COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(94) 275 final
Bruxelles, le 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

RELATIVE AU RELEVE STATISTIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DE PASSAGERS PAR MER

(présentée par la Commission)

EXPOSE DES MOTIFS

Première partie:

Mise en oeuvre du principe de subsidiarité

a) *Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations pesant sur la Communauté?*

L'action proposée a pour objectif la production des informations statistiques **harmonisées** en matière de transport de marchandises et de passagers par mer nécessaires à l'élaboration, au suivi, au contrôle et à l'évaluation de la politique maritime communautaire, sur une base comparable à l'information disponible pour les autres modes de transport.
Les renseignements statistiques disponibles actuellement dans les Etats membres sont en effet incomplets, et ce qui existe n'est souvent pas comparable d'un pays à l'autre, du fait de pratiques nationales divergentes.

b) *L'action envisagée relève-t-elle d'une compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les Etats membres?*

L'action relève d'une compétence partagée avec les Etats membres: elle vise à harmoniser les concepts et nomenclatures de collecte, et à définir les informations nécessaires aux principaux utilisateurs: Institutions communautaires, Administrations nationales, régionales et locales, Organisations internationales, Opérateurs économiques et Organismes de recherche. La collecte elle-même, et les méthodes utilisées pour cette collecte, sont de la responsabilité des Etats membres.

c) *Quelle est la dimension communautaire du problème?*

Tous les Etats membres sont concernés, mis à part le Luxembourg, qui n'a ni zone côtière maritime ni port fluvial susceptible d'être atteint par des navires de mer. Les Etats membres collectent déjà actuellement un certain nombre d'informations sur les transports maritimes. L'action se traduira par la collecte d'informations supplémentaires (en nombre assez restreint pour la majorité des Etats membres), et par des changements dans les concepts et surtout les nomenclatures utilisées.

d) *Quelle est la solution la plus efficace par comparaison entre les moyens de la Communauté et ceux des Etats membres?*

Seule une mesure communautaire comme celle-ci permet de définir des concepts et des nomenclatures de référence communs, et d'établir la liste des informations nécessaires, la collecte étant réalisée ensuite par les Etats membres dans le cadre fixé au niveau communautaire.

e) *Quelle plus-value concrète apporte l'action envisagée de la Communauté et quel serait le coût de l'inaction?*

La mise en oeuvre de cet acte législatif aura comme conséquence l'amélioration des informations statistiques communautaires dans le domaine particulier des transports par mer, et leur mise en cohérence. En l'absence de cet acte législatif, l'élaboration, le suivi, le contrôle et l'évaluation de la politique maritime communautaire ne pourraient s'appuyer que sur des statistiques incomplètes et non harmonisées, avec les risques que cela comporte.

f) *Quelles modalités d'action sont à la disposition de la Communauté?*

Un acte législatif, en l'occurrence une directive du Conseil, permet de fixer le cadre de référence (concepts, nomenclature, liste des informations nécessaires), sans avoir à rentrer dans le détail de l'organisation et des méthodes de collecte. Une contribution financière initiale est prévue, pour aider les Etats membres à opérer les changements nécessaires dans leur système de collecte.

g) *Une réglementation uniforme est-elle nécessaire ou suffit-il d'une directive posant des objectifs généraux en renvoyant l'exécution au niveau des Etats membres?*

Une directive du Conseil est nécessaire pour établir le cadre de référence, mais l'exécution de la collecte reste de la responsabilité des Etats membres, auxquels il appartient d'adapter leur système de collecte.

Deuxième partie:

1. Problématique générale

Dans son "Livre blanc" sur le développement futur de la politique commune des transports de décembre 1992, la Commission rappelle que, dès 1985, la Cour de Justice avait décrété que les transports intérieurs de marchandises et de voyageurs devaient être accessibles à toutes les entreprises communautaires, sans distinction de nationalité ou de lieu d'établissement.

Depuis cette date, les mesures prises en matière de Politique Commune des Transports (PCT) ont effectivement contribué à la création d'un nouveau marché, plus largement ouvert, et débarrassé de tout carcan réglementaire inutile, sans pour autant renoncer aux garanties nécessaires pour assurer le libre jeu de la concurrence.

Le 1er janvier 1993 marque un nouveau tournant dans l'évolution de la PCT qui, de politique essentiellement axée sur l'achèvement du marché intérieur par élimination des obstacles réglementaires artificiels à la libre prestation des services, s'est muée en une politique plus globale destinée à assurer, dans un marché intérieur réellement unique, le bon fonctionnement des systèmes de transport de la Communauté, et à répondre aux nouveaux défis que la politique des transports devra relever dans le futur.

Dans cette perspective, le "Livre blanc" insiste sur le fait qu'il est essentiel que soient disponibles les informations indispensables sur le fonctionnement du marché des transports, informations qui existent en grande partie en ce qui concerne les transports terrestres, mais font défaut, au niveau communautaire, en ce qui concerne les transports maritimes et aériens, le transport combiné, les transports de voyageurs, et la sécurité du transport.

Le texte proposé vise à combler cette lacune, dans le domaine des transports par mer.

Conformément au projet de décision du Conseil établissant un programme pluriannuel pour la consolidation de la statistique européenne sur les transports, dans le cadre fixé par le Programme statistique des Communautés européennes, le projet de texte présenté répond également à la volonté de développer le système statistique européen dans une approche globale, permettant d'améliorer la comparabilité des divers modes de transport.

2. Situation actuelle

Les informations statistiques spécifiquement relatives au transport maritime élaborées actuellement dans les Etats membres ne sont pas harmonisées et, usant en général de définitions et de nomenclatures nationales, avec des niveaux de détail variables, elles sont très difficilement utilisables au plan communautaire.

Jusqu'en 1992, des informations partielles, élaborées sur une base comparable, étaient mobilisables grâce au système statistique relatif au commerce international. Depuis le 1er janvier 1993, ces informations ne perdurent que pour le commerce entre la Communauté et le reste du monde. Pour le commerce intra-communautaire, le système INTRASTAT ne fournit pas l'équivalent.

Et un certain nombre d'informations, indispensables à la conduite d'une politique commune dans le domaine maritime, ne sont pas disponibles.

3. Objectifs détaillés

Les buts poursuivis par cet acte juridique sont les suivants:

- collecte d'informations harmonisées, pertinentes, régulières et rapidement disponibles sur les transports de marchandises et de passagers par mer, entre les Etats membres, en transport national et entre les Etats membres et les pays tiers, réalisée en élaborant des données trimestrielles et annuelles sur les transports de marchandises et de passagers effectués par les navires empruntant les ports des territoires des Etats membres;

- collecte d'informations harmonisées sur les mouvements de navires dans les ports européens, par type et taille de navires;

- compilation d'informations statistiques harmonisées et comparables aux informations disponibles pour les autres modes de transports. De telles données permettront d'orienter les discussions sur les mesures susceptibles de favoriser les modes de transport offrant des possibilités de capacités additionnelles dans des conditions favorables à l'environnement. La justification des initiatives futures en ce domaine dépendra dans une large mesure de la disponibilité d'informations pertinentes sur le fonctionnement du marché des services de transport;

- diffusion des informations statistiques à la Commission et aux administrations nationales, et également auprès des entreprises et tous opérateurs socio-économiques européens concernés, pour éclairer leurs décisions, en respectant les principes de confidentialité prescrits dans le Règlement 1588/90 adopté par le Conseil du 11 juin 1990. Parmi ces opérateurs, outre les entreprises de transports maritimes, on signalera les ports, pour lesquels la mise à disposition de données concernant les marchés sur lesquels ils interviennent peut être un élément d'amélioration de leur compétitivité à l'intérieur du Marché Unique. Sont également concernées les industries européennes de construction navale, pour lesquelles la disponibilité de statistiques harmonisées sur les mouvements des navires et des marchandises qu'ils transportent est essentielle pour faire des estimations correctes des tendances du marché et prévoir les futurs besoins en navires.

