

31998R1172

6.6.1998

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

L 163/1

**REGULAMENTUL (CE) NR. 1172/98 AL CONSILIULUI  
din 25 mai 1998  
privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri**

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 213,

având în vedere proiectul de regulament înaintat de către Comisie <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Parlamentului European <sup>(2)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social <sup>(3)</sup>,

(1) întrucât, pentru a îndeplini sarcinile ce i-au fost încredințate în contextul politicii comune a transporturilor, Comisia trebuie să aibă la dispoziție date statistice comparabile, sigure, sincronizate, regulate și cuprinzătoare cu privire la dimensiunea și dezvoltarea transportului rutier de mărfuri cu vehicule înmatriculate în Comunitate și cu privire la gradul de utilizare a vehiculelor care realizează acest transport;

(2) întrucât Directiva 78/546/CEE a Consiliului din 12 iunie 1978 privind datele statistice referitoare la transportul rutier de mărfuri, ca parte a statisticilor regionale <sup>(4)</sup>, nu dispune cu privire la datele statistice pe tipuri de transport care nu erau autorizate la data când a fost adoptată directiva respectivă; întrucât datele cu privire la care dispune furnizează informații diferite pentru transportul național și internațional și întrucât directiva nu prevede informații asupra gradului de utilizare a vehiculelor care realizează acest transport;

(3) întrucât este necesar să se realizeze statistici regionale cuprinzătoare cu privire atât la transportul de mărfuri, cât și la deplasările efectuate de vehicule;

(4) întrucât, în consecință, este indicat să se modifice sistemul prevăzut de Directiva 78/546/CEE pentru a asigura descrierea originii și destinației regionale a transportului intracomunitar pe aceleași baze ca și în cazul transportului național și pentru a asigura o legătură între transportul de mărfuri și deplasările efectuate de vehicule prin măsurarea gradului de utilizare a vehiculelor care realizează acest transport;

(5) întrucât, în conformitate cu principiul subsidiarității, crearea unor standarde statistice comune care să permită obținerea de informații armonizate poate fi abordată eficient numai la nivelul Comunității, pe când datele vor fi culese în fiecare stat membru sub autoritatea organismelor și instituțiilor care au sarcina de a elabora statisticile oficiale;

(6) întrucât Regulamentul (CE) nr. 322/97 al Consiliului din 17 februarie 1997 privind statisticile comunitare <sup>(5)</sup> prevede un cadru de referință pentru dispozițiile stabilite de prezentul regulament, în special cele care privesc accesul la sursele de date administrative, eficiența raportată la cost a resurselor disponibile și confidențialitatea statistică;

(7) întrucât comunicarea datelor personale, efectuată pe baza anonimatului, este necesară pentru a se estima acuratețea generală a rezultatelor;

(8) întrucât este important să se asigure difuzarea adecvată a informațiilor statistice;

(9) întrucât, în perioada de debut, Comunitatea va trebui să furnizeze statelor membre o contribuție financiară pentru efectuarea lucrărilor necesare;

(10) întrucât este indicat să se asigure o procedură simplificată pentru aplicarea prezentului regulament și adaptarea sa la progresul economic și tehnic;

<sup>(1)</sup> JO C 341, 11.11.1997, p. 9.

<sup>(2)</sup> JO C 104, 6.4.1998.

<sup>(3)</sup> JO C 95, 30.3.1998, p. 33.

<sup>(4)</sup> JO L 168, 26.6.1978, p. 29. Directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Actul de aderare din 1994.

<sup>(5)</sup> JO L 52, 22.2.1997, p. 1.

(11) întrucât Comitetul pentru programul statistic, constituit în temeiul Deciziei 89/382/CEE, Euratom <sup>(1)</sup>, a fost consultat în conformitate cu articolul 3 din decizia menționată; întrucât Comitetul s-a declarat în favoarea prezentului regulament,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

### Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Fiecare stat membru elaborează statistici comunitare cu privire la transportul rutier de mărfuri cu vehicule de transport rutier de marfă care sunt înmatriculate în statul membru respectiv și cu privire la deplasările efectuate de aceste vehicule.

(2) Prezentul regulament nu se aplică transportului rutier de mărfuri efectuat cu:

- (a) vehicule de transport rutier de marfă a căror greutate sau dimensiuni autorizate depășesc limitele normal admise în statele membre respective;
- (b) vehicule agricole, vehicule militare și vehicule aparținând administrațiilor publice centrale sau locale, cu excepția vehiculelor de transport rutier de marfă care aparțin unor întreprinderi publice, în special întreprinderilor de cale ferată.

