



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 17.4.2007
COM(2007) 187 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO
sobre la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) nº 437/2003 del
Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003, relativo a las estadísticas
de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo

ÍNDICE

	RESUMEN.....	3
1	INTRODUCCIÓN	3
1.1	ANTECEDENTES Y OBJETIVOS	3
1.2	CONTEXTO POLÍTICO	4
1.3	NORMAS DE DESARROLLO	5
1.4	COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES.....	6
2	APLICACIÓN DEL REGLAMENTO	7
2.1	PROBLEMAS ENCONTRADOS	7
2.1.1	Cumplimiento de las obligaciones legales	7
2.1.2	Carga de la aplicación y del suministro periódico de datos para los países declarantes	9
2.1.3	Proceso de recogida, compilación y validación de los datos	10
2.1.4	Aspectos metodológicos.....	10
2.2	RESULTADOS.....	10
2.2.1	Envío y validación de los datos.....	10
2.2.2	Orientaciones metodológicas	11
2.2.3	Difusión de los datos	11
3	CONCLUSIONES	13
3.1	REALIZACIONES A CORTO PLAZO	13
3.2	REALIZACIONES A LARGO PLAZO.....	14

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: cumplimiento de las exigencias del Reglamento: entrega de grupos de datos por año	9
Cuadro 2: cumplimiento de las exigencias del Reglamento: número de aeropuertos declarantes por grupo de datos y año	10
Cuadro 3: transporte aéreo de pasajeros, carga y correo por país: datos de 2005 y crecimiento en el período 2003-2005.....	11

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) n° 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003, relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo

RESUMEN

En el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003, relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo¹, se especifica que, una vez recogidos los datos durante un período de tres años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la experiencia adquirida en la aplicación de dicho Reglamento. El presente informe tiene por objetivo cumplir dicha exigencia una vez terminada la recogida de datos de los tres primeros años (2003-2005).

Tras una descripción general de los antecedentes, los objetivos y el contexto político del acto jurídico, se discuten los problemas relacionados con su aplicación. El informe también presenta información sobre los principales resultados logrados. En la parte final del informe se presentan conclusiones y posibles realizaciones futuras.

La aplicación de dicho Reglamento ha llevado a un aumento de la disponibilidad de información detallada sobre el transporte aéreo de pasajeros y carga en Europa, así como a una mejora de la calidad y la actualidad de los datos. Los Estados miembros han realizado esfuerzos para responder a las exigencias del Reglamento y en su mayoría proporcionan todos los datos necesarios dentro de los plazos establecidos.

1 INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

A partir del año de referencia de 1993, se inició una recogida voluntaria de datos sobre estadísticas de transporte aéreo basándose en una metodología consensuada con los Estados miembros. La adopción del Reglamento (CE) n° 437/2003 oficializó la metodología utilizada y añadió otros elementos en el suministro de datos. Por lo tanto, el Reglamento tenía por objetivo proporcionar periódicamente a la Comisión, a otras instituciones de la UE, a los Gobiernos nacionales y al público datos estadísticos comparables, fidedignos, armonizados y completos sobre la evolución del transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en la Unión Europea.

A continuación se resumen las características principales del Reglamento (CE) n° 437/2003:

¹ Reglamento (CE) n° 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de febrero de 2003, relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo (DO L 66 de 11.3.2003, p. 1).

