



Bruxelas, 18.12.2020
COM(2020) 821 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO
sobre a aplicação do Regulamento (UE) 2018/974 relativo às estatísticas do transporte de
mercadorias por vias navegáveis interiores

1. INTRODUÇÃO

1.1. OBJETIVO DO RELATÓRIO

A Comissão tem a obrigação de apresentar um relatório sobre a aplicação do Regulamento (UE) 2018/974 relativo às estatísticas do transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores («regulamento»). O calendário preciso previsto no artigo 9.º do regulamento estabelece a obrigação de a Comissão apresentar um relatório até 31 de dezembro de 2020 e, posteriormente, de cinco em cinco anos. O presente relatório visa dar cumprimento a esse requisito.

O presente relatório aborda, em linhas gerais, o contexto jurídico, o contexto político e o âmbito de aplicação da legislação e analisa questões associadas à sua aplicação. A secção final descreve a possível evolução futura e apresenta conclusões.

1.2. CONTEXTO DO QUADRO JURÍDICO

O regulamento foi concebido com o objetivo de facultar à Comissão e demais instituições comunitárias, às administrações públicas nacionais e ao público em geral dados estatísticos comparáveis, fiáveis, harmonizados, regulares e abrangentes relativos à evolução dos transportes de mercadorias por vias navegáveis interiores na União Europeia.

Uma vez que o Regulamento (CE) n.º 1365/2006¹ foi várias vezes alterado de modo substancial, foi codificado e revogado pelo Regulamento (UE) 2018/974, tendo em vista maior clareza e simplificação. Apenas o Regulamento (CE) n.º 425/2007² da Comissão permanece em vigor.

1.3. CONTEXTO POLÍTICO

Em comparação com outros modos de transporte, que enfrentam frequentemente problemas de congestionamento e de capacidade, o transporte por vias navegáveis interiores é fiável e eficiente do ponto de vista energético, e tem um potencial considerável para uma maior utilização.

As vias navegáveis interiores são uma alternativa competitiva ao transporte rodoviário. Este modo de transporte é, em especial, uma alternativa ecológica, tanto em termos de consumo energético como de emissões de ruído. Além disso, as vias navegáveis interiores proporcionam elevados níveis de segurança, especialmente para o transporte de mercadorias perigosas. Por último, reduzem a sobrecarga das redes rodoviárias em regiões densamente povoadas.

Este setor é altamente relevante para a política de transportes; o Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»³ define dez metas para um sistema de transportes competitivo e eficiente em termos de recursos. A atual política de navegação interior para 2014-2020 está

¹Regulamento (CE) n.º 1365/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de setembro de 2006, relativo às estatísticas dos transportes de mercadorias por vias navegáveis interiores e que revoga a Diretiva 80/1119/CEE do Conselho (JO L 264 de 25.9.2006, p. 1).

²Regulamento (CE) n.º 425/2007 da Comissão, de 19 de abril de 2007, que aplica o Regulamento (CE) n.º 1365/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes de mercadorias por vias navegáveis interiores (JO L 103 de 20.4.2007, p. 26).

³COM(2011) 144 final

integrada no programa do plano de ação Naiades II⁴. Para levar a cabo as tarefas no contexto dos sucessivos programas NAIADES e da política comum de transportes da UE, as estatísticas europeias sobre as vias navegáveis interiores são utilizadas para enquadrar, monitorizar e avaliar as políticas de transportes e outras políticas, como o funcionamento do mercado interno. O desenvolvimento da política comum de transportes da UE exige um conhecimento aprofundado da escala do transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores e das formas como este modo de transporte está a mudar. Os dados recolhidos também ajudam a promover o transporte por vias navegáveis interiores, ao mesmo tempo que ajudam a integrar este modo de transporte na cadeia logística intermodal.

O Pacto Ecológico Europeu⁵ é a nova 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. A comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu apela a uma redução de 90 % nas 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.

A fim de dar um impulso aos transportes multimodais, o Pacto Ecológico Europeu apela a uma transferência de 75 % do transporte rodoviário para a ferrovia e para as vias navegáveis interiores. Para atingir este objetivo, a Comissão Europeia proporá medidas para aumentar a capacidade da navegação interior a partir de 2021.