Il convient de faire en sorte que les administrations nationales et communautaires concernées utilisent pour traiter et échanger les informations pertinentes, les outils, systèmes et réseaux télématiques les plus appropriés.

4. Prise en compte des contraintes de limitation des charges statistiques pesant sur les entreprises

Le souci de limiter la charge statistique pesant sur les entreprises a conduit à:

* laisser aux Etats membres la possibilité d'éliminer du champ de l'acte juridique les opérations réalisées par les navires de très petite taille;

* ne demander que des statistiques sommaires pour les mouvements réalisés dans les plus petits ports (les ports qui ne sont pas des ports de commerce étant, en tout état de cause, exclus du champ).

En outre, une période de transition a été prévue, au cours de laquelle les statistiques détaillées sur la nature des marchandises transportées ne seront pas exigées. D'élaboration très coûteuse aujourd'hui, ces statistiques devraient être, dans le futur, réalisées de façon plus économique à partir des échanges de données informatisées (EDI) en cours de préparation parmi les acteurs des transports maritimes. L'utilisation, toutes les fois que cela s'avère possible, de documents ou de messages d'information existant comme source d'information statistique est en effet un moyen essentiel de limiter la charge statistique pesant sur les entreprises.

5. Conclusion

L'acte juridique proposé vise ainsi à combler les lacunes actuelles en matière de statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer. Il servira les objectifs de la Politique Commune des transports visant à la mise en oeuvre du Marché Unique et la libéralisation effective du marché des transports.

En fournissant sur le transport maritime européen une information statistique harmonisée et coordonnée avec ce qui existe sur les autres modes de transports, il a pour objectif de contribuer au développement et au suivi d'une politique de concurrence libre et loyale dans le domaine de la prestation des services de transport.

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

Vu le Traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 213,

Vu la proposition de la Commission(1),

Vu l'avis du Parlement européen(2),

Vu l'avis du Comité économique et social(3),

Considérant que pour accomplir les tâches qui lui sont confiées, dans le cadre de la politique commune des transports maritimes, la Commission doit disposer de statistiques comparables, fiables, synchronisées et régulières sur l'ampleur et le développement des transports de marchandises et de passagers par mer vers et à partir de la Communauté européenne, entre Etats membres et au sein des Etats membres;

Considérant qu'il n'existe à ce jour aucune statistique couvrant complètement à l'échelle communautaire le transport de marchandises et de passagers par mer;

Considérant que la décision du Conseil 93/464/CEE relative au programme-cadre pour des actions prioritaires dans le domaine de l'information statistique 1993-1997(4) a mis en évidence la nécessité d'établir de telles statistiques complètes;

Considérant que la collecte de données statistiques communautaires sur une base comparable ou harmonisée permet l'établissement d'un système intégré fournissant des informations fiables, compatibles et actualisées;

Considérant que les données relatives aux transports de marchandises et de passagers par mer doivent être rendues comparables d'un Etat membre à l'autre et, après une période de transition, entre les différents modes de transport;

Considérant que, après un certain délai, la Commission doit présenter un rapport permettant de rendre compte du fonctionnement de cette directive;

Considérant qu'il convient pour la mise en oeuvre de cette directive, y compris les mesures pour son adaptation aux évolutions économiques et techniques, de consulter le comité du programme statistique mis en place par la décision du Conseil 89/382/CEE, Euratom(5);

Considérant que, suivant le principe de subsidiarité, la création de normes statistiques communes permettant de produire des informations harmonisées est une action qui ne peut être traitée avec efficacité qu'au niveau communautaire, et que la collecte de données se fera dans chaque Etat membre sous l'autorité des organismes et institutions responsables de réaliser les statistiques officielles;

Considérant qu'il convient que, pendant la période de démarrage, la Communauté assure aux Etats membres une contribution financière pour la réalisation des travaux nécessaires;

A ARRETE LA PRESENTE DIRECTIVE:

Article premier
Disposition générale

Les Etats membres réalisent des statistiques communautaires sur les transports de marchandises et de passagers effectués par les navires faisant escale dans les ports situés sur le territoire des Etats membres.

(1) JO n°
(2) JO n°
(3) JO n°
(4) JO n° L 219 du 28.08.1993, p. 1

(5) JO n° L 181 du 28.06.1989, p. 47

Article 2
Définitions

Au sens de la présente directive, les termes ci-après sont définis comme suit:

1. Transport de marchandises et de passagers par mer: mouvement de marchandises et de passagers au moyen de navires, sur des traversées effectuées dans leur totalité ou partiellement en mer.

   Le champ d'application inclut les marchandises:

   (a) transportées vers les installations offshore;
   (b) déchargées en mer;
   (c) récupérées des fonds marins et déchargées dans les ports.

   Les soutes et avitaillements mis à disposition des navires sont exclus.

2. Navire: bateau qui se déplace effectivement en mer, c'est-à-dire en dehors du domaine d'application des règlements techniques de sécurité relatifs aux voies navigables intérieures, et à l'intérieur du domaine d'application des règlements maritimes.

   Les bateaux de pêche et les navires-usines pour le traitement du poisson, les navires de guerre et les bateaux utilisés par les administrations et services publics n'entrent pas dans le champ d'application de la directive.

3. Port: endroit ayant des installations permettant aux navires marchands de s'amarrer et de décharger ou charger des marchandises, de débarquer ou d'embarquer des passagers de ou vers des navires.

Article 3
Caractéristiques de la collecte de données

(1) Les Etats membre collectent les caractéristiques se rapportant aux domaines suivants:

   a) Informations relatives aux marchandises et passagers.
   b) Informations relatives au navire.

   Les navires de moins de 100 tonnes brutes peuvent être exclus.

(2) Les caractéristiques, les variables statistiques de chaque domaine, les nomenclatures pour leur classification, ainsi que leur périodicité d'observation, sont fournies dans les annexes de cette directive.

(3) La collecte des données se fonde, dans toute la mesure du possible, sur les sources disponibles, limitant la charge pesant sur les répondants.

Article 4
Ports

(1) Une liste de ports, codés et répertoriés par pays et par zones côtières maritimes, est établie par la Commission selon la procédure prévue à l'article 13.

(2) Chaque Etat membre sélectionne dans cette liste les ports de son territoire nécessaires pour couvrir au moins 90 % du tonnage brut annuel de tous les transports par mer, et 90 % de tous les mouvements annuels de passagers empruntant ses ports. Les ports traitant annuellement plus d'un million de tonnes de marchandises, ou enregistrant plus de 200 000 mouvements de passagers sont systématiquement sélectionnés. Pour chaque port retenu, des données détaillées sont fournies, conformément à l'annexe IX, pour les domaines (marchandises, passagers) pour lesquels ils remplissent un critère de sélection et, le cas échéant, des données sommaires pour l'autre domaine.