- La obligación de suministro de datos se establece a nivel de aeropuerto. Se definen algunos grupos de aeropuertos para permitir una distribución modular de la carga para los encuestados, exigiendo más datos de aeropuertos medios y grandes y disminuyendo o eliminando la obligación de suministro de datos en el caso de aeropuertos más pequeños.
- Se establecen dos niveles de suministro de datos: sobre la etapa de vuelo y sobre el origen/destino del vuelo. Es importante controlar los flujos de transporte aéreo intra y extra comunitarios con arreglo al movimiento de la aeronave (etapa de vuelo) o al movimiento de los pasajeros/la carga (origen/destino del vuelo), así como identificar a los pasajeros en tránsito directo.
- Se ha de proporcionar por separado la información relativa a las llegadas y salidas, así como la referente a los servicios regulares y los no regulares, lo que permite analizar pormenorizadamente los flujos de entrada y salida y la distinta incidencia de los servicios regulares y no regulares, particularmente a escala extracomunitaria.
- Asimismo, se prevé el suministro de información sobre la compañía aérea, aunque en el Reglamento no se define específicamente su cobertura, lo que es importante para supervisar la liberalización de los mercados y, más específicamente, el grado de competencia en las distintas rutas y la introducción de las compañías de bajo coste.
- En el caso de la información sobre las etapas de vuelo, se exigen tres variables suplementarias: número de vuelos, tipo de aeronave y plazas disponibles. Estos datos son importantes para analizar con detalle los flujos entre aeropuertos en términos de saturación, capacidad y utilización de las flotas.

1.2 CONTEXTO POLÍTICO

El desarrollo de la política común de transportes requiere el mayor conocimiento posible de la amplitud y la evolución del transporte aéreo de pasajeros y carga. En el libro Blanco titulado *La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*², se definió que el objetivo de la política comunitaria en materia de transportes consistía en contribuir a proporcionar a los europeos sistemas de transporte eficientes y eficaces. Dicho objetivo se ha mantenido en la *Revisión intermedia* del Libro Blanco³, aunque más orientado a garantizar la movilidad sostenible en Europa. Así pues, las estadísticas comunitarias en el ámbito de la aviación se utilizan para regular, supervisar y evaluar las políticas en materia de transporte de la UE y otras políticas comunitarias, como el funcionamiento del mercado interior.

La importancia de estos datos para la toma de decisiones en la UE es cada vez mayor. Por ejemplo, conforme a las competencias atribuidas a la Comisión, esta información se emplea cada vez más para la preparación de negociaciones de acuerdos en materia de transporte aéreo con terceros países. Dichos datos también se utilizan en asuntos relativos a la gestión del tráfico aéreo, la medición de los flujos de pasajeros y carga y para el cálculo del reparto

² COM(2001) 370 de 12 de septiembre de 2001.

³ COM(2006) 314 de 22 de junio de 2006: «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001».

modal del transporte en la UE. La utilización de estos datos para medir las entradas en las fronteras de la UE en los aeropuertos constituye otro ejemplo.

Aumenta la importancia de los datos relativos a los pasajeros, ya que los datos de las reservas de billetes en los sistemas informáticos de reserva están dejando de ser completamente representativos del total del mercado debido al aumento de las reservas por Internet. Además, la información recogida sobre el tipo de servicio (regular o no regular) es muy difícil de conseguir a partir de otras fuentes y es particularmente importante en algunas rutas extracomunitarias en las que predominan los servicios no regulares de transporte de pasajeros.

En el caso del transporte de carga, la mejora de la cobertura y de la calidad de los datos permite utilizar con más frecuencia esta información para la que no hay otras fuentes.

A continuación se enumeran otros ejemplos de utilización de estos datos para fines relacionados con las políticas:

- La posibilidad de proporcionar los códigos de las compañías aéreas en el marco de las exigencias del Reglamento es útil para supervisar la competencia y las ayudas estatales.
- Los datos recogidos relativos a los aeropuertos medianos y pequeños es útil para fines de política regional.
- La Agencia Europea de Seguridad Aérea también está interesada en aprovechar estos datos para fines de seguridad.
- Estos datos también podrían utilizarse a efectos de política medioambiental (por ejemplo, emisiones y ruido).

1.3 NORMAS DE DESARROLLO

El Reglamento (CE) nº 437/2003 del Consejo confiere a la Comisión competencias de ejecución, que se deben ejercitar a través de un procedimiento de comitología conforme a lo dispuesto en los artículos 10 y 11. Eurostat ha utilizado este procedimiento para adoptar un grupo de normas que abarcan diversos aspectos de la aplicación del Reglamento, las cuales se adoptan en forma de reglamentos de la Comisión, previo dictamen del Comité del Programa Estadístico.

