pentru elaborarea acestui tabel sunt datele colectate în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012.

2.7.2 Publicații

Eurostat elaborează articole în publicația sa „*Statistics Explained*" („Statistici explicate") referitoare la transportul rutier de mărfuri, care prezintă o analiză a datelor pentru mass-media și pentru public. Acestea acoperă următoarele aspecte:

- *general trends in road freight transport*[13] („Tendințele generale în materie de transport rutier de mărfuri");
- *road freight transport by vehicle characteristics*[14] („Transport rutier de mărfuri în funcție de caracteristicile vehiculului");
- *road freight transport by journey characteristics*[15] („Transport rutier de mărfuri în funcție de caracteristicile parcursului");
- *road freight transport by type of goods*[16] („Transportul rutier de mărfuri în funcție de tipul de mărfuri");
- *road freight transport statistics - cabotage*[17] („Statistici privind transportul rutier de mărfuri – cabotaj").

Aceste articole au fost actualizate anual (cu excepția articolului privind cabotajul, care a fost actualizat o dată la 2 ani până în 2022, dar care va fi, de asemenea, actualizat anual începând cu 2023). Articolele sunt actualizate în momentul în care se finalizează colectarea datelor pentru un anumit an de referință.

2.7.3 Date anonimizate

În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 557/2013 al Comisiei[18], microdatele privind transportul rutier de mărfuri sunt anonimizate și puse la dispoziția entităților de cercetare în scopuri științifice. Cererile de date anonimizate sunt primite de Comisie (Eurostat), iar accesul este acordat în urma aprobării comune a Comisiei (Eurostat) și a autorităților statistice naționale. În 2021, în 2022 și în primele 8 luni ale anului 2023, s-a acordat acces la datele anonimizate din ancheta europeană privind transportul rutier de mărfuri unui număr de șapte entități de cercetare diferite.

---

[13] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponibil numai în limba engleză).
[14] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponibil numai în limba engleză).
[15] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponibil numai în limba engleză).
[16] http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponibil numai în limba engleză).
[17] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponibil numai în limba engleză).
[18] Regulamentul (UE) nr. 557/2013 al Comisiei din 17 iunie 2013 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 223/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind statisticile europene în ceea ce privește accesul la date confidențiale în scopuri științifice și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 831/2002 al Comisiei (JO L 164, 18.6.2013, p. 16).

2.7.4 Alte modalități de difuzare

Datele privind transportul rutier de mărfuri sunt, de asemenea, difuzate prin extragerea de date personalizate pentru utilizatori în știrile Eurostat [de exemplu, *Increase in road freight transport as of 2021*[19] („Creșterea transportului rutier de mărfuri începând din 2021")] și în alte publicații Eurostat [de exemplu, *Key figures on European transport*[20] („Cifre-cheie privind transportul european"), *Key figures on the EU in the world*[21] („Cifre-cheie privind UE în lume"), *Eurostat regional yearbook*[22] („Anuarul regional al Eurostat") și *Key figures on the European food chain*[23] („Cifre-cheie privind lanțul alimentar european")]. Datele sunt, de asemenea, difuzate în publicațiile altor direcții generale ale Comisiei, în special în cele ale Direcției Generale Mobilitate și Transporturi [de exemplu, *Statistical pocketbook*[24] („Publicația statistică de buzunar")]. Toate datele incluse în extragerile și publicațiile personalizate sunt, de asemenea, publicate în baza de date pentru difuzare a Eurostat.

3 EVOLUȚII ULTERIOARE ALE STATISTICILOR PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MĂRFURI

Pactul verde european, care are ca obiectiv atingerea neutralității climatice în Europa până în 2050, include un set de politici transformaționale în diverse sectoare economice, inclusiv în sectorul transporturilor. Statisticile privind transportul rutier de mărfuri pot contribui la stabilirea și la monitorizarea obiectivelor de politică. Acest lucru se realizează prin furnizarea de date privind volumele de mărfuri transportate, kilometrii parcurși, echipamentele și infrastructura de transport rutier. Transportul rutier de mărfuri este un sector deosebit de important, deoarece reprezintă cea mai mare pondere a transportului intern de mărfuri din UE (77,3 % în 2021 în tone-kilometri)[25].

Eurostat, statele membre, țările AELS, țările candidate și țările potențial candidate discută despre nevoile în materie de date, modalitățile de îmbunătățire a statisticilor privind transportul rutier de mărfuri și de reducere și mai mult a sarcinii de colectare a datelor, în cadrul reuniunilor Grupului de experți al Comisiei pentru statisticile privind transportul rutier de mărfuri.

