



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 23 dicembre 2020
(OR. en)

14348/20

STATIS 65
TRANS 630
COMPET 665

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	8 dicembre 2020
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2020) 785 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2020) 785 final.

All.: COM(2020) 785 final



Bruxelles, 8.12.2020
COM(2020) 785 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sull'attuazione del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio,
del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada**

1. INTRODUZIONE

1.1. SCOPO DELLA RELAZIONE

L'articolo 7 del regolamento (UE) n. 70/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 gennaio 2012, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada¹ specifica che entro il 31 dicembre 2014 e successivamente ogni tre anni la Commissione deve trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione del regolamento e sugli sviluppi futuri. La presente relazione è la terza che ottempera a tale disposizione.

La presente relazione delinea gli antecedenti, il contesto politico e il campo di applicazione di tale regolamento. Le prime due sezioni ne descrivono le questioni relative all'applicazione, alla metodologia e alla qualità dei dati, esaminano gli oneri di raccolta dei dati che gravano sugli Stati membri e presentano inoltre i vari mezzi di diffusione dei dati. Le ultime due sezioni fanno riferimento a possibili sviluppi futuri delle statistiche sui trasporti di merci su strada e presentano le conclusioni principali.

1.2. ANTECEDENTI DEL QUADRO GIURIDICO

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è una rifusione del regolamento (CE) n. 1172/98 del Consiglio, del 25 maggio 1998, relativo alla rilevazione statistica dei trasporti di merci su strada² e segna un passo in avanti nello sviluppo delle statistiche sui trasporti nell'UE: esso fornisce la base per la raccolta di una vasta gamma di dati relativi ai trasporti di merci su strada.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 fornisce alla Commissione, alle altre istituzioni dell'UE e ai governi nazionali statistiche comparabili, affidabili, armonizzate, regolari e complete sull'ampiezza e lo sviluppo dei trasporti di merci su strada. Tali informazioni sono necessarie per strutturare, monitorare e valutare le politiche dell'UE.

Gli Stati membri trasmettono le informazioni alla Commissione sotto forma di microdati: ciò consente di fornire agli utenti, nei limiti imposti dalla riservatezza, tabelle statistiche contenenti diverse combinazioni di variabili.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 è progettato in modo da limitare quanto più possibile gli oneri per le imprese di trasporti. La raccolta dei dati si basa su un'indagine a campione e pertanto le informazioni richieste riguardano solo un campione di veicoli e un breve periodo di tempo (in genere una settimana). Gli Stati membri possono escludere dall'indagine le operazioni di trasporto al di sotto di determinate soglie³.

1.3. CONTESTO POLITICO

Lo sviluppo di una politica comune dei trasporti richiede un'approfondita conoscenza dell'entità e dell'evoluzione dei trasporti di merci su strada.

¹ GU L 32 del 3.2.2012, pag. 1.

² GU L 163 del 6.6.1998, pag. 1.

³ A norma dell'articolo 1 del regolamento (UE) n. 70/2012 ogni Stato membro ha la facoltà di escludere gli autoveicoli stradali per il trasporto di merci il cui carico utile, o il peso massimo autorizzato, sia inferiore a un determinato limite. Tale limite non può essere superiore a 3,5 tonnellate di carico utile o a 6 tonnellate di peso massimo autorizzato per gli autoveicoli singoli.

La rilevanza strategica è molto elevata: nel Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*⁴ sono stati fissati 10 obiettivi per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse che fissano parametri comparativi per ridurre del 60 % le emissioni di gas serra. Per monitorare i progressi compiuti nel conseguimento di alcuni di questi obiettivi (ad esempio l'obiettivo di trasferire verso altri modi il 30 % del trasporto di merci su strada con percorrenze superiori a 300 km entro il 2030) sono necessarie statistiche dettagliate sui trasporti di merci su strada.