Hasta el presente, se han adoptado dos reglamentos de aplicación y se está tramitando uno más, que se adoptará en 2007.

En el Reglamento (CE) nº 1358/2003 de la Comisión⁴ se prevé una serie muy completa de normas de desarrollo, en particular la lista de aeropuertos comunitarios y las excepciones permitidas por Estado miembro, normas técnicas para la transmisión de los datos y la revisión de las definiciones, la nomenclatura, la codificación y los grupos de datos que deben proporcionarse.

⁴ Reglamento (CE) nº 1358/2003 de la Comisión, de 31 de julio de 2003, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo y se modifican sus anexos I y II (DO L 194 de 1.8.2003, p. 9).

El Reglamento (CE) n° 546/2005 de la Comisión⁵ tiene por principal objetivo incluir la ampliación de la UE y sus diez nuevos Estados miembros en 2004, ya que contiene la lista de sus aeropuertos y las excepciones solicitadas.

En 2007 se prevé la adopción de un proyecto de reglamento de la Comisión, en el que se revisará por completo la lista de los aeropuertos comunitarios que será de aplicación a partir de enero de 2007. En dicha lista no se incluirá ninguna excepción, ya que todas ellas expiraron en 2006.

1.4 COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES

El Reglamento (CE) n° 437/2003 se aplica directa e íntegramente a todos los Estados miembros, y no debe transponerse a la legislación nacional. No obstante, el Reglamento prevé la posibilidad de conceder excepciones en el caso de determinados aeropuertos, grupos de datos y variables con arreglo a determinadas normas por un máximo de tres años (hasta 2005 inclusive).

En cuanto a Rumanía y Bulgaria, ambos países han declarado su disposición a cumplir plenamente la legislación de la UE en este ámbito en el momento de su adhesión, sin solicitar ninguna derogación. La lista de aeropuertos de estos dos nuevos Estados miembros se han incluido en el *Tratado de adhesión de Bulgaria y Rumanía*, bajo el epígrafe relativo a las adaptaciones técnicas del acervo estadístico.

En cuanto a los países candidatos, Croacia y Turquía suministran datos agregados a escala de aeropuerto, mientras que la Antigua República Yugoslava de Macedonia no proporciona ninguna información.

En 2003, el Reglamento (CE) n° 437/2003 se incorporó oficialmente al anexo XXI (Estadísticas) del Acuerdo EEE mediante Decisión del Comité Mixto del EEE⁶. Según dicha Decisión, Islandia y Noruega deben enviar los datos exigidos en el Reglamento, mientras que Liechtenstein está exento.

Suiza también envía datos basándose en los principios del Reglamento con arreglo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre cooperación en el ámbito de la estadística⁷.

⁵ Reglamento (CE) n° 546/2005 de la Comisión, de 8 de abril de 2005, por el que se adapta el Reglamento (CE) n° 437/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la asignación de códigos a los países declarantes y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1358/2003 en lo que respecta a la actualización de la relación de los aeropuertos comunitarios (DO L 91 de 9.4.2005, p. 5).

⁶ Decisión del Comité Mixto del EEE n° 132/2003, de 26 de septiembre de 2003, por la que se modifica el anexo XXI (Estadísticas) del Acuerdo EEE (DO L 331 de 18.12.2003, p. 68).

⁷ Firmado el 26 de octubre de 2004 y aprobado mediante la Decisión del Consejo, de 27 de febrero de 2006, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre cooperación en el ámbito de la estadística (DO L 90 de 28.3.2006, p. 1).

2 APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

2.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS

2.1.1 Cumplimiento de las obligaciones legales

El cumplimiento de las obligaciones en materia de suministro de datos establecidas en el Reglamento ha evolucionado positivamente durante el período examinado. En el suministro de datos de 2003, aunque bastante completo en general, se presentaron algunos problemas específicos relacionados con la periodicidad de los grupos de datos o divergencias en la entrega de algunos elementos (movimientos de aeronaves, pasajeros en tránsito o plazas disponibles) en el caso de determinados países declarantes. La situación mejoró en el suministro de datos en los dos años posteriores, en particular en cuanto a la periodicidad de los grupos de datos, que ahora se cumple plenamente.