1.4. COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES

O regulamento relativo às estatísticas dos transportes de mercadorias por vias navegáveis interiores é diretamente aplicável, em todos os seus elementos, em todos os Estados-Membros. Não necessita de ser transposto para a legislação nacional. Contudo, uma vez que nem todos os Estados-Membros utilizam o transporte por vias navegáveis interiores, o regulamento afeta apenas aqueles em que existe este modo de transporte.

O regulamento fixa um limiar acima do qual os Estados-Membros são obrigados a fornecer dados: este requisito aplica-se a todos os Estados-Membros em que o volume total de mercadorias transportadas anualmente por vias navegáveis interiores exceda um milhão de toneladas. Atualmente, 12 Estados-Membros são obrigados a fornecer dados: Bélgica, Bulgária, Alemanha, França, Croácia, Luxemburgo, Hungria, Países Baixos, Áustria, Polónia, Roménia e Eslováquia.

Nos termos do regulamento, os países que excedam o limiar de um milhão de toneladas, mas sem tráfego internacional ou de trânsito, são apenas obrigados a fornecer um conjunto de

⁴https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (disponível apenas em inglês).

⁵ COM (2019) 640 final.

dados anual reduzido (quadro V1 do anexo V do regulamento). Atualmente, não existe nenhum Estado-Membro nesta situação.

Cinco Estados-Membros fornecem atualmente dados numa base voluntária: Chéquia, Itália, Lituânia, Finlândia e Suécia. Embora a Chéquia esteja abaixo do limiar fixado pelo regulamento, apresenta todos os dados exigidos. Os outros quatro países fornecem um conjunto de dados anual reduzido (quadro V1 no anexo V).

A Bélgica, a Chéquia, o Luxemburgo, a Hungria, os Países Baixos e a Roménia também fornecem dados relativos ao tráfego de navios (quadro facultativo II2 do anexo II).

Fora da União Europeia, a Sérvia, um país candidato, também fornece dados trimestrais numa base voluntária.

Desde 1 de fevereiro de 2020, data em que o Reino Unido saiu da União Europeia, o Eurostat acrescentou aos seus conjuntos de dados o novo agregado «União Europeia — 27 países (a partir de 2020)», excluindo o Reino Unido. Durante o período de transição até ao final de 2020, o Reino Unido continua a enviar dados ao Eurostat. Estes dados são colocados à disposição dos utilizadores.

2. ACOMPANHAMENTO DA APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

2.1. CUMPRIMENTO DAS OBRIGAÇÕES LEGAIS

O cumprimento das obrigações em matéria de fornecimento de dados estabelecidas no regulamento é muito elevado. Todos os Estados-Membros fornecem os conjuntos de dados exigidos. Só foram observados atrasos em alguns casos. O elevado nível de cumprimento significa que as estatísticas sobre o transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores na Europa são fiáveis e de elevada qualidade.

2.2. MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS UTILIZADOS NOS ESTADOS-MEMBROS

O processo de recolha e compilação de dados não é igual em todos os países declarantes, mas segue um fluxo tradicional de informação ascendente. Os fornecedores de dados variam consoante os países, embora as fontes mais frequentes sejam as autoridades portuárias e das eclusas. Os países completam os respetivos dados com informações provenientes de fontes muito diversas, nomeadamente estâncias aduaneiras, países vizinhos, operadores privados, empresas e agências. Nove dos países declarantes utilizam dados obtidos a partir do seu Serviço de Informação Fluvial ou de outros sistemas semelhantes.

A maioria das autoridades nacionais competentes executa verificações de validação, utilizando procedimentos de verificação concebidos a nível interno, antes de enviar a informação ao Eurostat. As regras de validação abrangem muitos aspetos do processo, incluindo o formato dos dados, a codificação, a coerência interna de cada conjunto de dados, a coerência entre conjuntos de dados e variáveis e a coerência de séries cronológicas.

Todos os países declarantes fazem um uso direto ou indireto dos dados recolhidos a nível nacional, para efeitos quer políticos, quer de divulgação.