(3) Pour les ports de la liste non sélectionnés, des données sommaires sont fournies selon l'annexe IX, "ensemble de données A3".

Article 5
Précision des statistiques

Les méthodes pour la collecte de données doivent assurer aux données statistiques communautaires sur le transport maritime la précision nécessaire pour les ensembles de données statistiques décrits à l'annexe IX. Les normes de précision sont établies par la Commission selon la procédure prévue à l'article 13.

Article 6
Traitement des résultats

Les Etats membres traitent les informations statistiques collectées selon l'article 3, de façon à obtenir des statistiques comparables avec la précision requise à l'article 5.

Article 7
Transmission des résultats

(1) Les Etats membres transmettent les résultats mentionnés à l'article 3, y compris les données déclarées confidentielles par les Etats membres en vertu de la législation ou des pratiques nationales concernant la confidentialité statistique, conformément aux dispositions du règlement (Euratom, CEE) n° 1588/90 du Conseil relatif à la transmission à l'Office Statistique des Communautés Européennes d'informations statistiques couvertes par le secret[1].

(2) Les résultats sont transmis sous la forme d'un fichier à partir duquel les ensembles de données définis à l'annexe IX peuvent être produits. Les fichiers et les supports à utiliser pour leur transmission sont fixés par la Commission selon la procédure prévue à l'article 13.

(3) La transmission s'effectue dans un délai de 5 mois à compter de la fin de la période d'observation pour les données dont la périodicité est trimestrielle et 8 mois pour les données dont la périodicité est annuelle. La première transmission couvre le premier trimestre de l'année 1995.

Article 8
Rapports

(1) Les Etats membres communiquent toute information concernant les méthodes utilisées pour la production des données. Les Etats membres communiquent également, le cas échéant, à la Commission les changements substantiels de méthodes de collecte utilisées.

(2) La Commission transmet un rapport au Conseil sur l'expérience acquise dans le travail réalisé conformément à la présente directive après trois années de collecte des données.

Article 9
Diffusion des données

La Commission diffuse les résultats statistiques appropriés, avec des périodicités analogues à celles des transmissions de résultats.

Article 10
Période de transition

(1) Les données statistiques sur les marchandises (telles que définies par les annexes III et IX, "ensemble de données B1") sont collectées après une période de transition qui prendra fin lorsque les progrès techniques le permettront.

[1] JO n° L 151 du 15.06.1990, p. 1

La fin de la période de transition est déterminée par la Commission, selon la procédure prévue à l'article 13.

(2) Pendant la période de transition, la Commission peut, selon la procédure prévue à l'article 13, accepter des dérogations aux dispositions de la présente directive, dans la mesure où les systèmes nationaux de statistiques nécessitent des adaptations en ce qui concerne la codification des marchandises pour le transport maritime.

Article 11
Contribution financière

(1) Les Etats membres bénéficient, durant les trois premières années de mise en oeuvre des relevés statistiques prévus par la présente directive, d'un concours financier de la Communauté au coût d'exécution des travaux induits.

(2) Le montant des crédits alloués annuellement à cette action est fixé dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.

(3) L'autorité budgétaire détermine les crédits disponibles pour chaque année.

Article 12
Comité

Les dispositions pour la mise en oeuvre de cette directive, y compris les mesures pour son adaptation à des développements économiques et techniques, notamment:

- l'adaptation des caractéristiques de la collecte de données (article 3) et du contenu des annexes à cette directive;
- la liste des ports, codés, mis à jour régulièrement par la Commission, et classés par pays et par zones côtières maritimes (article 4);
- les exigences de précision (article 5);
- la description de l'enregistrement d'un fichier de données et des codes pour la transmission des résultats à la Commission (article 7);
- la fin de la période de transition (article 10)

sont arrêtées par la Commission, en consultation avec le comité du programme statistique mis en place par la décision du Conseil 89/382/CEE, Euratom[1], selon la procédure prévue à l'article 13.

Article 13
Procédure

Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause, le cas échéant en procédant à un vote.

L'avis du comité est inscrit au procès verbal; en outre, chaque Etat membre a le droit de demander que sa position figure à ce procès verbal.

La Commission tient le plus grand compte de l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la façon dont elle a tenu compte de cet avis.

Article 14
Mise en oeuvre

(1) Les Etats membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1er janvier 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

(2) Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les

(1) JO n° L 181 du 28.06.1989, p. 47

modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

Article 15

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel des Communautés européennes.

Article 16

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le...

Par le Conseil

ANNEXE I

VARIABLES ET DEFINITIONS

VARIABLES STATISTIQUES

a) Informations relatives aux marchandises et passagers:

- poids brut en tonnes;
- type de fret, selon la nomenclature indiquée à l'annexe II;
- description des marchandises, selon la nomenclature indiquée à l'annexe III;
- port déclarant;
- direction du mouvement, entrée ou sortie;
- pour les entrées de marchandises: le port de chargement (c.à.d. le port dans lequel la cargaison a été chargée sur le navire dans lequel elle est arrivée dans le port déclarant) en utilisant les ports individuels de l'Espace Economique Européen décrits dans la Liste des Ports et, en dehors de l'Espace Economique Européen, les Zones Côtières Maritimes décrites dans l'annexe IV;
- pour les sorties de marchandises: le port de déchargement (c.à.d. le port dans lequel la cargaison doit être déchargée du navire dans lequel elle a quitté le port déclarant) en utilisant les ports individuels de l'Espace Economique Européen décrits dans la Liste des Ports et, en dehors de l'Espace Economique Européen, les Zones Côtières Maritimes décrites dans l'annexe IV;
- nationalité de l'opérateur de transport, selon la nomenclature indiquée à l'annexe V;
- nombre de passagers commençant ou terminant une traversée.

Pour les marchandises transportées par conteneur ou unités Roro, les caractéristiques supplémentaires suivantes sont relevées:

- nombre de conteneurs chargés;
- nombre de conteneurs vides;
- nombre d'unités mobiles (Roro) chargés;
- nombre d'unités mobiles (Roro) vides.

b) Informations relatives aux navires:

- nombre de navires;
- tonnes de port en lourd des navires (deadweight);
- pays ou territoire d'enregistrement des navires, selon la nomenclature indiquée à l'annexe VI;
- type des navires, selon la nomenclature indiquée à l'annexe VII;
- classe de taille des navires, selon la nomenclature indiquée à l'annexe VIII.

DEFINITIONS

(a) Conteneur de transport: élément d'équipement de transport

1- de caractère durable et conséquemment assez solide pour supporter des utilisations multiples;
2- conçu de manière à faciliter le transport de biens par un ou plusieurs mode de transport sans rupture de charge;
3- équipé d'accessoires permettant une manutention simple et tout particulièrement le transfert d'un mode de transport à un autre;
4- conçu de manière à être rempli et déchargé;
5- d'une longueur de 20 pieds au moins:

(b) Unité Roro: élément sur un équipement à roues mobiles destiné au chargement de marchandises, tel que camion ou remorque, qui peut être conduit ou remorqué sur un bateau. Les remorques appartenant aux ports ou aux navires sont comprises dans cette définition. Les nomenclatures doivent suivre la recommandation CEE 19 "Codes pour les modes de transport".