Il Green Deal europeo⁵ è la nuova strategia di crescita che mira a rendere più sostenibile l'economia dell'Unione europea, trasformando le sfide ambientali e climatiche in opportunità in tutti gli ambiti di intervento e rendendo la transizione giusta e inclusiva per tutti. Per conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050. Le azioni prioritarie per il passaggio a una mobilità sostenibile e intelligente comprendono:

- la promozione del trasporto multimodale;
- il sostegno alla diffusione di soluzioni di mobilità connessa e automatizzata in tutte le modalità di trasporto;
- la migliore gestione dei costi esterni delle attività di trasporto attraverso la fissazione dei prezzi;
- l'aumento della produzione e della diffusione di carburanti alternativi sostenibili per il trasporto; e
- la riduzione dell'inquinamento causato dai trasporti, in particolare nelle città.

I dati raccolti ai sensi del regolamento (UE) n. 70/2012 sono importanti non solo per i responsabili decisionali, ma anche per le organizzazioni professionali, le imprese di trasporti, i ricercatori e gli esperti che producono simulazioni nell'ambito dei trasporti su strada. I risultati dell'indagine sono fondamentali per monitorare il mercato dell'autotrasporto di merci su strada in Europa e una conoscenza approfondita del mercato contribuisce a migliorare la competitività delle imprese operanti nel settore.

1.4. COPERTURA DEGLI STATI MEMBRI E DI ALTRI PAESI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 si applica direttamente e nella sua totalità a tutti gli Stati membri e impone loro di fornire dati. Tuttavia, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, esso non si applica a Malta a condizione che il numero degli autoveicoli stradali per il trasporto di merci immatricolati a Malta e autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada non superi le 400 unità. A tal fine, una volta all'anno Malta deve trasmettere a Eurostat il numero di veicoli che trasportano merci su strada che sono autorizzati a effettuare il trasporto internazionale di merci su strada; questo deve avvenire al massimo entro la fine del mese di marzo successivo all'anno a cui si riferisce il numero di veicoli per il trasporto di merci su strada.

Forniscono dati anche la Norvegia e la Svizzera, mentre il Montenegro, in quanto paese candidato, trasmette dati dal 2016.

Dal 1° febbraio 2020, quando il Regno Unito ha lasciato l'Unione europea, Eurostat ha aggiunto ai suoi set di dati un nuovo aggregato che esclude tale paese, "Unione europea - 27

⁴ COM(2011) 144 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

paesi (dal 2020)". Durante il periodo transitorio fino alla fine del 2020, il Regno Unito continua a trasmettere i dati a Eurostat. I dati trasmessi sono messi a disposizione degli utenti.

Conformemente all'articolo 5 del regolamento (UE) n. 70/2012, i paesi trasmettono a Eurostat dati trimestrali.

2. SEGUITO DATO ALL'APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO (UE) N. 70/2012

2.1. OSSERVANZA DEGLI OBBLIGHI GIURIDICI

L'osservanza degli obblighi di fornitura dei dati di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 è molto elevata. Tutti gli Stati membri forniscono i set di dati richiesti, con ritardi solo in un numero ridotto di casi, principalmente dovuti a modifiche informatiche a livello nazionale. Ciò consente la produzione di statistiche affidabili, tempestive e di alta qualità sui trasporti di merci su strada in Europa.

2.2. METODI DI RACCOLTA DEI DATI IN USO NEGLI STATI MEMBRI

Le disposizioni metodologiche di cui al regolamento (UE) n. 70/2012 forniscono il quadro per la raccolta di microdati da parte degli Stati membri.

Eurostat raccoglie informazioni sui metodi nazionali di raccolta dei dati (uso di registri, metodologia di campionamento, copertura ecc.) ogni tre anni e le pubblica nel documento intitolato *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*⁶.