Fiecare stat membru poate exclude din domeniul de aplicare al prezentului regulament vehiculele de transport rutier de marfă a căror sarcină utilă sau greutate încărcată 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.

#### Articolul 2

### Definiții

În înțelesul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- „transport rutier de mărfuri” înseamnă orice transport de mărfuri cu ajutorul unui vehicul de transport rutier de marfă,
- „vehicul de transport rutier” înseamnă un vehicul rutier prevăzut cu un motor care reprezintă singurul mijloc de propulsie al vehiculului și care este folosit în mod normal pentru transportul rutier al persoanelor sau mărfurilor sau pentru tractarea rutieră a vehiculelor folosite pentru transportul persoanelor sau mărfurilor,
- „vehicul rutier pentru transportul mărfurilor” înseamnă vehicul rutier destinat exclusiv sau în principal transportului mărfurilor (camion, remorcă, semi-remorcă),

— „vehicul de transport rutier de marfă” înseamnă orice vehicul izolat de transport rutier (camion) sau o combinație de vehicule rutiere, cum ar fi un autotren (camion cu remorcă) sau un vehicul articulat (tractor rutier cu semi-remorcă), destinate transportului de mărfuri,

— „camion” înseamnă vehicul rutier rigid destinat exclusiv sau în principal transportului mărfurilor,

— „tractor rutier” înseamnă vehicul de transport rutier destinat exclusiv sau în principal tractării altor vehicule rutiere care nu sunt înzestrate cu motor (mai ales semi-remorci),

— „remorcă” înseamnă vehicul rutier pentru transportul mărfurilor conceput pentru a fi tractat de un vehicul de transport rutier,

— „semi-remorcă” înseamnă vehicul rutier pentru transportul mărfurilor, fără osie frontală, astfel proiectat încât o parte a vehiculului și o mare parte din greutatea cu sarcină se sprijină pe tractorul rutier,

— „vehicul articulat” înseamnă tractor rutier cuplat la o semi-remorcă,

— „autotren” înseamnă vehicul de transport rutier de marfă cuplat la o remorcă.

Această categorie include și un vehicul articulat având atașată încă o remorcă,

— „înmatriculat” înseamnă înscris într-un registru al vehiculelor de transport rutier, ținut de un organism oficial dintr-un stat membru, indiferent dacă înmatricularea este sau nu însoțită de eliberarea unei plăci de înmatriculare.

În cazul transportului cu ajutorul unei combinații de vehicule de transport rutier, cum ar fi un autotren (camion cu remorcă) sau un vehicul articulat (tractor rutier cu semi-remorcă), în care vehiculul rutier de marfă (camion sau tractor rutier) și remorca sau semi-remorca sunt înmatriculate în țări diferite, vehiculul complet se consideră a fi înmatriculat în țara unde este înmatriculat vehiculul rutier de marfă,

— „sarcină utilă” înseamnă greutatea maximă a mărfurilor declarată admisibilă de către autoritatea competentă din țara unde este înmatriculat vehiculul.

Dacă vehiculul de transport rutier de marfă este un autotren compus dintr-un camion cu remorcă, sarcina utilă a autotrenului reprezintă suma sarcinilor utile ale camionului și remorcii,

— „greutate maximă admisă” înseamnă greutatea totală a vehiculului (sau a combinației de vehicule) în stare de staționare și pregătit de drum și a încărcăturii declarate admisibile de către autoritatea competentă din țara unde este înmatriculat vehiculul,

— „Eurostat” înseamnă departamentul al Comisiei, care răspunde de îndeplinirea sarcinilor care revin respectivei instituții în ceea ce privește realizarea statisticilor comunitare.

(1) JO L 181, 28.6.1989, p. 47.

*Articolul 3***Culegerea datelor**

- (1) Statele membre trebuie să întocmească statistici cu privire la:
- date referitoare la vehicule;
  - date referitoare la deplasări;
  - date referitoare la mărfuri.
- (2) Variabilele statistice din fiecare domeniu, definiția lor și nivelurile din nomenclator folosite pentru analiza lor sunt prevăzute în anexe.
- (3) La determinarea metodei care va fi folosită pentru obținerea datelor statistice, statele membre se abțin de la a prevedea orice formalități la frontierele dintre statele membre.
- (4) Caracteristicile culegerii datelor și conținutul anexelor se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 10.