(c) Fret en conteneur: conteneurs pleins ou vides chargés sur ou déchargés du bateau qui les transportent par mer.

(d) Fret roro: unités roro et marchandises (en conteneur ou non) en unités roro montant sur ou descendant du bateau qui les transportent par mer.

(e) Tonnage brut de marchandises: tonnage de marchandises transportées, y compris les emballages mais sans la tare des conteneurs et unités Roro.

(f) Opérateur de transport maritime: personne responsable du transport par navire du chargement ou du transport des passagers par le navire. Il est rétribué au travers des frais de transport payés pour l'acheminement de la cargaison ou pour le transport des passagers par mer quand il agit en tant que tierce personne prestataire de service. Quand le navire est utilisé par une personne pour le transport de marchandises pour son propre compte, cette personne est l'opérateur de transport, que le navire lui appartienne ou qu'il l'ait affrété.

(g) Nationalité de l'opérateur de transport maritime: pays où est établi le centre réel de l'activité commerciale de l'opérateur de transport.

ANNEXE II

CLASSIFICATION DU TYPE DE FRET

CATEGORIE(1)	CODE	DESCRIPTION	Tonnage	Nombre
Vrac Liquide	**10**	**Marchandises en vrac liquide (pas d'unité de fret)**	**X**	
	11	Gaz liquide	X	
	12	Pétrole brut	X	
	13	Produits pétroliers	X	
	19	Autres marchandises en vrac liquide	X	
Vrac solide	**20**	**Marchandises en vrac sec (pas d'unité de fret)**	**X**	
	21	Minerai	X	
	22	Charbon	X	
	23	Produits agricoles (ex: céréales, soja, tapioca)	X	
	29	Autres marchandises en vrac sec	X	
Conteneurs	**30**	**Grands conteneurs**	**X**	**X**
	31	Unités de fret de 20'	X	X
	32	Unités de fret de 40'	X	X
	33	Unités de fret >20' et < 40'	X	X
	34	Unités de fret > 40'	X	X
Roro (autopropulsées)	**50**	**Unités autopropulsées mobiles**	**X**	**X**
	51	Véhicules routiers automobiles pour le transport de marchandises, et accompagnés de remorques	X (3)	X
	52	Voitures particulières, et accompagnées de remorques et caravanes		X (2)
	53	Autocars pour passagers		X (2)
	54	Véhicules automobiles Import/Export	X	X (2)
	55	Passagers		X (2)
	56	Animaux vivants "sur pied"	X	X (2)
Roro (non-autopropulsées)	**60**	**Autres unités mobiles**	**X**	**X**
	61	Remorques routières à marchandises et semi-remorques non-accompagnées	X (3)	X
	62	Caravanes non accompagnées et autres remorques routières agricoles et industrielles	X	X (2)
	63	Wagons de chemins de fer, remorques pour le transport maritime transportées par des navires, barges pour le transport de marchandises transportées par des navires	X (3)	X
Autre fret général (petits conteneurs inclus)	**90**	**Autre fret non classé ailleurs**	**X**	
	91	Produits forestiers	X	
	92	Produits ferreux et acier	X	
	99	Autre fret général	X	

(1) Ces catégories sont compatibles avec la recommandation n° 21 de CEE-ONU
(2) Uniquement nombre total d'unités
(3) La quantité enregistrée est le poids brut des marchandises incluant l'emballage mais excluant le poids des conteneurs et des unités roro.

ANNEXE III

NOMENCLATURE DES MARCHANDISES

La nomenclature des marchandises utilisée sera conforme à la NST/R jusqu'à ce que sa substitution soit décidée par la Commission, après consultation des Etats membres.

GROUPES DE MARCHANDISES

Groupes de marchandises	Chapitre de la NST/R[1]	Groupes de la NST/R[1]	Description
1	0	01	Céréales
2		02, 03	Pommes de terre, autres légumes frais ou congelés, fruits frais
3		00, 06	Animaux vivants, betteraves à sucre
4		05	Bois et liège
5		04,09	Matières textiles et déchets, autres matières premières d'origine animale ou végétale
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Denrées alimentaires et fourrages
7		18	Oléagineux
8	2	21, 22, 23	Combustibles minéraux solides
9	3	31	Pétrole brut
10		32, 33, 34	Produits pétroliers
11	4	41, 46	Minerais de fer, ferrailles, poussières de hauts fourneaux
12		45	Minerais et déchets non ferreux
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Produits métallurgiques
14	6	64, 69	Ciments, chaux, matériaux de construction manufacturés
15		61, 62, 63, 65	Minéraux bruts ou manufacturés
16	7	71, 72	Engrais naturels ou manufacturés
17	8	83	Produits carbochimiques, goudrons
18		81, 82, 89	Produits chimiques, excepté produits carbochimiques et goudrons
19		84	Cellulose et déchets
20	9	91, 92, 93	Véhicules et matériel de transport, machines, moteurs, même démontés, et pièces
21		94	Articles métalliques
22		95	Verre, verrerie, produits céramiques
23		96, 97	Cuirs, textiles, habillements, articles manufacturés divers
24		99	Articles divers

1 Publication de l'Office statistique des Communautés européennes, édition 1968

ANNEXE IV

ZONES COTIERES MARITIMES

La nomenclature à utiliser est la GEONOMENCLATURE, approuvée pour 1993 par le

REGLEMENT (CEE) N° 208/93
du 1er février 1993

relatif à la nomenclature des pays pour les statistiques du commerce extérieur de la Communauté et du commerce entre ses Etats membres(*)

avec la réserve suivante: les codes 017 et 018 seront utilisés respectivement pour la Belgique et le Luxembourg lorsqu'il y a lieu de les traiter séparément.

Le code comporte 4 chiffres: les trois chiffres du code dans la nomenclature ci-dessus, suivis du chiffre zéro (code 0030 pour les Pays Bas, par exemple), sauf pour les pays qui sont divisés en plusieurs zones côtières maritimes, lesquelles seront caractérisées par un quatrième chiffre différent de zéro (de 1 à 7), comme indiqué ci-après:

ZCM CODE	ZONES COTIERES MARITIMES
0011	FRANCE ATLANTIQUE/MER DU NORD
0012	FRANCE MEDITERRANEENNE
0041	MER DU NORD ALLEMANDE
0042	MER BALTIQUE ALLEMANDE
0043	RHIN ALLEMAND
0051	ITALIE
0052	SAINT MARIN
0061	ROYAUME-UNI
0062	ILE DE MAN
0063	ILES ANGLO-NORMANDES
0111	ESPAGNE ATLANTIQUE (NORD DU PORTUGAL)
0112	ESPAGNE MEDITERRANEE ET ATLANTIQUE (SUD DU PORTUGAL)
0521	MER NOIRE TURQUE
0522	TURQUIE MEDITERRANEENNE
0751	MER NOIRE RUSSE
0752	RUSSIE BALTIQUE
0753	RUSSIE ASIATIQUE
2041	MAROC MEDITERRANEEN
2042	MAROC DE L'AFRIQUE DE L'OUEST