En el cuadro 1 figura la situación de la entrega de datos para el período 2003-2005 por grupo de datos y periodicidad. Con arreglo al Reglamento (CE) nº 1358/2003, la periodicidad de los grupos de datos A1 y B1 es mensual (trimestral sólo fue admisible en 2003) y es como mínimo anual en el caso del grupo de datos C1.

Cuadro 1: cumplimiento de las exigencias del Reglamento: entrega de grupos de datos por año

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Bélgica	M	M	T	M	M	A/M	M	M	A/M
República Checa	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Dinamarca	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Alemania	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estonia	T	-	T	T	T	T/A	M	M	T
Grecia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
España	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Francia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irlanda	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Chipre	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Letonia	M	-	T	M	M	M/T	M	M	M
Lituania	-	A	T	-	T	T	M	M	M
Luxemburgo	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Hungría	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Países Bajos	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Austria	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polonia	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugal	T	T	T	M	M	M	M	M	M
Eslovenia	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Eslovaquia	T	T	T	M/T	M/T	M/T	M	M	M
Finlandia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Suecia	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Reino Unido	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgaria	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumanía	-	T	T	T	T	T	M	M	M
Croacia	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turquía	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islandia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Noruega	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Suiza	T	T	A	M	M	A	M	M	A

LEYENDA: M: mensual; T: trimestral A: anual -: no proporcionado

No obstante, aún existen algunos problemas en el caso de determinados Estados miembros. Los principales asuntos por resolver son el suministro de datos adecuados sobre la carga, la entrega del grupo de datos C1 y problemas de calidad con la información sobre las plazas disponibles. No obstante, en la mayoría de los casos, los países correspondientes están aplicando medidas correctoras o tienen planes para mejorar sus sistemas con el fin de garantizar el cumplimiento pleno de las exigencias jurídicas.

No se ha detectado ningún problema en particular con respecto a la aplicación de las derogaciones concedidas. Cuando éstas expiraron, los países que las habían solicitado comenzaron a proporcionar los datos necesarios. Incluso, algunos países decidieron no apurar el período de la validez de las mismas y proporcionaron los

datos antes de estar obligados a ello. En el cuadro 2 figura el número de aeropuertos declarantes por país.

Cuadro 2: cumplimiento de las exigencias del Reglamento: número de aeropuertos declarantes por grupo de datos y año

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Bélgica	1	1	1	2	2	5	2	2	5
República Checa	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dinamarca	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Alemania	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estonia	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grecia	38	38	38	38	38	38	38	38	38
España	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Francia	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlanda	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italia	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Chipre	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Letonia	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lituania	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburgo	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Hungría	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Países Bajos	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polonia	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugal	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Eslovenia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Eslovaquia	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlandia	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Suecia	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Reino Unido	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgaria	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumanía	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Croacia	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turquía	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islandia	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Noruega	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Suiza	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Carga de la aplicación y del suministro periódico de datos para los países declarantes

En la mayoría de los países declarantes, el cumplimiento del Reglamento ha exigido aplicar un nuevo proceso de recogida y de compilación de datos. En otros países, ha sido necesario ampliar o adaptar los procesos existentes. En muy pocos casos no se han adoptado medidas específicas, ya que los procesos existentes bastaban para responder a las exigencias. Es necesario mencionar que en el Reglamento no se ha previsto apoyo financiero alguno para cubrir el coste de su aplicación.

La mayoría de países declarantes consideran que la carga de trabajo que supone el suministro periódico de datos es aceptable. Sin embargo, en algunos países supone

una carga importante, en particular para los aeropuertos en su calidad de suministradores primarios de datos.