*Articolul 4***Precizia rezultatelor**

Se elaborează metode de culegere și prelucrare a datelor astfel încât rezultatele statistice transmise de către statele membre să se conformeze standardelor minime de precizie, ținând cont de caracteristicile structurale ale transportului rutier din statele membre. Aceste standarde trebuie să fie stabilite în conformitate cu procedura specificată la articolul 10.

*Articolul 5***Transmiterea rezultatelor către Eurostat**

(1) Statele membre transmit Eurostat, în fiecare trimestru, date individuale temeinic verificate corespunzând variabilelor menționate la articolul 3 și enumerate în anexa A, fără a indica numele, adresa sau numărul de înmatriculare.

Această transmitere de date trebuie să includă, când este cazul, date referitoare la trimestrele anterioare pentru care datele transmise au fost provizorii.

(2) Modalitățile de transmitere a datelor menționate în alineatul (1), inclusiv, dacă este cazul, a tabelor statistice bazate pe acele date, se stabilesc conform procedurii specificate la articolul 10.

(3) Transmiterea se efectuează în decurs de cinci luni de la sfârșitul fiecărei perioade trimestriale de observare.

Prima transmitere acoperă primul trimestru al anului 1999.

(4) În timpul unei perioade de tranziție începând de la 1 ianuarie 1999 și până la o dată stabilită conform alineatului (5), statele membre pot folosi o codificare simplificată pentru variabilele prevăzute în anexa A, partea A2, punctele 3, 4, 8 și 9 și în partea A3, punctele 5 și 6.

Această codificare simplificată va consta în:

- pentru transportul național: codificare conform anexei G,
- pentru transportul internațional: un cod pentru fiecare țară.

(5) Data expirării perioadei de tranziție prevăzute la alineatul (4) se stabilește, conform procedurii prevăzute la articolul 10, imediat ce sunt îndeplinite condițiile tehnice care să permită folosirea unui sistem eficient de codificare regională atât pentru transportul național, cât și pentru cel internațional, în conformitate cu anexa G punctele 1 și 2.

*Articolul 6***Difuzarea rezultatelor**

Prevederile legate de difuzarea rezultatelor statistice cu privire la transportul rutier al mărfurilor, inclusiv structura și conținutul rezultatelor care urmează să fie difuzate, se stabilesc conform procedurii specificate la articolul 10.

*Articolul 7***Rapoarte**

(1) Statele membre transmit Eurostat, înainte sau la data la care sunt înaintate primele informații trimestriale, un raport asupra metodelor folosite pentru culegerea datelor.

Statele membre transmit de asemenea Eurostat și detalii despre orice modificare majoră a metodelor folosite pentru culegerea datelor.

(2) Statele membre trebuie să furnizeze Eurostat în fiecare an informații despre dimensiunea eșantioanelor, rata non-răspunsurilor și, sub forma marjelor standard de eroare sau intervalelor de încredere, despre acuratețea principalelor rezultate.

(3) După ce s-au cules date timp de trei ani, Comisia trimite un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la experiența acumulată în activitatea întreprinsă în temeiul prezentului regulament.

## Articolul 8

**Contribuția financiară**

(1) În primii trei ani de realizare a rapoartelor statistice prevăzute în prezentul regulament, statele membre primesc o contribuție sub formă de asistență financiară de la Comunitate pentru cheltuielile efectuate pentru realizarea lucrărilor respective.

(2) Valoarea alocațiilor acordate în acest scop se stabilește în cadrul procedurii bugetare anuale.

(3) Autoritatea bugetară stabilește alocațiile disponibile pentru fiecare an.

(4) În raportul prevăzut la articolul 7 alineatul (3), Comisia indică utilizarea fondurilor comunitare alocate în acest scop.

Pe baza raportului prevăzut la articolul 7 alineatul (3), Comisia evaluează dacă sunt necesare sau nu alte contribuții financiare pentru încă o perioadă de trei ani.