Inoltre, dall'anno di riferimento 2018, i paesi dichiaranti creano file di metadati nazionali con il modello usato per i file di metadati di riferimento europei, la Euro SDMX Metadata Structure. Questi file di metadati contengono una presentazione statistica dei dati nazionali nonché informazioni sulla legislazione nazionale, sulla politica di diffusione, sulla qualità dei dati e sull'elaborazione statistica degli stessi⁷.

2.3. ONERI E COSTI PER GLI STATI MEMBRI

Il regolamento (UE) n. 70/2012 mira a ridurre al minimo gli oneri per gli Stati membri, nella maggior parte dei quali non è necessario adottare misure aggiuntive, in quanto le procedure esistenti sono sufficienti per adempiere alle prescrizioni in materia di raccolta dei dati.

Secondo le informazioni presenti nei file di metadati nazionali, la grande maggioranza dei paesi dichiaranti ritiene accettabile il carico di lavoro necessario per la fornitura dei dati. Si registrano notevoli differenze tra i paesi per quanto concerne gli oneri di raccolta dei dati a seconda dei sistemi nazionali di compilazione. Il tempo medio impiegato dai rispondenti per riferire i dati relativi a un veicolo attivo nel trasporto durante il periodo d'indagine è stato stimato in 40 minuti circa.

Per quanto riguarda il costo, esso varia da paese a paese in quanto le dimensioni del campione utilizzato per la raccolta dei dati differiscono. In alcuni casi, il campione è costituito da qualche migliaio di veicoli, in altri da diverse centinaia di migliaia di veicoli. Il costo e gli

⁶ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-17-114> (disponibile solo in inglese).

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm (disponibile solo in inglese).

oneri generati dalla raccolta dei dati sono giustificati in relazione al beneficio delle statistiche risultanti.

La Commissione contribuisce agli sforzi degli Stati membri per produrre statistiche nazionali. Eurostat gestisce i microdati nazionali e compila statistiche (tabelle D) relative alle attività di trasporto svolte in ciascun paese da veicoli immatricolati in altri paesi. Tali statistiche sono rinviate alle autorità statistiche nazionali, permettendo loro di ottenere informazioni statistiche complete su tutte le operazioni di trasporto di merci su strada effettuate sul loro territorio da autocarri immatricolati in qualsiasi altro paese dell'UE (eccetto a Malta), in Svizzera e in Norvegia. L'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 e le tabelle D fornite dalla Commissione risparmiano ai paesi lo sforzo di raccogliere dati sulle prestazioni degli autocarri esteri sul loro territorio.

Inoltre la raccolta e la gestione di informazioni a livello di microdati offrono a Eurostat la flessibilità necessaria per soddisfare le esigenze degli utenti per quanto riguarda le informazioni statistiche, senza ritardi e senza ulteriori sforzi a livello nazionale. La diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada da parte di Eurostat e delle tabelle D da parte degli Stati membri avviene in conformità delle disposizioni del regolamento (CE) n. 6/2003⁸.

2.4. RIDUZIONE E SEMPLIFICAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI

La riduzione e la semplificazione degli oneri amministrativi costituiscono una preoccupazione costante per la Commissione (Eurostat). In collaborazione con gli istituti nazionali di statistica, Eurostat attua azioni specifiche per ridurre gli oneri nazionali di raccolta e trasmissione dei dati. Tra le azioni in questione si annoverano le seguenti:

1. lo sviluppo di strumenti atti ad agevolare la trasmissione di dati regionali dettagliati;
2. lo sviluppo della trasmissione aggiornata di microdati e strumenti di convalida che forniscano ai paesi dichiaranti riscontri sulla qualità dei dati e sugli errori specifici per ciascun set di dati;
3. l'organizzazione di riunioni periodiche di esperti nazionali degli Stati membri, dei paesi dell'EFTA, dei paesi candidati e dei potenziali candidati (gruppo di esperti sulle statistiche sui trasporti di merci su strada e task force) per scambiare buone pratiche e discutere la qualità dei dati, questioni metodologiche e progressi futuri.