En términos de costes, un estudio piloto puesto en marcha en 2006 para el Grupo de Trabajo sobre Coordinación y Programación del Sistema Estadístico Europeo reveló una situación muy variada, en la que el coste anual medio por aeropuerto declarante variaba según el país. Hasta cierto punto, ello refleja las distintas posiciones de la autoridad nacional competente encargada del suministro de los datos a Eurostat en relación con sus proveedores nacionales de datos, que normalmente son los aeropuertos. La autoridad nacional competente puede ser el instituto nacional de estadística, la autoridad de aviación civil, el ministerio de transportes o incluso la administración del aeropuerto en los países declarantes en los que hay un único aeropuerto.

2.1.3 Proceso de recogida, compilación y validación de los datos

El proceso de recogida y compilación de los datos de los países declarantes sigue un proceso tradicional de información ascendente. En general, empieza en las compañías aéreas o en los agentes de asistencia que proporcionan los datos a los organismos de los aeropuertos, normalmente mediante un modelo de mensaje electrónico sobre los movimientos. A continuación, el aeropuerto envía la información a la autoridad nacional competente, la cual efectúa la compilación, la validación y la transmisión de los datos nacionales a Eurostat.

No obstante, existen algunas variaciones con respecto a este proceso general. En algunos casos, los aeropuertos utilizan sus propias bases de datos o fuentes para proporcionar la información, en particular en el caso de algunas variables solicitadas en el grupo de datos C1, como el movimiento de las aeronaves. En otros casos, las compañías aéreas o los agentes de asistencia suministran la información directamente a la autoridad nacional competente.

Todas las autoridades nacionales competentes aplican controles de validación antes de enviar la información a Eurostat; para ello, utilizan procedimientos de control desarrollados por ellas mismas o programas de validación previa suministrados por Eurostat. Las normas de validación abarcan muchos aspectos del proceso, entre los que figuran el formato de los datos, la codificación, la coherencia entre grupos de datos y variables, etc.

2.1.4 Aspectos metodológicos

Las disposiciones metodológicas del Reglamento de aplicación (CE) nº 1358/2003 han proporcionado un marco común para garantizar la recogida armonizada y la producción de resultados comparables. Durante el período examinado no se plantearon asuntos metodológicos significativos.

2.2 RESULTADOS

2.2.1 Envío y validación de los datos

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) nº 437/2003, la transmisión de los datos debe realizarse en un plazo no superior a seis meses a partir del final del

período de observación. Durante el período examinado aumentó significativamente el respeto de este plazo. Actualmente, en general se cumple el plazo, que se ha reducido significativamente en muchos casos.

Se ha logrado un alto nivel de normalización en las normas técnicas para la transmisión de datos. Éstos se envían electrónicamente a Eurostat respetando la estructura de los ficheros de datos y el formato de registro, lo que permite integrar rápidamente la información en la base de datos de producción de Eurostat y detectar rápidamente errores de base y códigos desconocidos.

Una vez que los datos se han cargado en la base de datos de Eurostat, se aplican procedimientos detallados de validación para garantizar la calidad de los datos transmitidos. La validación incluye la coherencia interna de los grupos de datos, la coherencia temporal, la coherencia entre grupos de datos y la comparación de los resultados de las rutas comunes a dos países declarantes.

La calidad global de los datos puede considerarse elevada. Esta afirmación se basa en la aplicación de un marco metodológico común sólido, en los esfuerzos realizados en los procedimientos de compilación y validación a escala nacional y en los controles de calidad posteriores realizados en Eurostat antes de la difusión de los datos.

2.2.2 *Orientaciones metodológicas*

Eurostat ha elaborado un manual de referencia sobre estadísticas del transporte aéreo para asesorar a los Estados miembros y otros países declarantes sobre la aplicación del Reglamento y que se actualiza anualmente para incluir la información, documentación u orientaciones más recientes que sean pertinentes para la recogida de estas estadísticas.

2.2.3 *Difusión de los datos*

Con arreglo al artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1358/2003, la Comisión puede difundir todos los datos no declarados confidenciales por los Estados miembros. En la práctica, muy pocos países se han acogido a esta cláusula y la gran mayoría de los datos entregados a Eurostat puede difundirse.