O evoluție înregistrată începând din 2018 se referă la statisticile viitoare privind transportul cu vehicule utilitare ușoare. Aceste vehicule nu transportă încărcături foarte grele, însă parcurg un număr mare de kilometri în zonele urbane, determinând astfel o intensificare semnificativă a emisiilor și a traficului. În plus, o utilizare sporită a acestor vehicule poate fi observată, de asemenea, în deplasările interurbane și internaționale. Nevoia de date privind vehiculele utilitare ușoare devine importantă pentru multe țări, deoarece acestea sunt integrate în domeniul de aplicare al politicii UE în domeniul transporturilor și în actele juridice conexe. Unele dintre datele privind vehiculele utilitare ușoare pot fi extrase din registrele inspecțiilor tehnice auto care colectează informații privind tipul de motor, clasa de greutate și tipul de combustibil ale vehiculului, precum și tehnologia sa de control al emisiilor.

---

[19] https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230725-1 (disponibil numai în limba engleză).
[20] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-07-22-523 (disponibil numai în limba engleză).
[21] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-ex-23-001 (disponibil numai în limba engleză).
[22] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/-/ks-ha-22-001 (disponibil numai în limba engleză).
[23] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-key-figures/w/ks-fk-22-001 (disponibil numai în limba engleză).
[24] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en (disponibil numai în limba engleză).
[25] Sursă: Tabelul Eurostat *Modal split of inland freight transport* („Repartiția modală a transportului intern de mărfuri"): https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/TRAN_HV_FRMOD/default/table?lang=en (disponibil în limbile engleză, franceză și germană).

Un grup operativ dedicat transportului cu vehicule utilitare ușoare a fost creat în 2018 pentru a discuta o metodologie de colectare a datelor, inclusiv definiții, praguri, surse de date și variabile. În 2022, grupul operativ a elaborat un document metodologic împreună cu opțiuni pentru potențiale chestionare care să fie utilizate pentru colectarea de date relevante. Metodologia propusă este testată de mai multe state membre în contextul granturilor Eurostat din 2022. Odată ce rezultatele proiectelor finanțate prin granturi vor fi disponibile, grupul va ajusta metodologia propusă.

În cadrul unei consultări scrise din 2022, țările raportoare au fost invitate să își aducă contribuția cu privire la posibilele îmbunătățiri și la noile variabile în colectarea datelor pentru transportul rutier de mărfuri. Contribuția lor la această consultare a vizat:

- armonizarea categoriilor de vehicule care urmează să fie analizate pentru colectarea datelor în temeiul Regulamentului (UE) nr. 70/2012;
- o variabilă suplimentară bazată pe tipul de combustibil;
- eventuala eliminare a variabilei opționale A1.1 („posibilitatea de a utiliza vehiculul pentru transportul combinat”);
- o propunere de raportare a variabilei opționale A1.6 pe categorii NACE la nivel de două cifre în loc de patru cifre;
- o nouă variabilă opțională privind clasa de emisii a autovehiculelor.

Aceste aspecte au fost discutate în cadrul reuniunii din 2022 a Grupului de experți al Comisiei pentru statisticile privind transportul rutier de mărfuri și vor fi monitorizate în cadrul viitoarelor reuniuni ale acestui grup.

4 CONCLUZII

Experiența dobândită și rezultatele obținute în urma punerii în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 privind statisticile referitoare la transportul rutier de mărfuri rămân pozitive. Statele membre respectă obligațiile de furnizare a datelor, iar resursele alocate atât la nivel național, cât și la nivelul Comisiei permit obținerea unor rezultate de înaltă calitate. Comisia sprijină statele membre în punerea în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 70/2012 și încurajează țările candidate și potențial candidate să elaboreze și să efectueze anchete privind transportul rutier de mărfuri. Comisia și-a modernizat sistemul informatic pentru validarea și prelucrarea microdatelor transmise și a extins difuzarea statisticilor privind transportul rutier de mărfuri. Grupul de experți al Comisiei pentru statisticile privind transportul rutier de mărfuri rămâne organismul în care se discută în mod activ punerea în aplicare a regulamentului și îmbunătățirile potențiale ale acestuia.

Regulamentul (UE) nr. 70/2012 continuă să reprezinte un instrument eficace și eficient pentru elaborarea de statistici sigure și comparabile în domeniul transportului rutier de mărfuri, atât la nivelul UE, cât și la nivel național, evitând astfel suprapunerea activităților. Statisticile elaborate sunt difuzate sub formă de tabele în baza de date și publicațiile de difuzare ale Eurostat, ca seturi de date anonimizate și extrageri personalizate de date. Statisticile privind transportul rutier de mărfuri sunt valoroase pentru elaborarea și evaluarea politicilor și pentru monitorizarea pieței transportului rutier de mărfuri în UE.