6241	ISRAEL MEDITERRANEENNE
6242	ISRAEL, MER ROUGE
6321	ARABIE SAOUDITE, MER ROUGE
6322	ARABIE SAOUDITE, GOLF
4001	EU ATLANTIQUE NORD
4002	EU ATLANTIQUE SUD
4003	EU GOLFE
4004	EU PACIFIQUE SUD
4005	EU PACIFIQUE NORD
4006	EU GRANDS LACS
4007	PORTO RICO
4041	CANADA ATLANTIQUE
4042	CAN. GRANDS LACS ET HAUT DU ST LAURENT
4043	COTE OUEST CANADIENNE
4801	COTE NORD DE LA COLOMBIE
4802	COTE OUEST DE LA COLOMBIE
	Avec les codes supplémentaires
9991	INSTALLATIONS "OFF-SHORE"
9992	DECHARGEMENT EN MER ET AGREGATS

(*) JO n° L 25 du 02.02.1993, p.11

ANNEXE V

NATIONALITE DE L'OPERATEUR

La nomenclature à utiliser est la GEONOMENCLATURE, approuvée pour 1993 par le

REGLEMENT (CEE) N° 208/93
du 1er Février 1993

relatif à la nomenclature des pays pour les statistiques du commerce extérieur de la Communauté et du commerce entre ses Etats membres(*)

Avec la réserve suivante: les codes 017 et 018 seront utilisés respectivement pour la Belgique et le Luxembourg lorsqu'il y a lieu de les traiter séparement.

(*) JO n° L 25 du 02.02.1993, p.11

ANNEXE VI

NATIONALITE D'ENREGISTREMENT DU NAVIRE

La nomenclature à utiliser est la GEONOMENCLATURE, approuvée pour 1993 par le

REGLEMENT (CEE) N° 208/93
du 1er Février 1993

relatif à la nomenclature des pays pour les statistiques du commerce extérieur de la Communauté et du commerce entre ses Etats membres(*)

Avec la réserve suivante: les codes 017 et 018 seront utilisés respectivement pour la Belgique et le Luxembourg lorsqu'il y a lieu de les traiter séparement.

Le code consiste en 4 chiffres: les trois chiffres du code dans la nomenclature ci-dessus suivi par le chiffre zéro (soit code 0010 pour la France), excepté pour les pays qui ont plusieurs registres.

Dans les cas où plusieurs registres existent pour un pays, le code sera:

0061	ROYAUME-UNI
0062	ILE DE MAN
0063	ILES ANGLO-NORMANDES
0101	PORTUGAL
0102	PORTUGAL (MER)
0111	ESPAGNE
0112	ESPAGNE (REBECA)
4001	ETATS UNIS
4002	PORTO RICO
4611	ILES VIERGES BRITANNIQUES
4612	MONTSERRAT
8141	OCEANIE NEO-ZELANDAISE
8142	ILES COOK
8901	AUTRES REGIONS POLAIRES
8902	TERRITOIRE ANTARCTIQUE FRANÇAIS

(*) JO n° L 25 du 02.02.1993, p.11

ANNEXE VII

Nomenclature du type de navire
(ICST-COM)

	Type	Catégories incluses dans chaque type de navire
01.	Vracs liquides	pétrolier navire-citerne pour produits chimiques chaland-citerne transporteur de gaz liquéfié autres navires citernes
02.	Vracs secs	pétrolier/ vraquier vraquier
03.	Transporteur spécialisé	porte-barges transporteur de produits chimiques transporteur de combustibles irradiés transporteur de bétail transporteur de véhicules autre transporteur spécialisé
04.	Conteneur	porte-conteneurs intégral
05.	Roro	navire pour manutention par roulage et pour passagers porte-conteneurs à manutention par roulage autre fret à manutention par roulage
06.	Marchandises générales, non-spécialisé	navire frigorifique transporteur combiné conteneur/passagers cargo mixte transporteur de marchandises générales à un seul pont transporteur de marchandises générales à plusieurs ponts barge/chaland pour cargaisons sèches
07.	Passagers	navire pour croisières autre navire conçu uniquement pour le transport de passagers
08.	Pêche (*)	bateau de pêche (*) navire-usine pour le traitement du poisson (*)
09.	Activités off-shore	forage et exploration (*) ravitaillement off-shore
10.	Divers (*)	remorqueurs (*) dragueurs (*) recherche/exploration (*) autres navires et bateaux nda (*)

(*) Non concernés par cette Directive

ANNEXE VIII

Classes de taille des navires exprimées en tonnes de port en lourd

Cette nomenclature concerne uniquement les bateaux de 100 tonnes brutes ou plus

GROUPE	LIMITE INFERIEURE Tonnes de port en lourd	LIMITE SUPERIEURE Tonnes de port en lourd
01	-	jusqu'à 499
02	500	999
03	1 000	1 999
04	2 000	2 999
05	3 000	3 999
06	4 000	4 999
07	5 000	5 999
08	6 000	6 999
09	7 000	7 999
10	8 000	8 999
11	9 000	9 999
12	10 000	19 999
13	20 000	29 999
14	30 000	39 999
15	40 000	49 999
16	50 000	79 999
17	80 000	99 999
18	100 000	149 999
19	150 000	199 999
20	200 000	249 999
21	250 000	299 999
22	300 000 et plus	-

Nota bene:

Au cas où les navires de moins de 100 tonnes brutes seraient pris en compte au titre de la directive, il leur serait attribué un code de groupe "99".

Annexe IX

STRUCTURE DES ENSEMBLES DE DONNEES STATISTIQUES

Les ensembles de données spécifiés dans cette annexe définissent la périodicité des statistiques sur le transport maritime requises par la Communauté. Chaque ensemble définit une ventilation croisée sur un nombre limité de dimensions à différents niveaux des nomenclatures, avec agrégation sur toutes les autres dimensions, et pour laquelle des statistiques de bonne qualité sont nécessaires.

Les statistiques sur la marchandise, ensemble de données B1, seront transmises après une période transitoire à l'issue de laquelle le progrès technique rendra possible la codification du type de marchandise (voir Article 10).

Statistiques sommaires et détaillées

* Les ensembles de données à fournir pour les ports sélectionnés pour les marchandises et les passagers sont: A1, A2, B1, C1, D1, E1 et F1;

* Les ensembles de données à fournir pour les ports sélectionnés pour les marchandises mais pas pour les passagers sont: A1, A2, A3, B1, C1, E1 et F1;

* Les ensembles de données à fournir pour les ports sélectionnés pour les passagers mais pas pour les marchandises sont: A3, D1 et F1;

* L' ensemble de données à fournir pour les ports non sélectionnés (ni pour les marchandises ni pour les passagers) est: A3.