No obstante, la difusión de la información sobre las compañías aéreas se ha limitado a valores agregados para las compañías aéreas con licencia de la UE y de países no pertenecientes a la UE. El suministro de información detallada sobre las compañías aéreas es opcional y, en la práctica, las limitaciones debidas a la confidencialidad a escala nacional impiden a muchos países suministrarla o ésta se limita a valores agregados.

Eurostat publica los datos recogidos a través de su base de difusión de datos, a la que se puede acceder libremente desde el sitio web de Eurostat. Debido a limitaciones de tamaño, se aplica una estructura por umbrales para la difusión de datos de un aeropuerto a otro (rutas aéreas). Asimismo, Eurostat también difunde esta información mediante publicaciones específicas como la serie *Statistics in Focus* o nuevas publicaciones que ponen de relieve los datos para los medios de comunicación y el público en general.

En el cuadro 3 figuran algunas cifras esenciales sobre el transporte aéreo europeo que se han recogido en virtud de dicho Reglamento.

Cuadro 3: transporte aéreo de pasajeros, carga y correo por país: datos de 2005 y crecimiento en el período 2003-2005

	Pasajeros		Carga y correo	
	Datos de 2005	Crecimiento 2003-2005	Datos de 2005 (toneladas)	Crecimiento 2003-2005
Bélgica	17 813 943	18,0%	694 523	14,5%
República Checa	11 265 764	45,2%	56 259	5,7%
Dinamarca ²	22 172 778	14,1%	7 465	-17,0%
Alemania	145 977 422	20,5%	3 005 967	23,0%
Estonia	1 393 105	96,2%	9 739	92,8%
Grecia	30 798 527	9,3%	105 502	-23,0%
España	143 679 871	19,5%	526 125	19,6%
Francia	107 955 149	12,1%	1 476 721	4,3%
Irlanda	24 254 298	24,4%	89 356	114,6%
Italia	87 906 423	18,9%	754 302	10,3%
Chipre	6 782 277	11,6%	39 220	23,3%
Letonia	1 872 040	165,5%	15 428	14,0%
Lituania	1 434 241	98,7%	9 580	83,6%
Luxemburgo	1 538 152	6,1%	624 803	3,7%
Hungría	8 048 760	60,6%	55 472	9,8%
Malta	2 757 240	4,1%	16 891	2,2%
Países Bajos	46 433 037	12,8%	1 550 736	11,7%
Austria	19 684 822	24,6%	181 533	41,0%
Polonia ¹	7 080 325	16,2%	31 130	-48,3%
Portugal	20 272 160	14,3%	129 516	4,8%
Eslovenia ¹	1 217 167	16,3%	4 549	-27,1%
Eslovaquia	1 582 978	152,9%	4 069	-68,3%
Finlandia	12 348 113	17,4%	119 569	33,3%
Suecia	22 899 135	12,0%	:	-
Reino Unido	204 013 386	14,7%	2 450 838	7,2%
Unión Europea 25¹	705 820 750	8,5%	10 953 661	3,5%
Bulgaria	5 022 584	40,5%	16 845	8,5%
Rumanía	3 493 783	28,6%	17 980	13,5%
Croacia ¹	3 915 666	18,7%	18 109	82,3%
Turquía	53 515 594	58,9%	333 511	19,5%
Islandia	2 111 100	35,2%	62 969	38,7%
Noruega	:	-	:	-
Suiza	28 876 072	12,5%	334 024	3,8%

Los agregados de la UE se calculan excluyendo la doble contabilización entre aeropuertos asociados de la UE.

¹ Por motivos de disponibilidad de los datos, el crecimiento se calcula entre 2004 y 2005.

² Los datos daneses sobre mercancías no incluyen las cifras correspondientes al aeropuerto de Copenhague/Kastrup, ya que no se dispone de las mismas.