## Articolul 9

**Modalități de aplicare**

Modalitățile de aplicare a prezentului regulament, inclusiv măsurile pentru adaptarea sa în funcție de progresele economice și tehnice, se stabilesc, în măsura în care acest fapt nu atrage o creștere disproporționată a costului pentru statele membre și/sau a sarcinii respondenților, în conformitate cu procedura specificată la articolul 10. Aceste modalități privesc îndeosebi:

- adaptarea caracteristicilor culegerii de date și a conținutului anexelor,
- cerințele legate de precizie,
- modalitățile de transmitere a datelor către Eurostat, inclusiv, dacă există, a tabelor statistice bazate pe datele respective,
- difuzarea rezultatelor,
- stabilirea datei când expiră perioada de tranziție prevăzută la articolul 5 alineatul (5) pentru transmiterea variabilelor menționate la articolul 5 alineatul (4).

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 mai 1998.

## Articolul 10

**Procedura**

Comisia primește asistență din partea Comitetului pentru programul statistic, denumit în continuare „Comitetul.”

Reprezentantul Comisiei prezintă Comitetului un proiect de măsuri ce urmează a fi aplicate. Comitetul emite un aviz cu privire la proiect într-un interval de timp pe care președintele îl poate stabili în funcție de cât este de urgentă problema respectivă. Avizul se emite cu majoritatea prevăzută la articolul 148 alineatul (2) din tratat în cazul deciziilor pe care Consiliul trebuie să le adopte la propunerea Comisiei. Voturile reprezentanților statelor membre în Comitet se determină în modul prevăzut la articolul respectiv. Președintele nu are drept de vot.

Comisia adoptă măsuri cu aplicare imediată. Cu toate acestea, dacă măsurile nu sunt în acord cu avizul Comitetului, Comisia le comunică imediat Consiliului. În acest caz:

- Comisia amână aplicarea măsurilor pe care le-a decis pentru o perioadă de trei luni de la data comunicării;
- Consiliul, acționând pe baza unei majorități calificate, poate lua o decizie diferită în intervalul de timp menționat la prima liniuță.

## Articolul 11

**Directiva 78/546/CEE**

(1) Statele membre furnizează rezultate pentru anii 1997 și 1998 în conformitate cu Directiva 78/546/CEE.

(2) Prin prezenta se abrogă cu începere de la 1 ianuarie 1999 Directiva 78/546/CEE.

## Articolul 12

**Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

Pentru Consiliu

Președintele

J. CUNNINGHAM

## ANEXE

|         |   |
|---------|---|
| Anexa A | Lista variabilelor                                |
| Anexa B | Nomenclatorul configurației osiei                 |
| Anexa C | Nomenclatorul tipurilor de deplasare              |
| Anexa D | Nomenclatorul mărfurilor                          |
| Anexa E | Nomenclatorul categoriilor de mărfuri periculoase |
| Anexa F | Nomenclatorul tipurilor de încărcătură            |
| Anexa G | Codurile locurilor de încărcare și descărcare     |

## ANEXA A

## LISTA VARIABILELOR

Informațiile care trebuie furnizate pentru fiecare vehicul se împart în:

- A1. date referitoare la vehicul;
- A2. date referitoare la deplasări;
- A3. date referitoare la mărfuri (în operațiunea elementară de transport).

## A1 VARIABILE REFERITOARE LA VEHICUL

Conform definiției date la articolul 2 din regulament, un vehicul de transport rutier de marfă este un vehicul de transport rutier (camion) sau combinație de vehicule rutiere, adică autotren (camion cu remorcă) sau vehicul articulat (tractor rutier cu semi-remorcă), destinate transportului de mărfuri.

Datele despre vehicul care trebuie furnizate sunt următoarele:

1. posibilitatea de a utiliza vehicule pentru transport combinat (opțional);
2. configurația osiei conform anexei B (opțional);
3. vechimea vehiculului de transport rutier (camion sau tractor rutier) în ani (începând de la data primei înmatriculări);
4. greutatea maximă admisă, în 100 kg;
5. sarcina utilă, în 100 kg;
6. clasa de activitate NACE Rev. 1 (nivel 4 cifre) a operatorului vehiculului (opțional) <sup>(1)</sup>;
7. tipul de transport (contra unei remunerații/pe cont propriu);
8. tipul de kilometri parcurși în perioada studiată;
  - 8.1. cu încărcătură;
  - 8.2. fără încărcătură (inclusiv deplasările tractoarelor rutiere fără semi-remorcă) (opțional);
9. ponderarea vehiculului, pentru a fi folosită la obținerea de rezultate complete pe baza datelor individuale atunci când datele sunt culese prin eșantionare aleatorie.