2.3. CUSTOS E ENCARGOS PARA OS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat está constantemente a tentar reduzir e simplificar os esforços exigidos e recebe regularmente informações dos Estados-Membros a este respeito. Em cooperação com os

institutos nacionais de estatística, está a aplicar medidas específicas para reduzir o esforço necessário para a recolha e a comunicação dos dados. A saber:

1. o desenvolvimento de uma matriz de distância para facilitar a comunicação;
2. o desenvolvimento de ferramentas e rotinas de transmissão e validação automatizadas, que facultam aos Estados-Membros informações relativas à qualidade dos dados e aos erros específicos em cada conjunto de dados;
3. a organização de reuniões regulares de peritos nacionais dos Estados-Membros, dos países da EFTA, dos países candidatos e potenciais candidatos (ou seja, o grupo de peritos das estatísticas do transporte por vias navegáveis interiores e grupos de missão) para partilhar boas práticas e debater a qualidade dos dados, problemas e soluções.

De acordo com as informações recolhidas através de um questionário enviado aos Estados-Membros em fevereiro de 2020, a maioria dos países considera que a recolha de dados é útil e que os custos e os esforços necessários para a recolha dos dados são justificados, tendo em conta os benefícios dos dados recolhidos. Há um país que considera que a comunicação dos dados de trânsito constitui um ónus considerável.

2.4. VALIDAÇÃO DOS DADOS E QUALIDADE DOS DADOS ESTATÍSTICOS RECEBIDOS

Foi atingido um nível elevado de normalização em matéria de aspetos técnicos da transmissão de dados. Os dados são transmitidos eletronicamente ao Eurostat através do EDAMIS⁶, respeitando a estrutura dos ficheiros de dados e o formato dos registos. Graças a um sistema de validação incorporado no EDAMIS, os erros básicos e os códigos incorretos são detetados rapidamente e as informações são rapidamente integradas na base de dados de produção do Eurostat.

Uma vez carregados na base de dados de produção do Eurostat, os dados transmitidos são objeto de controlos de qualidade pormenorizados. Esta validação abrange a coerência interna dos conjuntos de dados, a coerência temporal, a coerência entre conjuntos de dados e uma comparação dos resultados entre países declarantes parceiros (verificações-espelho).

De um modo geral, a qualidade dos dados pode ser considerada boa. No entanto, devem ainda ser envidados esforços, em especial para reduzir as assimetrias identificadas nas verificações-espelho e para melhorar a transmissão dos dados de trânsito.

2.5. APOIO METODOLÓGICO AOS ESTADOS-MEMBROS

O Eurostat presta um apoio técnico e metodológico contínuo e envida todos os esforços para manter o elevado nível do sistema de informação de dados e metadados.

O Eurostat editou um manual de referência sobre as estatísticas do transporte por vias navegáveis interiores⁷ que orienta os Estados-Membros na aplicação do regulamento. O manual de referência é atualizado regularmente (em princípio com periodicidade anual), de

⁶ O EDAMIS (acrónimo de *electronic dataflow administration and management information system*) é o sistema de informação que aplica a política do ponto de entrada único. Todos os ficheiros de dados trocados entre o Eurostat e os seus parceiros a nível nacional e internacional são transmitidos eletronicamente através da aplicação EDAMIS. No que respeita às estatísticas dos transportes, o formato previsto para os dados é estabelecido na legislação conexa e especificado nos manuais técnicos.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (disponível apenas em inglês).

modo a incluir as orientações, a informação ou a documentação mais recentes e pertinentes para a recolha destas estatísticas.

2.6. ESTUDOS-PILOTO SOBRE A DISPONIBILIDADE DE DADOS ESTATÍSTICOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

O artigo 5.º do regulamento exige que a Comissão investigue, em cooperação com os Estados-Membros, a elaboração de estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, incluindo os serviços de transporte transfronteiriço. Mais especificamente, o artigo 5.º estipula que a Comissão tem de:

- a) elaborar, até 8 de dezembro de 2018, a metodologia para a recolha de dados pertinentes;
- b) lançar, até 8 de dezembro de 2019, estudos-piloto numa base voluntária, a realizar pelos Estados-Membros, que forneçam dados que se enquadrem no âmbito de aplicação do regulamento, sobre a disponibilidade de dados estatísticos relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores;
- c) apresentar, até 8 de dezembro de 2020, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

O artigo 5.º estabelece igualmente que o relatório em questão deve apresentar os resultados dos estudos-piloto. Em função dos resultados desse relatório, a Comissão apresenta, num prazo razoável, se for caso disso, uma proposta legislativa para alterar o atual regulamento no que diz respeito às estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores,

A Comissão cobriu parte dos custos dos estudos-piloto através da concessão de subvenções aos institutos nacionais de estatística e a outras autoridades nacionais.

O Eurostat, juntamente com os Estados-Membros, elaborou uma proposta de metodologia para as estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, do regulamento, esta proposta de metodologia foi concluída em 6 de dezembro de 2018 e disponibilizada aos Estados-Membros para utilização nos seus estudos-piloto. Os estudos-piloto consistem em dois módulos: estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores (módulo 1) e estatísticas sobre acidentes que envolvam vias navegáveis interiores (módulo 2). Em junho de 2019, foram atribuídas subvenções para a realização de estudos-piloto a sete países: Croácia, Alemanha, Países Baixos, Áustria, Polónia, Roménia e Suécia.

O tema foi debatido pela DIMESA (a reunião do Eurostat dos diretores das estatísticas e contas setoriais e do ambiente), que apoia os trabalhos em curso neste domínio.

2.7. ESTUDOS-PILOTO SOBRE A DISPONIBILIDADE DE DADOS ESTATÍSTICOS RELATIVOS A ACIDENTES QUE ENVOLVAM VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

O artigo 5.º do regulamento não faz referência a estatísticas sobre acidentes. No entanto, os dados relativos a acidentes que envolvam vias navegáveis interiores são outro domínio importante para a Comissão. A Comissão visa, especificamente, desenvolver um sistema de recolha harmonizada de estatísticas sobre acidentes e incidentes que envolvam embarcações de navegação interior, incluindo o tráfego transfronteiras.

O Eurostat publica dados relativos a acidentes associados a cinco modos de transporte (ferroviário, rodoviário, aéreo, marítimo e por vias navegáveis interiores (parcialmente)). Os dados relativos a acidentes que envolvam transporte ferroviário, aéreo e marítimo são

recolhidos por agências europeias especificamente centradas nesses domínios. A Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes da Comissão Europeia recolhe dados relativos a acidentes rodoviários. No entanto, não existe qualquer agência deste tipo para os dados relativos a acidentes que envolvam vias navegáveis interiores. Os números publicados pelo Eurostat são fornecidos por alguns Estados-Membros numa base voluntária (ver o manual de referência sobre as estatísticas do transporte por vias navegáveis interiores).

No entanto, esta recolha não é completa. Para obter dados estatísticos completos relativos aos cinco modos de transporte, o Eurostat reviu e expandiu a metodologia para os acidentes no transporte de passageiros e de mercadorias por vias navegáveis interiores e incluiu um módulo dedicado a este tema nos estudos-piloto.

Os resultados deste módulo dedicado a acidentes ajudarão a melhorar a recolha de dados relativos a acidentes que envolvam vias navegáveis interiores.

2.8. DIVULGAÇÃO DOS DADOS

O Eurostat divulga os dados recolhidos ao abrigo do regulamento através da sua base de dados de divulgação, que pode ser consultada gratuitamente no sítio Web do Eurostat. A base de dados contém 17 tabelas relativas ao transporte por vias navegáveis interiores, acompanhadas de um ficheiro de metadados pormenorizados.

O Eurostat também produz três artigos «*Statistics Explained*» que fornecem uma análise dos dados à comunicação social e ao público em geral⁸. A divulgação dos dados também inclui extrações de dados personalizadas para os utilizadores e para os decisores políticos, notícias do Eurostat e dados das publicações do Eurostat (por exemplo, a publicação estatística *Energy, transport and environment statistics*⁹).

3. CONTINUAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO DAS ESTATÍSTICAS SOBRE O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS E SOBRE OS ACIDENTES EM VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

A comunicação sobre o Pacto Ecológico Europeu anunciou um conjunto de políticas transformadoras em todos os setores económicos, incluindo os transportes. As estatísticas sobre o transporte por vias navegáveis interiores podem ajudar a definir e a monitorizar os objetivos políticos. Para tal, é necessário fornecer dados sobre os volumes de mercadorias transportados, o equipamento e a infraestrutura.

É possível prever a recolha de variáveis novas ou mais pormenorizadas, tendo em conta as necessidades dos utilizadores dos dados e fazendo uma avaliação cuidadosa do provável ónus para os respondentes. Neste contexto, uma melhor cobertura dos dados por porto de carga/descarga e por tipo de carga tem especial interesse. É igualmente necessário investigar a forma como os dados existentes ou os novos dados podem contribuir para monitorizar a intensidade de carbono e a eficiência energética do transporte por vias navegáveis interiores.

Outra área onde poderão ser introduzidas melhorias é a harmonização das definições e das listas de códigos entre as vias navegáveis interiores e outros modos envolvidos no transporte intermodal de mercadorias. Tal contribuiria para uma melhor comparabilidade dos números relativos aos diferentes modos de transporte.

⁸ [Inland waterways freight transport - quarterly and annual data](#) (disponível apenas em inglês)

[Inland waterway transport statistics](#) (disponível apenas em inglês).

[Inland waterways - statistics on container transport](#) (disponível apenas em inglês).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (disponível apenas em inglês).

As vias navegáveis interiores têm potencial para assumir um papel mais importante no transporte de passageiros. Os dados sobre os passageiros podem fornecer informações interessantes relativas à utilização dos diferentes tipos de transporte por vias navegáveis interiores (por exemplo, cruzeiros, transporte por *ferry-boats* e autocarros aquáticos, etc.)

A Comissão tem vindo a trabalhar no sentido de desenvolver um instrumento europeu harmonizado de «matriz de distância» ao nível porto-a-porto. Na matriz, a distância total entre portos é repartida pelas distâncias individuais percorridas em cada um dos países transitados ao longo da viagem. Um dos objetivos da matriz é ajudar a reduzir o ónus associado à recolha de dados relativos ao trânsito. A sua futura aplicação depende da disponibilidade de dados ao nível porto-a-porto. Depende também da identificação mais precisa e coerente da posição geográfica do porto e da melhoria da rede geográfica das vias navegáveis interiores.

Os países devem ser incentivados a fornecer dados por porto de carga/descarga e por tipo de carga; Atualmente, ambas as categorias de dados são apenas fornecidas numa base voluntária.

A cobertura geográfica da recolha estatística poderá ser alargada através de futuros alargamentos da UE e da participação voluntária de países terceiros e/ou organizações internacionais através de acordos de cooperação.

As informações recolhidas através de um questionário enviado aos Estados-Membros em fevereiro de 2020 mostram que cinco países (dos nove que responderam) não têm em mente quaisquer requisitos específicos para melhorar o atual regulamento. Os países respondentes referiram que os recursos escassos, bem como o aumento dos custos e do esforço necessário, podem limitar a sua capacidade para recolher novos dados ou expandir a recolha dos tipos de dados existentes (por exemplo, dados sobre o transporte de passageiros ou dados discriminados por tipo de carga). Ao mesmo tempo, reconhecem que as atuais iniciativas europeias (como o Pacto Ecológico Europeu) podem criar novas necessidades de dados que devem ser avaliadas e debatidas. Foi salientada a necessidade de continuar a desenvolver a matriz de distância para os transportes por vias navegáveis interiores, em especial porque tal reduzirá o ónus envolvido na recolha de dados relativos ao trânsito. Deve igualmente ser ponderada uma melhor harmonização das definições.

4. CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a aplicação do Regulamento (CE) n.º 2018/974 podem ser considerados positivos. Um mecanismo bem incorporado, tanto a nível do Eurostat como a nível nacional, permite obter resultados comparáveis de elevada qualidade.

O Eurostat toma todas as medidas necessárias para ajudar os Estados-Membros a aplicar o regulamento. Desenvolveu um sistema de informação adequado e pôs em prática métodos de comunicação que ajudam a minimizar o ónus da gestão dos dados nos países declarantes. O Eurostat também tem prestado apoio para continuar a melhorar a qualidade dos dados e reduzir o ónus da sua recolha e comunicação.

No que diz respeito à utilização dos dados recolhidos, os resultados obtidos têm uma aplicação imediata no desenvolvimento, na execução e no acompanhamento das políticas relativas ao transporte por vias navegáveis interiores a nível nacional e da UE.