3 CONCLUSIONES

Puede considerarse, en general, que la experiencia adquirida y los resultados obtenidos de la aplicación del Reglamento (CE) nº 437/2003 son muy positivos. Aún cuando se aplicaba un sistema similar antes de la adopción del Reglamento, el trabajo y los esfuerzos aplicados a la realización de las exigencias jurídicas, tanto en los Estados como en Eurostat, han permitido producir rápidamente resultados comparables y fiables. Ello es particularmente importante en el caso de los diez Estados miembros que se adhirieron a la UE en 2004, en los que la experiencia en la recogida de datos sobre transporte aéreo era limitada.

Se han examinado y solucionado adecuadamente la mayoría de las cuestiones relacionadas con la interpretación del Reglamento, la recogida, compilación, transmisión y la validación de los datos. La aplicación de dicho Reglamento ha llevado a un aumento de la disponibilidad de información sobre el sector, así como a una mejora de la calidad y la actualidad de los datos. En cuanto a la utilización de los datos, los resultados obtenidos pueden aplicarse inmediatamente para la elaboración de políticas, en particular para el desarrollo, ejecución y seguimiento de las políticas en el sector del transporte aéreo a escala nacional y de la UE. La difusión de los datos a través de distintos medios públicos ha contribuido a dar visibilidad a todo el proceso y a proporcionar a los ciudadanos los frutos de los recursos invertidos.

3.1 REALIZACIONES A CORTO PLAZO

A corto plazo, los esfuerzos deben centrarse en los siguientes aspectos:

- Mejora suplementaria de la calidad de los datos en el caso de determinados elementos. Algunos países declarantes necesitan hacer más esfuerzos por proporcionar periódicamente datos fiables y comparables para las variables de la carga, la información sobre las plazas disponibles o algunos de los elementos del grupo de datos C1.
- Suministro de información sobre compañías aéreas. El suministro de información sobre compañías aéreas en la que se distinguiera, al menos, entre compañías aéreas pertenecientes y no pertenecientes a la UE debería ser un objetivo alcanzable para todos los Estados miembros sin reducir sus restricciones en materia de confidencialidad. Asimismo, en circunstancias especiales como la negociación de acuerdos sobre transporte aéreo con terceros países, puede ser necesario definir un procedimiento en virtud del cual la Comisión podría solicitar a los Estados miembros que proporcionasen información detallada sobre las compañías aéreas que no se hubiese transmitido en el suministro habitual de datos.
- Ampliación de la UE a Bulgaria y Rumanía. Eurostat prestará una atención particular a garantizar que estos dos nuevos Estados miembros cumplen la legislación de la UE en materia de estadística sobre el transporte aéreo.

3.2 REALIZACIONES A LARGO PLAZO

Las realizaciones a largo plazo probablemente supondrán la inclusión de nuevas variables en la recogida de datos, a saber: origen/destino final reales de los pasajeros cuando el viaje incluye varios vuelos (al menos, en el caso de los pasajeros con un único billete para todo el viaje); nacionalidad de los pasajeros extracomunitarios de llegada; precio de los billetes; número de pasajeros en tránsito indirecto (es decir, pasajeros que hagan correspondencias) por aeropuerto; o desglose del número de movimientos por período del día y por tecnología según las normas sobre niveles certificados de ruido.

Estas variables están impulsadas por nuevas necesidades políticas y rebasan el ámbito actual de aplicación del Reglamento. No obstante, los países declarantes han expresado claramente la imposibilidad actual de recoger dicha información y la necesidad de justificar debidamente cualquier carga suplementaria relacionada con la recogida de estadísticas sobre el transporte aéreo.

En cualquier caso, podrían preverse al menos dos realizaciones futuras no relacionadas con nuevas exigencias de datos:

- Una pequeña reducción del plazo de transmisión de datos a cinco meses a partir del final del período de observación, en línea con la recogida de datos estadísticos de otros modos de transporte.
- Ampliación de la cobertura geográfica debido a futuras ampliaciones de la UE o a la participación voluntaria de terceros países a través de acuerdos de cooperación.