**Configurații succesive**

Dacă vehiculul de transport rutier ales pentru studiu este un camion folosit singur, adică fără remorcă, pe toată perioada studiului, acesta constituie în sine vehiculul rutier pentru transportul mărfurilor.

Cu toate acestea, dacă vehiculul de transport rutier ales pentru studiu este un tractor rutier – în care caz va avea cuplată o semi-remorcă – sau dacă este un camion la care este cuplată o remorcă, datele necesare conform regulamentului privesc vehiculul rutier de transport al mărfurilor luat în ansamblu. În acest caz, poate exista o schimbare a configurației în cursul perioadei studiate (dacă unui camion i se atașează o remorcă sau schimbă remorca în această perioadă, sau dacă un tractor rutier își schimbă semi-remorca). Într-un astfel de caz, aceste configurații succesive trebuie să fie înregistrate, iar datele despre vehicul trebuie să fie furnizate pentru fiecare deplasare. Dar dacă nu este posibil să se înregistreze aceste configurații succesive, se convine ca pentru variabilele referitoare la vehicul să se înregistreze acelea care corespund configurației de la începutul primei deplasări cu încărcătură făcută în cursul perioadei studiate sau configurației celei mai des folosite în timpul acestei perioade.

**Modificarea tipului de transport**

În mod similar, în funcție de deplasare, transportul poate fi efectuat pe cont propriu sau contra unei remunerații, iar tipul de transport trebuie să fie înregistrat pentru fiecare deplasare. Cu toate acestea, dacă nu este posibilă înregistrarea acestor modificări, „tipul de transport” înregistrat va fi acela care corespunde principalului mod de utilizare.

<sup>(1)</sup> Clasificarea statistică a activităților economice în Comunitățile Europene.

## A2 VARIABILE REFERITOARE LA DEPLASARE

În timpul perioadei studiate, vehiculul de transport rutier de marfă face deplasări, fie fără încărcătură (nu există mărfuri sau ambalaje goale în camion, remorcă sau semi-remorcă, acestea fiind deci „complet goale”), fie cu încărcătură (în camion, remorcă sau semi-remorcă se află marfă sau ambalaje goale, ambalajele goale fiind un tip special de marfă). Distanța parcursă cu încărcătură de către vehiculul de transport rutier de marfă este distanța dintre primul punct de încărcare și ultimul loc de descărcare (unde vehiculul de transport rutier de marfă este golit complet). O deplasare cu încărcătură deci poate acoperi mai multe operații elementare de transport.

Datele care trebuie furnizate pentru fiecare deplasare sunt următoarele:

1. tipul de deplasare conform nomenclatorului din anexa C;
2. greutatea mărfurilor transportate în cursul deplasării sau în fiecare etapă a deplasării, greutate brută în 100 kg;
3. locul de încărcare (a vehiculului de transport rutier al mărfurilor, pentru o deplasare cu încărcătură);
  - *definiție*: locul de încărcare reprezintă primul loc în care mărfurile sunt încărcate în vehiculul de transport rutier al mărfurilor, care a fost înainte de aceasta complet gol (sau unde tractorul rutier este cuplat cu o semi-remorcă încărcată). În cazul unei deplasări fără încărcătură, reprezintă locul de descărcare al deplasării precedente cu încărcătură (noțiunea de „loc unde începe deplasarea fără încărcătură”),
  - *codificare*: locul de încărcare este codificat conform prevederilor din anexa G;
4. locul de descărcare (a vehiculului de transport rutier al mărfurilor, pentru o deplasare cu încărcătură);
  - *definiție*: locul de descărcare reprezintă ultimul loc în care mărfurile sunt descărcate din vehiculul de transport rutier de marfă, care este apoi complet gol (sau unde tractorul rutier este decuplat de o semi-remorcă). În cazul unei deplasări fără încărcătură, reprezintă locul de încărcare al următoarei deplasări cu încărcătură (noțiunea de „loc unde se termină deplasarea fără încărcătură”),
  - *codificare*: locul de descărcare este codificat conform prevederilor din anexa G;
5. distanța parcursă: distanța efectivă, exclusiv distanța parcursă de vehiculul de transport rutier de marfă în timp ce era transportat de un alt mijloc de transport;
6. tone pe kilometru realizate în timpul deplasării;
7. țările traversate în tranzit (nu mai mult de cinci), codificate conform Geonomenclatorului <sup>(1)</sup>;
8. locul de încărcare, dacă este cazul, al vehiculului de transport rutier de marfă pe alt mijloc de transport conform dispozițiilor din anexa G (opțional);
9. locul de descărcare, dacă este cazul, al vehiculului de transport rutier de marfă de pe alt mijloc de transport conform dispozițiilor din anexa G (opțional);
10. starea „încărcat complet” (procedura 2) sau „încărcat incomplet” (procedura 1) a vehiculului de transport rutier de marfă în timpul deplasării respective, din punctul de vedere al volumului maxim de spațiu folosit în timpul deplasării (procedura 0 = prin convenție pentru deplasările fără încărcătură) (opțional).