In futuro l'onere della raccolta dei dati potrebbe essere ulteriormente ridotto se i paesi applicheranno metodi digitali per la trasmissione dei dati in sostituzione dei documenti cartacei attualmente in uso.

2.5. CONVALIDA DEI DATI E QUALITÀ DEI DATI STATISTICI RICEVUTI

Mentre la raccolta e la trasmissione dei dati sono di competenza degli Stati membri, Eurostat adotta tutte le misure necessarie a rilevare errori nei dati ricevuti e mantiene un sistema informatico per la convalida e il trattamento dei medesimi.

Nel complesso, la qualità dei dati ricevuti dagli Stati membri è molto buona; tutti i paesi rivedono i dati se questi contengono errori. Per i trasporti nazionali, internazionali e totali, ai microdati trimestrali è applicata una procedura di convalida e sono effettuati controlli sulle serie temporali relative ai dati trimestrali e annuali.

⁸ Regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione, del 30 dicembre 2002, relativo alla diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 45).

- *Convalida dei microdati*: i paesi trasmettono i dati a Eurostat tramite il portale EDAMIS. Una procedura di convalida, attuata dal sistema informatico principale, individua errori di base e codici errati. I paesi dichiaranti ricevono una relazione di convalida per ogni singola trasmissione di dati, contenente dettagli a livello di microdati che agevolano la correzione degli eventuali errori. Inoltre la Commissione sviluppa costantemente le regole di convalida per adattarle all'evoluzione delle esigenze mutevoli e per garantire la produzione di statistiche di alta qualità.
- *Controlli delle serie temporali*: la Commissione ritiene che sia importante individuare i valori anomali (*outliers*) nelle serie temporali prima di pubblicare i dati. È altresì importante che i paesi dichiaranti confermino le tendenze qualora si osservino ampie variazioni; all'occorrenza essi trasmettono set di dati riveduti o delucidazioni sulle ragioni alla base delle variazioni significative delle serie temporali.

2.6. SOSTEGNO METODOLOGICO AGLI STATI MEMBRI

Eurostat fornisce costantemente sostegno metodologico e tecnico agli Stati membri e mantiene un sistema informatico affidabile di dati e metadati per la produzione di statistiche sui trasporti di merci su strada.

Ha inoltre prodotto due manuali di riferimento per l'applicazione del regolamento di esecuzione (UE) n. 70/2012:

- *Road freight transport methodology*⁹, che delinea la base metodologica per la compilazione di statistiche sui trasporti di merci su strada negli Stati membri, nei paesi candidati e nei paesi dell'EFTA;
- *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States, EFTA and Candidate countries*, che presenta gli aspetti metodologici delle indagini relative al trasporto di merci su strada condotte nei paesi dichiaranti.

2.7. DIFFUSIONE DEI DATI

2.7.1. Tabelle di diffusione di Eurostat

I dati aggregati basati sui microdati raccolti ai sensi del regolamento (UE) n. 70/2012 sono pubblicati nella banca dati a fini di diffusione di Eurostat¹⁰. Gli utenti possono ottenere tabelle statistiche dettagliate prodotte in linea con le disposizioni del regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione. Sono presenti 43 tabelle sul trasporto di merci su strada integrate da un unico file di metadati europei e da diversi file di metadati nazionali.

2.7.2. Pubblicazioni

Eurostat elabora schede per la serie *Statistics Explained*, che contengono un'analisi dei dati per i media e il pubblico e riguardano i seguenti argomenti:

- tendenze generali nei trasporti di merci su strada¹¹;
- trasporti di merci su strada per caratteristiche del veicolo¹²;

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-16-105> (disponibile solo in inglese).

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database> (disponibile in inglese, francese e tedesco).

¹¹ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_statistics (disponibile solo in inglese).

- trasporti di merci su strada per caratteristiche del viaggio¹³;
- trasporti di merci su strada per tipo di merci¹⁴;
- trasporto di merci su strada - cabotaggio¹⁵.

Questi articoli sono aggiornati annualmente, a eccezione di quello sul cabotaggio, aggiornato ogni due anni, quando si conclude la raccolta dei dati per un determinato anno di riferimento.

2.7.3. Dati anonimizzati

Conformemente al regolamento (UE) n. 557/2013 della Commissione¹⁶, i microdati relativi al trasporto di merci su strada sono resi anonimi e messi a disposizione degli organismi di ricerca a fini scientifici. La Commissione (Eurostat) riceve le richieste di dati anonimizzati, l'accesso ai quali è concesso previa approvazione congiunta della Commissione (Eurostat) e delle autorità statistiche nazionali. Nel 2018 e nel 2019 otto organismi di ricerca in totale hanno mostrato interesse a ottenere i dati anonimizzati dell'indagine europea sul trasporto di merci su strada.

2.7.4. Altri mezzi di diffusione

La diffusione dei dati avviene anche mediante estrazioni di dati su misura per gli utenti, notizie e pubblicazioni di Eurostat (ad esempio, il libro statistico *Energy, transport and environment statistics*¹⁷).

3. ULTERIORE SVILUPPO DELLE STATISTICHE SUI TRASPORTI DI MERCI SU STRADA

Il Green Deal europeo, che mira a rendere l'Europa climaticamente neutra entro il 2050, ha annunciato una serie di politiche trasformative in tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti. Le statistiche relative al trasporto di merci su strada possono contribuire a definire e monitorare obiettivi strategici; i dati sui volumi di merci trasportate, sui chilometri percorsi, sulle attrezzature e sulle infrastrutture servono a questo scopo. Il settore dei trasporti di merci su strada è particolarmente significativo in quanto rappresenta la quota maggiore dei trasporti terrestri di merci dell'Unione europea (il 75,3 % nel 2018).

Da giugno 2018 a marzo 2020 il gruppo di esperti sulle statistiche sui trasporti di merci su strada si è riunito due volte. Nel corso di tali riunioni Eurostat, gli Stati membri, i paesi dell'EFTA, i paesi candidati e i potenziali candidati hanno discusso le esigenze in materia di dati, le modalità per migliorare le statistiche sui trasporti di merci su strada e quelle per ridurre gli oneri di raccolta dei dati. Uno degli sviluppi attualmente in discussione riguarda le

¹² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_vehicle_characteristics (disponibile solo in inglese).

¹³ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics (disponibile solo in inglese).

¹⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_type_of_goods (disponibile solo in inglese).

¹⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage (disponibile solo in inglese).

¹⁶ Regolamento (UE) n. 557/2013 della Commissione, del 17 giugno 2013, che applica il regolamento (CE) n. 223/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle statistiche europee per quanto riguarda l'accesso ai dati riservati destinati a fini scientifici e che abroga il regolamento (CE) n. 831/2002 della Commissione (GU L 164 del 18.6.2013, pag. 16).

¹⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (disponibile solo in inglese).

statistiche future sui trasporti mediante veicoli commerciali leggeri. Sebbene non trasportino carichi molto pesanti, tali veicoli percorrono un numero elevato di chilometri nelle aree urbane, il che contribuisce in modo significativo alle emissioni e alla congestione; inoltre, si può osservare che sono sempre più utilizzati anche nei viaggi interurbani e internazionali. Finora i veicoli commerciali leggeri esulavano ampiamente dall'ambito di applicazione della politica europea dei trasporti e del relativo acquis, ma i regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2020/1055 di recente adozione modificheranno tale situazione. Si registra una crescente domanda di dati sull'uso dei veicoli commerciali leggeri, almeno quelli che rientrano nell'ambito di applicazione della legislazione europea.

I dati relativi a questi veicoli possono essere ricavati anche dal registro relativo al controllo tecnico che raccoglie informazioni sul tipo di motore, sulla classe di peso e sul tipo di carburante del veicolo, nonché sulla sua tecnologia di controllo delle emissioni.

Dal 2018 un'apposita task force esamina questo settore analizzando la fattibilità e i parametri di una raccolta di dati sui veicoli commerciali leggeri, discutendo in particolare in merito allo sviluppo di una metodologia che includa definizioni, soglie, fonti di dati e variabili da raccogliere. Nel contesto di questo progetto, all'inizio del 2020 la Commissione (Eurostat) ha avviato studi pilota sulle statistiche relative ai veicoli commerciali leggeri. Nel corso dell'ultima riunione del 4 marzo 2020 la task force ha discusso diversi aspetti metodologici e variabili che potrebbero essere raccolte, e proseguirà tali lavori in futuro. La necessità di dati sui veicoli commerciali leggeri sta acquisendo importanza per molti paesi e a livello dell'UE; tuttavia non è ancora chiaro se, e in che misura, le relative statistiche potrebbero essere raccolte nel prossimo futuro, considerando i costi e gli oneri elevati che ne derivano.

In una recente consultazione i paesi dichiaranti hanno individuato il beneficio di potenziali variabili aggiuntive sul tipo di carburante consumato dai veicoli e sulle loro classi di emissione. Una variabile sul carburante consumato durante un viaggio può essere utile anche per il calcolo delle emissioni atmosferiche. In futuro potranno essere prese in considerazione variabili relative alla guida automatizzata/autonoma. È opportuno che i dati per la maggior parte di queste variabili siano ricavati dalle banche dati amministrative (registri) al fine di evitare ulteriori oneri per i rispondenti.

I dati per la variabile facoltativa "possibilità di impiegare i veicoli per effettuare trasporti combinati" potrebbero essere collegati alle statistiche intermodali. L'attività della classificazione statistica delle attività economiche nell'Unione europea (NACE) collegata a un veicolo è attualmente richiesta a livello di 4 cifre; è tuttavia opportuno che sia accettata anche a livelli superiori e persino al livello più elevato della classificazione NACE.

I paesi dichiaranti hanno inoltre sottolineato la necessità di rendere più concrete alcune norme in materia di trasmissione: ad esempio, si rivelerebbe molto utile una definizione esatta del parco di veicoli in modo da rendere tutte le raccolte di dati maggiormente armonizzate e comparabili.

È inoltre opportuno considerare la questione dei pesanti oneri connessi alla raccolta di dati sui trasporti in proporzione a un numero potenzialmente esiguo di veicoli stradali e al beneficio derivante da tale raccolta.

4. CONCLUSIONI

L'esperienza acquisita e i risultati ottenuti con l'applicazione del regolamento (UE) n. 70/2012 possono essere considerati positivi. I paesi rispettano gli obblighi in materia di fornitura dei

dati e le risorse assegnate a livello nazionale e della Commissione consentono di produrre risultati di alta qualità. La Commissione sostiene gli Stati membri nell'attuazione del regolamento (UE) n. 70/2012, mantiene un sistema informatico per la gestione dei dati e ha migliorato la comunicazione per ridurre al minimo gli oneri di trasmissione.

Il regolamento (UE) n. 70/2012 si è rivelato uno strumento efficace ed efficiente per la produzione di statistiche sul trasporto di merci su strada affidabili e comparabili a livello nazionale e dell'UE, evitando inutili duplicazioni. Le statistiche prodotte sono diffuse sotto forma di tabelle nella banca dati di diffusione e nelle pubblicazioni di Eurostat, nonché sotto forma di set di dati anonimizzati e di altre estrazioni su misura. Le statistiche sui trasporti di merci su strada sono preziose per l'elaborazione e la valutazione delle politiche e per il monitoraggio del mercato dell'autotrasporto di merci su strada in Europa.