Ensemble de données A1: Transports maritimes dans les principaux ports européens par port, type de fret et relation
Périodicité: Trimestrielle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	A1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(1,2,3,4)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste des Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	type de fret	code à 1 chiffre	Type de fret, Annexe II (catégories 1,2,3,5,6,9)
Donnée:	Poids brut des marchandises en tonnes		

Ensemble de données A2: Transports maritimes, autres qu'en conteneurs ou unités mobiles, dans les principaux ports européens par port, type de fret, et relation
Périodicité: Trimestrielle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	A2
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(1,2,3,4)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste des Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	type de fret	code à 2 chiffres	Type de fret, Annexe II (conteneurs et roro exclus) (sous-catégories 11,12,13,19,21,22,23,29,91,92,99)
Donnée:	Poids brut des marchandises en tonnes		

Ensemble de données A3: Informations demandées aux ports pour lesquels des statistiques détaillées ne sont pas demandées (cf. article 4, paragraphe 3)

Périodicité: Annuelle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	A3
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(0)
	port déclarant	5 lettres alph.	tous les ports dans la Liste des Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
Données:	Poids brut des marchandises en tonnes		
	Nbre. de passagers		

Ensemble de données B1: Transports maritimes dans les principaux ports européens par port, type de fret, marchandise et relation

Périodicité: Annuelle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	B1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(0)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste de Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	type de fret	code à 1 chiffre	Type de fret, Annexe II (catégories 1,2,3,5,6,9)
	marchandise	code à 2 chiffres	Nomenclature des Marchandises, Annexe III
Donnée:	Poids brut des marchandises en tonnes		

Ensemble de données C1: Transports maritimes, en conteneurs ou roro, dans les principaux ports européens par port, type de fret, relation et situation de chargement

Périodicité: Trimestrielle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	C1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(1,2,3,4)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste de Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	type de fret	code à 2 chiffres	Type de fret, Annexe II (Conteneur et roro uniquement) (sous-catégories 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)
Données:	Poids brut des marchandises en tonnes (type de fret: sous-catégories 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63)		
	Nbre. d'unités (type de fret: sous-catégories 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)		
	Nbre. d'unités en charge (type de fret: sous-catégories 31,32,33,34,51,61,63)		
	Nbre. d'unités vides (type de fret: sous-catégories 31,32,33,34,51,61,63)		

Ensemble de données D1: Transports de passagers dans les principaux ports européens par relation
Périodicité: Trimestrielle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	D1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(1,2,3,4)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste de Ports
	direction	1 chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	nationalité de l'opérateur	code à 3 chiffres	Géonomenclature, Annexe V
	nationalité d'enregistrement du navire	code à 4 chiffres	Nationalité d'enregistrement du navire , Annexe VI
Donnée:	Nbre. de passagers		

Ensemble de données E1: Transports maritimes dans les principaux ports européens par port, type de fret, relation, nationalité de l'opérateur et nationalité d'enregistrement du navire
Périodicité: Annuelle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	E1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(0)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste de Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	port de chargement/déchargement	5 lettres alph.	Ports EEE dans la Liste des Ports
	relation	code à 4 chiffres	Zones Cotières Maritimes, Annexe IV
	type de fret	code à 1 chiffre	Type de fret, Annexe II (catégories 1,2,3,5,6,9)
	nationalité de l'opérateur	code à 3 chiffres	Géonomenclature, Annexe V
	nationalité d'enregistrement du navire	code à 4 chiffres	Nationalité d'enregistrement du navire , Annexe VI
Donnée:	Poids brut des marchandises en tonnes		

Ensemble de données F1: Trafic portuaire dans les principaux ports européens par port, type et taille du navire chargeant ou déchargeant le fret
Périodicité: Trimestrielle

	Eléments	Détail des codes	Nomenclatures
Dimensions	tableau	2-chiffres	F1
	année de référence	4-chiffres	(p.e. 1995)
	trimestre de référence	1-chiffre	(1,2,3,4)
	port déclarant	5 lettres alph.	Ports EEE selectionnés dans la Liste de Ports
	direction	1-chiffre	Entrée, Sortie (1,2)
	type de navire	code à 1 chiffre	Type de navire, Annexe VII
	taille du navire	code à 2 chiffres	Classe de port en lourd (deadweight), Annexe VIII
Données:	Nbre de navires		
	Tonnes de port en lourd des navires		

FICHE FINANCIERE

VOLET 1: IMPLICATIONS FINANCIERES

1. Intitulé de l'action

Propositon de Directive du Conseil sur les statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

2. Ligne budgétaire concernée:

Chapitre B5-600

en MioEcus

Crédit autorisés 1994		Crédits demandés 1995		Variation en %	
engagements	paiements	engagements	paiements	engagements	paiements
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. Base légale

- Article 213 du Traité;

- Communication de la Commission ("Livre Blanc") du 2 décembre 1992, intitulée "Le développement futur de la politique commune des transports - Approche globale pour la détermination d'un cadre communautaire garant d'une mobilité durable";

- Décision 93/464/CEE du Conseil du 22 juillet 1993, relative au programme-cadre pour des actions prioritaires dans le domaine de l'information statistique 1993-1997 (J.O. n° L 219 du 28 août 1993);

- Décision 89/382/CEE du Conseil du 19 juin 1989, instituant un comité du programme statistique des Communautés européennes (J.O. n°L181 du 28 juin 1989).

4. Description de l'action

4.1 Objectif général de l'action

La présente Directive du Conseil a pour but de mettre à la disposition des responsables des Institutions et des Gouvernements nationaux les informations **statistiques harmonisées** nécessaires à l'élaboration, au suivi, au contrôle et à l'évaluation de la politique maritime communautaire. Ces résultats sont également destinés aux acteurs de la vie socio-économique de la Communauté, dans le cadre de l'achèvement du marché intérieur. Ils peuvent également contribuer à améliorer la compétitivité de l'économie européenne sur le plan international. Ils sont enfin partie intégrante de l'information nécessaire aux Instituts de recherche et aux universités.

4.2 Période couverte par l'action et modalités

Pluriannuelle (collecte d'informations statistiques à caractère permanent).

5. Classification de la dépense/recette

5.1 ~~DO~~/DNO

5.2 CD/~~CND~~

5.3 Types de recettes visées

Vente des résultats statistiques (base de données, publications) couvrant partiellement leurs frais de production .

6. Type de la dépense/recette

Pour l'action visée, partie intégrante du programme statistique, la contribution du budget communautaire ne représente qu'une faible partie du coût réel de la collecte de données, de l'ordre de 1 à 5 %. En effet, les activités statistiques en général et la réalisation de collecte d'informations en particulier font largement appel au principe de la subsidiarité, et les frais de fonctionnement et de gestion sont à la charge quasi-exclusive des Administrations Nationales. Néanmoins, la dépense est essentielle pour l'incitation à la normalisation des données collectées, à leur élaboration ainsi qu'à leur diffusion à l'ensemble des populations visées par l'action.

La dépense est ainsi cofinancée par le secteur public (budgets des services statistiques nationaux) et le secteur privé (recettes des ventes des produits statistiques).

7. Incidence financière

7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (définition des coût unitaires).

Dans la mesure où des extensions des systèmes de collecte existant doivent être réalisées, ou de nouveaux systèmes de collecte statistique doivent être développés, la contribution du budget communautaire est calculé sur base des hypothèses suivantes (montants en milliers d'ECU constants valeur 1993):

- concours à raison de 50 % aux investissements initiaux;

- concours à raison de 6,66 % aux frais de fonctionnement et ceci uniquement pendant les trois premières années de fonctionnement.

- CREDITS OPERATIONNELS B5-600: **2400** (en milliers d'ECU constants valeur 1993)

  correspondant à des contributions à des Instituts statistiques officiels publics des Etats membres.

7.2 Ventilation par éléments du coût de l'action.

Le total des dépenses, à savoir 2400 kECU, *en écus constants valeur 1993,* est attribuable à la politique du fonctionnement du marché unique et relève du chapitre B5-600 du budget.