## A3 Variabile referitoare la marfă (în operațiunea elementară de transport)

În timpul unei deplasări cu încărcătură, pot fi efectuate mai multe operații elementare de transport, o operație elementară de transport fiind definită drept transportul unui singur tip de marfă (definit prin referire la un nivel anume al nomenclatorului) între locul ei de încărcare și locul ei de descărcare.

Datele care trebuie furnizate în legătură cu o operație elementară de transport în timpul unei deplasări cu încărcătură sunt următoarele:

1. tipul de marfă, conform grupelor dintr-un nomenclator adecvat (a se vedea anexa D);
2. greutatea mărfii: greutate brută în 100 kg;
3. dacă este cazul, clasificarea mărfii ca fiind periculoasă conform principalelor categorii din Directiva 94/55/CE <sup>(2)</sup> enumerate în anexa E;

<sup>(1)</sup> Nomenclator al țărilor pentru statisticile Comunității cu privire la comerțul exterior.

<sup>(2)</sup> Directiva 94/55/CE a Consiliului din 21 noiembrie 1994 privind armonizarea legislației statelor membre cu privire la transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 319, 12.12.1994, p. 7). Directivă astfel cum a fost modificată prin Directiva 96/86/CE a Comisiei (JO 335, 24.12.1996, p. 43). Pentru ultimele modificări ale anexelor, a se vedea JO L 251, 15.9.1997, p. 1.

4. tipul de încărcătură conform anexei F (opțional);
5. locul de încărcare a mărfii, codificat conform dispozițiilor din anexa G;
6. locul de descărcare a mărfii, codificat conform dispozițiilor din anexa G;
7. distanța parcursă, distanța efectivă exclusiv distanța parcursă în timp ce vehiculul de transport rutier de marfă era transportat de un alt mijloc de transport.

#### OPERAȚIILE DE TRANSPORT EFECTUATE ÎN TIMPUL UNEI DEPLASĂRI DE TIP „CIRCUIT DE COLECTARE SAU DISTRIBUȚIE” (tipul 3 de deplasare)

Pentru acest tip de deplasare, cu mai multe puncte de încărcare și/sau descărcare, este practic imposibil să li se ceară operatorilor de transport să descrie operațiile elementare de transport.

Pentru aceste deplasări, când sunt identificate ca atare, este de obicei generată o singură operație elementară de transport pe baza informațiilor cu privire la deplasare.

Fiecare stat membru va informa Comisia cu privire la definiția proprie a acestui tip de deplasare și va explica ipotezele simplificatoare pe care este obligat să le aplice atunci când culege date cu privire la operațiile respective de transport.

---

#### *Apendice metodologic*

#### **Deplasări cu încărcătură și operații elementare de transport**

În funcție de statul membru implicat, informațiile referitoare la transport sunt culese pe următoarea bază:

- fie o descriere a fiecărei operații elementare de transport de mărfuri (cu detalii suplimentare despre deplasările fără încărcătură),
  - fie o descriere a deplasărilor efectuate de vehicul în timpul acestor operații elementare de transport.
- În marea majoritate a cazurilor, când este efectuată o deplasare cu încărcătură, aceasta reprezintă o operație elementară de transport numai cu:

- un singur tip de marfă încărcată (prin referire la nomenclatorul mărfurilor în uz, în acest caz cele 24 de grupe derivate din clasificarea NST) <sup>(1)</sup>,
- un singur punct de încărcare a mărfurilor,
- un singur punct de descărcare a mărfurilor.

În acest caz, cele două metode utilizate sunt absolut echivalente, iar informațiile culese prin fiecare metodă descriu:

- atât transportul mărfii (toate operațiile elementare de transport de marfă),
- cât și deplasările efectuate de vehiculele care execută aceste operații, cu detalii referitoare la capacitățile vehiculelor și utilizarea acestor capacități (deplasare cu încărcătură cu coeficient de utilizare; deplasare fără încărcătură).

Conform prezentului regulament, trebuie descrise atât transportarea mărfii, cât și deplasările efectuate de vehicule, dar nu este de dorit să se impună operatorilor de transport o creștere excesivă a poverii statistice, cerându-li-se să descrie amănunțit transportarea mărfii și deplasările vehiculelor.

În consecință, atunci când codifică chestionarele, Oficiile Naționale de Statistică din statele membre trebuie să reconstituie datele care nu sunt cerute explicit operatorilor de transport, pe baza datelor pe care ei le culeg în legătură fie cu „operația elementară de transport”, fie cu „deplasarea efectuată de vehicul”.

Problema va apărea atunci când mai multe operații elementare de transport sunt efectuate în cursul unei singure deplasări cu încărcătură, deoarece:

- există mai multe puncte de încărcare și/sau descărcare a mărfii (dar limitate ca număr, căci altfel ar fi vorba de circuite de colectare sau distribuție, care necesită o abordare specială).

În acest caz, aceste puncte diferite de încărcare și/sau descărcare sunt înregistrate, pentru a calcula direct tonele pe kilometru realizate în timpul deplasării, iar oficiul de statistică poate reconstitui operațiile elementare de transport,

- și/sau există diferite tipuri de marfă transportate în timpul deplasării cu încărcătură, fapt care în general nu este înregistrat în statistici, pentru că numai tipul de marfă (unic sau principal) este cerut.

În acest caz, pierderea informației este acceptată și statele membre care efectuează acest fel de simplificare o pot menționa explicit Comisiei.

---

<sup>(1)</sup> NST: Nomenclator uniform al mărfurilor pentru statisticile privitoare la transport.



## ANEXA B

## NOMENCLATORUL CONFIGURAȚIILOR OSIEI

Atunci când este folosită o combinație de vehicule, configurația osiei se referă la numărul total de osii, adică osiile camionului sau ale tractorului rutier, plus cele ale remorcii sau semi-remorcii.

Categoriile de osii luate în considerare sunt următoarele:

|   | Codificare |
|---|------------|
| 1. Numărul de osii al vehiculelor unice (camioane)                                |            |
| 2   | 120        |
| 3   | 130        |
| 4   | 140        |
| altul   | 199        |
| 2. Numărul de osii pentru combinații de vehicule: camion și remorcă               |            |
| 2 + 1   | 221        |
| 2 + 2   | 222        |
| 2 + 3   | 223        |
| 3 + 2   | 232        |
| 3 + 3   | 233        |
| altul   | 299        |
| 3. Numărul de osii pentru combinații de vehicule: tractor rutier și semi-remorcă: |            |
| 2 + 1   | 321        |
| 2 + 2   | 322        |
| 2 + 3   | 323        |
| 3 + 2   | 332        |
| 3 + 3   | 333        |
| altul   | 399        |
| 4. Tractor rutier singur  | 499        |

## ANEXA C

**NOMENCLATORUL TIPURILOR DE DEPLASARE**

1. Deplasare cu încărcătură care implică o singură operație elementară de transport.
  2. Deplasare cu încărcătură care implică mai multe operații de transport dar care nu este considerată un circuit de colectare sau distribuție.
  3. Deplasare cu încărcătură de tipul circuitului de colectare sau distribuție.
  4. Deplasare fără încărcătură.
-

## ANEXA D

## NOMENCLATORUL MĂRFURILOR

Nomenclatorul mărfurilor va fi conform Nomenclatorului Statistic de Transport (NST) până când Comisia stabilește înlocuirea sa, prin consultare cu statele membre.

## GRUPE DE MĂRFURI

| Grupe demărfuri | Capitol NST <sup>(1)</sup> | Grupe NST <sup>(1)</sup>   | Descriere  |
|-----------------|----------------------------|----------------------------|--|
| 1               | 0                          | 01                         | Cereale  |
| 2               |                            | 02, 03                     | Cartofi, alte legume proaspete sau congelate, fructe proaspete   |
| 3               |                            | 00, 06                     | Animale vii, sfeclă de zahăr   |
| 4               |                            | 05                         | Lemn și plută  |
| 5               |                            | 04, 09                     | Textile și deșeuri, alte materii prime de origine animală și vegetală  |
| 6               | 1                          | 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 | Produse alimentare și furaje pentru animale  |
| 7               |                            | 18                         | Semințe, fructe și grăsimi oleaginoase   |
| 8               | 2                          | 21, 22, 23                 | Combustibili minerali solizi   |
| 9               | 3                          | 31                         | Țiței  |
| 10              |                            | 32, 33, 34                 | Produse petroliere   |
| 11              | 4                          | 41, 46                     | Minerul de fier, deșeuri de fier și oțel și praf de furnal   |
| 12              |                            | 45                         | Mineruri și deșeuri neferoase  |
| 13              | 5                          | 51, 52, 53, 54, 55, 56     | Produse metalice   |
| 14              | 6                          | 64, 69                     | Ciment, var, materiale de construcții manufacturate  |
| 15              |                            | 61, 62, 63, 65             | Mineruri brute și prelucrate   |
| 16              | 7                          | 71, 72                     | Îngrășăminte naturale și chimice   |
| 17              | 8                          | 83                         | Cărbune, chimicale, gudron   |
| 18              |                            | 81, 82, 89                 | Produse chimice altele decât cărbune, chimicale și gudron  |
| 19              |                            | 84                         | Celuloză și deșeuri de hârtie  |
| 20              | 9                          | 91, 92, 93                 | Vehicule și echipamente de transport, mașini, aparate, motoare, asamblate sau nu, precum și piese ale acestora |
| 21              |                            | 94                         | Confecții metalice   |
| 22              |                            | 95                         | Sticlă, produse de sticlă, produse ceramice  |
| 23              |                            | 96, 97                     | Piele, textile, îmbrăcăminte, alte articole manufacturate  |
| 24              |                            | 99                         | Articole diverse   |

<sup>(1)</sup> Publicat de Biroul Statistic al Comunităților Europene (ediția 1968).

## ANEXA E

## NOMENCLATORUL CATEGORIILOR DE MĂRFURI PERICULOASE (\*)

1. Explozivi
2. Gaze, comprimate, lichefiate sau dizolvate sub presiune
3. Lichide inflamabile
- 4.1. Solide inflamabile
- 4.2. Substanțe care se pot aprinde spontan
- 4.3. Substanțe care, în contact cu apa, emit gaze inflamabile
- 5.1. Substanțe oxidante
- 5.2. Peroxizi organici
- 6.1. Substanțe toxice
- 6.2. Substanțe care pot cauza infecții
7. Materiale radioactive
8. Corozivi
9. Substanțe periculoase diverse

---

(\*) Fiecare categorie reprezintă fie o clasă fie o diviziune a unei clase cuprinse în nomenclatorul tipurilor de mărfuri periculoase conform definiției din Directiva 94/55/CE, anexa A, partea I, marginal 2002 (\*).

---

(\*) Anexele A și B la Directiva 94/55/CE. Ultimele modificări aduse acestor anexe apar în JO L 251, 15.9.1997, p. 1.

## ANEXA F

## NOMENCLATORUL TIPURILOR DE ÎNCĂRCĂTURĂ (\*)

- 0 Mărfuri lichide în vrac (fără unitate de încărcătură)
  - 1 Mărfuri solide în vrac (fără unitate de încărcătură)
  - 2 Containere de marfă mari
  - 3 Alte containere de marfă
  - 4 Mărfuri peletizate
  - 5 Mărfuri legate cu funii
  - 6 Unități mobile, autopropulsate
  - 7 Alte unități mobile
  - 8 (Rezervat)
  - 9 Alte tipuri de încărcătură
- 

(\*) Națiunile Unite, Comisia Economică pentru Europa – Coduri pentru tipuri de încărcătură, ambalaje și materiale de ambalat, Recomandarea 21 adoptată de Grupul de lucru pentru facilitarea procedurilor de comerț internațional, Geneva, martie 1986.

## ANEXA G

**CODIFICAREA LOCURILOR DE ÎNCĂRCARE ȘI DESCĂRCARE**

1. Nivelul 3 din Nomenclatorul unităților teritoriale pentru statistică (NUTS), pentru statele membre ale Comunității Europene.
  2. Listele regiunilor administrative furnizate de țările terțe implicate, pentru statele care nu sunt membre ale Comunității Europene dar care sunt părți contractante la Acordul asupra Spațiului Economic European (SEE), și anume Islanda, Liechtenstein și Norvegia.
  3. Nomenclatorul țărilor folosit în statisticile de comerț exterior ale Comunității pentru alte țări terțe.
-