Ces dépenses correspondent à des dépenses que les Instituts statistiques officiels publics des Etats membres doivent engager pour définir et mettre en place les modifications que nécessitent leurs systèmes de collecte et d'exploitation de leurs statistiques de transport maritime (étude des modifications à apporter aux systèmes de collecte en place, écriture des programmes informatiques nouveaux nécessaires, surcoûts de collecte et surcoûts informatiques de fonctionnement induits par la directive - la part respective de chacun de ces éléments variant selon les Etats membres).

7.3 Echéancier indicatif des crédits.

7.3.1.

	1995	1996	1997	1998	1999 et suivants	Total
Crédits d'engagement	800	720	540	340	/	2400
Crédits de paiement						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 et suivants						
Total	800	720	540	340	/	2400

7.3.2.

8. Disposition anti-fraude prévue

- L'information statistique est considérée comme un instrument objectif d'évaluation des programmes d'action communautaires et contribue ainsi à la consolidation du dispositif anti-fraude.

- La vérification des informations fournies est effectuée par les services de la Commission avant paiement, en tenant compte des obligations contractuelles et des principes d'économie et de la bonne gestion financière ou globale. Des dispositions anti-fraude (contrôle, remise de rapports, etc...) sont incluses dans tous les accords ou contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires des paiements.

9. Elément d'analyse coût-efficacité

9.1 Objectifs spécifiques et quantifiables, population visée

- Les objectifs spécifiques mentionnés au point 4.1 sont liés aux dispositions du traité de l'Acte unique européen et au traité de Maastricht relatives à la réalisation du marché intérieur. Il s'agit de mettre à la disposition des responsables des Institutions et des Gouvernements nationaux les informations **statistiques harmonisées** nécessaires à l'élaboration, au suivi, au contrôle et à l'évaluation de la politique maritime communautaire. Ces résultats sont également destinés aux acteurs de la vie socio-économique de la Communauté, dans le cadre de l'achèvement du marché intérieur. Ils peuvent également contribuer à améliorer la compétitivité de l'économie européenne sur le plan international. Ils sont enfin partie intégrante de l'information nécessaire aux Instituts de recherche et aux universités

- Population visée: La Commission; les Etats membres; les acteurs de la vie socio-économique; les instituts de recherche et les universités..

9.2 Justification de l'action

Cette action vise les objectifs suivants:

- donner aux Institutions communautaires les éléments quantitatifs pour élaborer, suivre et évaluer tout programme d'action conformément à l'art. 3 para. 2 du Règlement financier: **"elle contribue donc à une utilisation plus efficace et pertinente du budget communautaire";**

- donner aux Administrations nationales les statistiques comparables sur l'ensemble des pays membres pour évaluer et contrôler l'évolution des programmes politiques communautaires;

- fournir aux acteurs politiques, économiques et sociaux de la Communauté, les informations chiffrées nécessaires pour prendre et évaluer leurs décisions dans leurs domaines d'activités respectifs: elle est donc un élément essentiel du marché européen de l'information:

- permettre à la communauté scientifique de disposer des informations nécessaires pour faire avancer les analyses et la connaissance de la vie économique et sociale dans la Communauté.

- Nécessité de l'intervention budgétaire communautaire

Le financement de cette action repose essentiellement sur les Etats membres, qui disposent déjà de systèmes de collecte de données dans le domaine du transport maritime. Cependant, dans certains Etats membres ces systèmes sont incomplets (voire inadaptés), et surtout les résultats obtenus ne sont pas harmonisés d'un Etat membre à l'autre.

La contribution du budget communautaire doit permettre d'accélerer les mutations nécessaires, dans les différents pays.

- Choix des modalités de l'intervention

. avantage par rapport aux mesures alternatives envisageables

Si la Commission devait prendre en charge et financer totalement ce programme, le coût serait extrêmement élevé pour un résultat certainement moins fiable, et une telle organisation serait contraire au principe de subsidiarité.

. analyse des actions similaires éventuellement menées au niveau communautaire ou au niveau national

Des actions similaires ont été mises en place dans le passé pour les statistiques relatives aux transports intérieurs de marchandises (par rail, par route, par voies navigables intérieures). Elles ont eu pour conséquence la poursuite régulière, quoique lente, de l'harmonisation des méthodologies suivies dans les différents Etats membres.

. effets dérivés et multiplicateurs attendus:

- les résultats de l'action contribuent à l'amélioration de l'information statistique utilisée dans le cadre des travaux liés à la politique des transports et la convergence dans le marché intérieur.

- la collecte de l'information statistique respecte le principe de subsidiarité et les systèmes nationaux assurent la collecte au niveau de chaque Etat membre. Le programme statistique communautaire devient une partie intégrante des programmes statistiques nationaux, contribuant ainsi à créer un espace statistique européen.

. effects multiplicateurs:

- effet d'entrainement vers un espace statistique européen et donc vers une plus grande intégration communautaire des systèmes statistiques nationaux.

- Principaux facteurs d'incertitude pouvant affecter les résultats spécifiques de l'action:

. Des difficultés peuvent survenir si certains Etats membres - ou la Commission - ne réussissent pas à dégager effectivement les ressources nécessaires pour mener à bien l'action.

9.3. Suivi et évaluation de l'action

Elément du programme statistique communautaire, l'action est suivie dans ce cadre.

Le déroulement du programme statistique est suivi en permanence sur la base d'un tableau de bord qui définit pour chaque projet les objectifs opérationnels et les ressources nécessaires sur base du principe programmation-réalisation. Au début de chaque année, Eurostat prépare un rapport sur l'avancement du programme au cours de l'année précédente. Ce rapport comporte 3 parties:

- la première synthétise, pour chaque politique, les principales réalisations de l'année;
- la deuxième décrit, pour chaque projet, l'objectif fixé et les résultats obtenus;
- la troisième fournit des statistiques sur l'utilisation des ressources humaines, budgétaires, informatiques, administratives, dans le courant de l'année précédente.

Il est prévu en outre que, après trois ans de fonctionnement, la Commission fasse rapport au Parlement, au Conseil et au Comité économique et social sur l'expérience acquise dans l'application de cette Directive (soit en 1998 si la première année de collecte est 1995).

9.4 Cohérence avec la programmation financière

- L'action est-elle prévue dans la programmation financière de la DG pour les années concernées?

  Oui

10. Dépenses administratives (partie A du budget)

10.1 L'action proposée implique-t-elle une augmentation du nombre d'effectifs de la Commission? Si oui, de combien?

OUI, avec la croissance annuelle ci-après.

	Fonctionnaires
	Nouveaux postes
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 et suivants	2
Total	10

Les effectifs nécessaires à la réalisation de l'action feront l'objet d'une demande spécifique dans le cadre de l'allocation des ressources décidées par la Commission sur la base des futurs budgets et sous réserve des décisions de l'autorité budgétaire en matière de nouveaux emplois, soit pourraient être obtenus par redéploiement interne.

10.2 Indiquez le montant des dépenses de fonctionnement et de personnel générées par la proposition d'action. Explicitez le mode de calcul.

indicateurs: 1994: coût annuel des emplois (estimation):

Base: coût moyen d'un poste au niveau B2:

91 095 écus dont 72 968 écus personnel
18 127 écus fonctionnement

Agent:	Fonctionnaires Titre A1	Titre A2
Dépenses:	Pers.	Fonct.
1995 (1)	109 452	27 191
1996	145 936	36 254
1997	145 936	36 254
1998	145 936	36 254
1999	145 936	36 254
Total	693 196	172 207

Coût exprimé en écus constant valeur 1994

(1) Le premier fonctionnaire (niveau A) est supposé affecté dès le début de l'année 1995, le second fonctionnaire (niveau B) n'étant affecté qu'au milieu de l'année.

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Titre de la proposition
Proposition de Directive du Conseil sur les statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

Numéro de référence du document

La proposition

1. **Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?**

   L'action proposée a pour objectif la production des informations statistiques **harmonisées** en matière de transport de marchandises et de passagers par mer nécessaires à l'élaboration, au suivi, au contrôle et à l'évaluation de la politique maritime communautaire, sur une base comparable à l'information disponible pour les autres modes de transport. Les renseignements statistiques disponibles actuellement dans les Etats membres sont incomplets, et ce qui existe n'est souvent pas comparable d'un pays à l'autre, du fait de pratiques nationales divergentes.

L'impact sur les entreprises

2. **Qui sera affecté par la proposition?**

   - quels secteurs d'entreprises
   Les entreprises concernées relèvent principalement de la classe 61.10 (Transports maritimes et côtiers) de la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté Européenne, NACE (Rev. 1), auxquelles il faut ajouter un petit nombre d'entreprises d'autres secteurs, qui réalisent des transports maritimes pour leur propre compte. Sont également impliquées des entreprises de la classe 63.40 (Organisation du transport de fret), lorsqu'elles agissent en tant que représentant des entreprises communautaires concernées, ou pour le compte d'entreprises de pays tiers dont les bateaux font escale dans les ports de la Communauté, pour charger ou décharger des marchandises, ou embarquer ou débarquer des passagers.

Enfin, certains Etats membres organisant leur collecte d'informations avec pour intermédiaire de collecte les ports maritimes, des entreprises relevant de la classe 63.22 (Services portuaires, maritimes et fluviaux) se trouvent impliqués.

- quelles tailles d'entreprises (part des petites et moyennes entreprises)
En principe, toutes les tailles d'entreprises sont concernées, mais des dispositions indirectes sont prévues pour limiter la charge statistiques susceptible de peser sur les petites et moyennes entreprise.
On a ainsi laissé aux Etats membres la possibilité d'éliminer du champ de la directive les opérations réalisées par les navires de très petite taille (qui appartiennent en général à des entreprises petites ou moyennes). Il n'est prévu en outre de ne demander que des statistiques très sommaires pour les mouvements réalisés dans les plus petits ports - les ports qui ne sont pas des ports de commerce étant, en tout état de cause, exclus du champ de la directive.

- **existe-t-il des zones géographiques particulières dans la Communauté où ces entreprises sont implantées?**
A l'exception du Luxembourg, tous les pays de la Communauté sont concernés.

3. **Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?**
Les entreprises possédant ou exploitant des bateaux faisant escale dans les ports de la Communauté, pour charger ou décharger des marchandises, ou embarquer ou débarquer des passagers, devront fournir les données nécessaires pour satisfaire à la directive, soit directement, soit par l'intermédiaire de leur agent dans les ports.

Cela se traduira par la fourniture d'informations supplémentaires par rapport à ce que les entreprises fournissent déjà actuellement aux Etats membres, et par des changements dans les concepts et surtout les nomenclatures utilisés dans les déclarations.

4. **Quels effets économiques la proposition est-elle susceptibles d'avoir?**

- sur l'emploi:
- sur les investissements et la création de nouvelles entreprises:
- sur la compétitivité des entreprises:

Effet indirect, dans la mesure où la connaissance du marché peut conduire à une amélioration de la compétitivité.

5. **La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?**
Oui, indirectement (cf. 2 ci-dessus).

L'élimination, possible, des opérations réalisées par les navires de très petite taille (moins de 100 tonnes brutes) conduira sans doute à ne pas solliciter les très petites entreprises.

En outre, les mouvements réalisés dans les petits ports de commerce (les ports qui ne sont pas des ports de commerce étant, en tout état de cause, exclus) ne font l'objet que de statistiques extrêmement sommaires, ce qui fait que les petites et moyennes entreprises, impliquées souvent uniquement dans des transports locaux entre ces petits ports, ne seront en tout état de cause que très peu sollicitées.

Consultation

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition; et exposé des éléments essentiels de leurs position.

Les versions successives du projet de directive ont fait l'objet de discussions au cours de 3 réunions (7-8/10/1992; 9-10/12/1992; 20-22/1/1993) d'une task-force ad hoc, dont la création avait été décidée lors de la réunion des 9-10/3/1992 du Comité de Coordination des Statistiques des Transports. Puis le projet ainsi élaboré a été débattu lors des réunions des 9-10/3/1993 et 12-13/5/1993 du Comité de Coordination des Statistiques des Transports. Une dernière réunion de la task-force a eu lieu les 26-27/5/1993.

Le représentant de l'"European Community Shipowners' Association" (ECSA), et le président du sous-groupe des experts statistiques du groupe communautaire des ports étaient invités à toutes ces réunions, et ont participé à certaines d'entre elles. Ils ont globalement soutenu le projet, sur le contenu duquel ils avaient été consultés dès le début des travaux.

En effet, lors de la phase de consultation des utilisateurs sur leurs besoins statistiques, en 1990, l'ECSA (alors CAACE), et l'"European Shippers Council" (ESC) ont fait part de leurs besoins en matière de statistiques de transport, qui consistent en des statistiques décrivant l'ensemble de la chaîne du transport du commerce international, et en particulier la partie transport maritime.

Le groupe communautaire des ports a quant à lui défini ses besoins en matière de statistiques de transport maritime lors d'une série de réunions qui ont démarré en 1990, et auxquelles Eurostat a participé. Les demandes des ports, y compris sur le niveau de détail des informations à collecter, ont constitué un élément important dans la définition du contenu de la présente directive.

Pour l'essentiel, les besoins exprimés en ce qui concerne les statistiques de transport maritime se trouveront satisfaits par la Directive.

FICHE COMPLEMENTAIRE CONCERNANT LES PAYS AELE DE L'EEE

Titre de la proposition
Proposition de Directive du Conseil sur les statistiques de transport de marchandises et de passagers par mer.

Impact sur les pays AELE de l'EEE

Les pays AELE de l'EEE sont intéressés par le projet de directive, à la discussion duquel ils ont été associés.

Certains d'entre eux ont en effet participé aux réunions de la task-force au cours desquelles le projet a été discuté.

Les réunions de mars 1992 et mars et mai 1993 du Comité de Coordination des Statistiques des Transports étaient des réunions conjointes CE/AELE.

Fiche financière

La fiche financière jointe à ce dossier ne concerne que les Etats membres de l'Union Européenne, et ne couvre donc pas les contributions financières à destination des pays AELE de l'EEE.

ISSN 0254-1491

COM(94) 275 final

DOCUMENTS

FR **07 17**

N° de catalogue : CB-CO-94-292-FR-C

ISBN 92-77-71264-3

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg