COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(94) 275 final
Bruselas, 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

SOBRE LA RELACIÓN ESTADÍSTICA

DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Primera parte:

Aplicación del principio de subsidiariedad

a) *¿Cuáles son los objetivos de la acción propuesta en relación con las obligaciones que tiene la Comunidad?*

La acción propuesta tiene como objetivo producir información estadística **armonizada** sobre el transporte marítimo de mercancías y de pasajeros; dicha información es necesaria para elaborar, seguir, controlar y evaluar la política marítima comunitaria basándose en elementos comparables a la información disponible para los demás modos de transporte.
En efecto, los datos estadísticos de que disponen actualmente los Estados miembros son incompletos y, a menudo, la información existente no es comparable entre los distintos países, ya que los métodos nacionales discrepan entre sí.

b) *¿Es la acción propuesta competencia exclusiva de la Comunidad o se comparte dicha competencia con los Estados miembros?*

La Comunidad comparte la competencia con los Estados miembros; la acción tiene por objetivo armonizar los conceptos y nomenclaturas para la recogida de datos y definir la información necesaria para los distintos destinatarios de la misma: instituciones comunitarias, administraciones nacionales, regionales y locales, organismos internacionales, operadores económicos y organizaciones de investigación. La recogida de datos en sí misma y los métodos utilizados para ello caerán bajo la responsabilidad de los Estados miembros.

c) *¿Cuál es la dimensión comunitaria del problema?*

Están implicados todos los Estados miembros con la excepción de Luxemburgo, que no tiene zona costera marítima ni puerto fluvial al que lleguen buques marítimos. Los Estados miembros recogen ya en la actualidad un determinado número de datos sobre el transporte marítimo. La acción supondrá aumentar ese número con algunos datos más (la cantidad de datos adicionales será bastante restringida en la mayoría de los Estados miembros) e introducir algunos cambios en los conceptos y, sobre todo, en las nomenclaturas utilizadas.

d) *¿Cuál es la solución más eficaz comparando los medios comunitarios con los de los Estados miembros?*

Sólo una medida comunitaria como la propuesta permite definir conceptos y nomenclaturas de referencia comunes y elaborar la relación de datos necesarios; a continuación, los Estados miembros llevarán a cabo la recogida de datos respetando el marco creado para ello a nivel comunitario.

e) *¿Qué plusvalía supondrá concretamente la acción comunitaria y qué coste tendría su omisión?*

La aplicación de este acto legislativo tendrá como consecuencia la mejora y la armonización de los datos estadísticos comunitarios en el área concreta del transporte marítimo. Sin este acto legislativo, la elaboración, seguimiento, control y evaluación de la política marítima comunitaria deberían basarse en estadísticas incompletas y sin armonizar, con todos los riesgos que esto conlleva.

f) *¿De qué modalidades de acción dispone la Comunidad?*

Un acto legislativo —una Directiva del Consejo en el caso que nos ocupa— permite trazar un marco de referencia (conceptos, nomenclatura, lista de datos necesarios) sin especificar en detalle la organización y los métodos para la recogida de datos. En la primera fase, se prevé una contribución económica para ayudar a los Estados miembros a realizar los cambios necesarios en su actual sistema de recogida de datos.

g) *¿Es necesaria una normativa uniforme o basta con una Directiva que marque los objetivos generales y deje a los Estados miembros el cuidado de su ejecución?*

La Directiva del Consejo es necesaria para crear el marco de referencia, pero los Estados miembros seguirán siendo responsables de la recogida de la información y deberán introducir ellos mismos las adaptaciones necesarias en su sistema de recogida.

Segunda parte

1. Problemática general

En su "Libro Blanco" sobre el futuro desarrollo de la política común de transportes de diciembre de 1992, la Comisión recuerda que ya en 1985 el Tribunal de Justicia había fallado que los transportes interiores de mercancías y pasajeros tenían que ser accesibles a todos las empresas comunitarias, con independencia de su nacionalidad o domicilio social.

Desde esa fecha, las medidas adoptadas en materia de Política Común de Transportes (PCT) han contribuido eficazmente a la creación de un nuevo mercado, más abierto y libre de ataduras jurídicas inútiles, pero sin renunciar a las garantías necesarias para permitir el libre juego de la competencia.

El 1 de enero de 1993 marca un nuevo giro en la evolución de la PCT que, de ser una política orientada esencialmente a la realización del mercado interior mediante la eliminación de los obstáculos reglamentarios artificiales que se oponían a la libre prestación de servicios, ha pasado a constituir una política más global destinada a garantizar, en un mercado interior realmente único, el buen funcionamiento de los sistemas de transporte comunitarios y responder a los nuevos desafíos que surjan en el futuro en este terreno.

Ante esta perspectiva, el "Libro Blanco" insiste en la necesidad imperiosa de disponer de la información indispensable para el funcionamiento del mercado de transportes, información que existe en gran parte en lo referente a los transportes terrestres, pero que resulta insuficiente a escala comunitaria en lo referente a los transportes marítimo, aéreo, combinado y de pasajeros, así como a la seguridad del transporte.

El texto propuesto quiere llenar esta laguna en el ámbito del transporte marítimo.

Conforme al proyecto de Decisión del Consejo por el que se establece un programa plurianual para la consolidación de las estadísticas europeas de transportes, en el marco fijado por el Programa Estadístico de las Comunidades Europeas, el proyecto de texto presentado responde igualmente a la voluntad de desarrollar el sistema estadístico europeo desde una perspectiva global, que permita aumentar la comparabilidad de los diferentes modos de transporte.

2. Situación actual

La información estadística referida expresamente al transporte marítimo que se elabora hoy en día en los Estados miembros no está armonizada y al basarse, por lo general, en definiciones y nomenclaturas nacionales de diferente nivel de detalle, es difícilmente utilizable a escala comunitaria.

Hasta 1992, se podían obtener informaciones parciales, elaboradas sobre una base comparable, gracias al sistema estadístico del comercio internacional. Desde el 1 de enero de 1993, estos datos sólo son válidos para el comercio entre la

Comunidad y el resto del mundo. En el ámbito del comercio intracomunitario, el sistema INTRASTAT no facilita nada semejante.

Además, tampoco se dispone de algunos datos que resultan indispensables para la dirección de una política común en el ámbito marítimo.

3. Objetivos detallados

Los objetivos perseguidos por el presente acto jurídico son los siguientes:

Recogida de datos armonizados, pertinentes, regulares y de fácil obtención en relación con el transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre los Estados miembros, dentro de cada Estado y entre los Estados miembros y terceros países, recogida que se basa en la elaboración de datos trimestrales y anuales sobre el transporte de mercancías y pasajeros efectuado por los buques que utilizan los puertos situados en el territorio de los Estados miembros.

- Recogida de datos armonizados sobre los movimientos de buques en los puertos europeos, clasificados por tipo y dimensión de los buques.

- Compilación de datos estadísticos armonizados y comparables con los datos disponibles de los demás modos de transporte. La existencia de datos como los descritos permitirá orientar los debates sobre medidas beneficiosas para los modos de transporte al ofrecerles la posibilidad de aumentar su capacidad en condiciones favorables al medio ambiente. La justificación de futuras iniciativas en este ámbito dependerá en gran medida de que se disponga de información pertinente sobre el funcionamiento del mercado de los servicios de transporte.

- Difusión de datos estadísticos a la Comisión y a las administraciones nacionales, así como a las empresas y demás agentes socioeconómicos europeos afectados, para ayudarles en la adopción de sus decisiones dentro del respeto al principio de confidencialidad exigido en el Reglamento 1588/90 aprobado por el Consejo con fecha 11 de junio de 1990. Entre dichos agentes, aparte de las empresas de transporte marítimo, señalaremos los puertos que pueden mejorar su competitividad dentro del mercado único al disponer de datos sobre los mercados en que operan. También se ven afectadas las industrias europeas de construcción naval, para las cuales resulta esencial disponer de estadísticas armonizadas sobre el movimiento de buques y las mercancías que transportan para efectuar estimaciones correctas de las tendencias del mercado y prever las futuras necesidades de buques.

Es preciso conseguir que las administraciones nacionales y comunitarias competentes utilicen los instrumentos, sistemas y redes telemáticas más apropiados para tratar e intercambiar la información pertinente.

4. Respeto a la exigencia de limitar la carga estadística que recae sobre las empresas

La preocupación de limitar la carga estadística que recae sobre las empresas ha motivado que:

* se deje a los Estados miembros la posibilidad de eliminar del ámbito del presente acto jurídico las operaciones realizadas por buques muy pequeños y

* sólo se soliciten estadísticas abreviadas de los movimientos realizados en los puertos más pequeños (quedan excluidos en cualquier caso los puertos no mercantes).

Asimismo, se ha previsto un período transitorio durante el cual no se exigirán estadísticas detalladas sobre la naturaleza de las mercancías transportadas. De elaboración muy costosa actualmente, estas estadísticas deberían realizarse en el futuro de manera más económica a partir de los intercambios de datos informatizados (IDI) que están preparando los agentes del transporte marítimo. La utilización, siempre que sea posible, de documentos o mensajes existentes como fuente de información estadística constituye un medio esencial de limitar la carga que recae sobre las empresas en este terreno.

5. Conclusión

El acto jurídico propuesto quiere colmar, por las razones expuestas, las lagunas que existen actualmente en materia de estadísticas del transporte marítimo de mercancías y pasajeros y ayudará al cumplimiento de los objetivos de la Política Común de Transportes referentes a la realización del mercado único y la liberación efectiva del mercado de transportes.

Al facilitar sobre el transporte marítimo europeo una información estadística armonizada y coordinada con la que existe en otros modos de transporte, el acto propuesto persigue el objetivo de contribuir al desarrollo y al seguimiento de una política de competencia libre y leal en el ámbito de la prestación de los servicios de transporte.

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 213,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

Visto el dictamen del Parlamento Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[3],

Considerando que, para cumplir las funciones que tiene asignadas en relación con la política marítima comunitaria, la Comisión necesita disponer de estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas y regulares sobre el volumen y la evolución del transporte marítimo de mercancías y de pasajeros entre la Comunidad Europea y el exterior, entre los Estados miembros y entre los distintos puntos de un mismo Estado miembro;

Considerando que hasta ahora no ha existido ningún tipo de estadística que englobara a escala comunitaria el transporte marítimo de mercancías y pasajeros;

Considerando que la Decisión 93/464/CEE del Consejo relativa al Programa marco de acciones prioritarias en el ámbito de la información estadística 1993-1997[4] ha puesto en evidencia la necesidad de elaborar estadísticas globales como las descritas;

Considerando que la recogida de datos estadísticos comunitarios de naturaleza comparable o armonizada permite la instauración de un sistema integrado que facilite una información fidedigna, compatible y actualizada;

Considerando que los datos relativos al transporte marítimo de mercancías y pasajeros deben ser comparables entre los distintos Estados miembros y, tras un período transitorio, entre los distintos modos de transporte;

Considerando que, transcurrido un período determinado, la Comisión debe presentar un informe que permita conocer el funcionamiento de la presente Directiva;

Considerando que, para aplicar la presente Directiva y las medidas para su adaptación a la evolución económica y tecnológica, resulta conveniente consultar al Comité del Programa Estadístico, creado por la Decisión del Consejo 89/383/CEE, Euratom[5];

Considerando que, conforme al principio de subsidiariedad, la creación de normas estadísticas comunes que permitan producir información armonizada es una acción que únicamente se puede llevar a cabo de forma eficaz a nivel comunitario y que la recogida de datos se llevará a cabo en cada Estado miembro bajo la autoridad de los organismos e instituciones encargados de elaborar las estadísticas oficiales;

Considerando que durante el período inicial es conveniente que la Comunidad aporte a los Estados miembros una contribución financiera para la ejecución de los trabajos necesarios,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Disposición General

Los Estados miembros elaborarán estadísticas comunitarias sobre el transporte de mercancías y pasajeros efectuado por buques que hagan escala en los puertos situados en el territorio de los Estados miembros.

Artículo 2
Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1. Transporte marítimo de mercancías y pasajeros: el traslado de mercancías y pasajeros realizado por buques en viajes efectuados parcial o totalmente por mar.

   Quedan incluidas en el ámbito de aplicación las mercancías:

   (a) transportadas a instalaciones mar adentro
   (b) vertidas al mar
   (c) recuperadas de los fondos marinos y descargadas en los puertos.

   Quedan excluidos el combustible de los depósitos y las provisiones de los buques.

2. Buque: nave que se desplaza efectivamente por mar y, por tanto, queda excluida del ámbito de aplicación de los reglamentos técnicos de seguridad aplicables a las vías navegables interiores e incluida en el ámbito de aplicación de los reglamentos marítimos.

   Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques de pesca y los buques factoría dedicados a la transformación del pescado, los buques de guerra y los buques utilizados por administraciones y servicios públicos.

3. Puerto: lugar dotado de instalaciones que permiten a los buques mercantes amarrar y descargar o cargar mercancías, así como desembarcar o embarcar pasajeros de o en los buques.

Artículo 3
Características de la recogida de datos

1. Los Estados miembros recogerán los datos referentes a los siguientes ámbitos:

   a) información sobre las mercancías y los pasajeros
   b) información sobre el buque.

   Podrán excluirse los buques de menos de 100 toneladas brutas.

2. En los anexos de la presente Directiva figuran las características, las variables estadísticas de cada ámbito, las nomenclaturas para su clasificación y su periodicidad de observación.

3. La recogida de datos se basará en lo posible en fuentes existentes para limitar la carga que representa para los declarantes.

Artículo 4
Puertos

1. La Comisión redactará una lista de puertos, codificados y clasificados por países y zonas costeras marítimas conforme al procedimiento fijado en el artículo 13.

2. Cada Estado miembro seleccionará de la lista los puertos de su territorio que sean necesarios para abarcar al menos el 90% del tonelaje bruto anual de todo el transporte marítimo

de mercancías y el 90% de todo el movimiento anual de pasajeros que pase por sus puertos. Los puertos que registren un tráfico anual superior al millón de toneladas de mercancías o a los 200 000 pasajeros serán seleccionados sistemáticamente. Conforme al Anexo IX, se facilitarán de cada puerto seleccionado datos detallados para el ámbito (mercancías, pasajeros) respecto del que cumpla el criterio de selección y, en su caso, datos abreviados para el otro ámbito.

3. Conforme al Anexo IX, "conjunto de datos A3", se facilitarán datos abreviados de los puertos de la lista no seleccionados.

Artículo 5
Precisión de las estadísticas

Los métodos de recogida de datos deberán garantizar que los datos estadísticos comunitarios sobre el transporte marítimo tengan la precisión necesaria para los conjuntos de datos estadísticos descritos en el Anexo IX. La Comisión establecerá los criterios para lograr dicha precisión conforme al procedimiento fijado en el artículo 13.

Artículo 6
Tratamiento de los resultados

Los Estados miembros tratarán los datos estadísticos recogidos conforme al artículo 3 para obtener estadísticas comparables que tengan la precisión requerida en el artículo 5.

Artículo 7
Transmisión de los resultados

1. Los Estados miembros transmitirán los resultados indicados en el artículo 3, incluidos los declarados confidenciales por dichos Estados en virtud de la legislación o la práctica nacional en materia de secreto estadístico, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (EURATOM, CEE) del Consejo Nº 1588/90 relativo a la transmisión a la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas de datos amparados por el secreto estadístico[6].

2. Los resultados se transmitirán en forma de un fichero a partir del cual podrán obtenerse los conjuntos de datos definidos en el Anexo IX. La Comisión determinará la naturaleza de los ficheros y los soportes necesarios para su transmisión conforme al procedimiento fijado en el artículo 13.

3. El plazo de transmisión de los datos de periodicidad trimestral será de cinco meses contados a partir de la fecha en que finalice el período de observación y de ocho meses para los datos de periodicidad anual. La primera transmisión abarcará el primer trimestre del año 1995.

Artículo 8
Informes

1. Los Estados miembros comunicarán cualquier información referente a los métodos utilizados para la obtención de datos. Los Estados miembros comunicarán asimismo a la Comisión cualquier modificación sustancial que se produzca en los métodos de recogida utilizados.

2. La Comisión transmitirá al Consejo un informe sobre la experiencia adquirida en el trabajo realizado de conformidad con la presente Directiva una vez transcurridos tres años del inicio de la recogida de datos.

Artículo 9
Difusión de los datos

La Comisión difundirá los resultados estadísticos pertinentes con una periodicidad análoga a la que rige para las transmisiones de resultados.

Artículo 10
Período transitorio

1. Los datos estadísticos relativos a las mercancías (tal como quedan definidos en los Anexos III y IX, "conjunto de datos B1") se recogerán tras un período transitorio que finalizará cuando lo permitan los avances técnicos.

   La Comisión determinará el fin del período transitorio, conforme al procedimiento fijado en el artículo 13.

2. Durante el período transitorio, la Comisión podrá, conforme al procedimiento fijado en el artículo 13, aceptar excepciones a lo dispuesto en la presente Directiva cuando los sistemas nacionales de estadística necesiten adaptaciones en lo referente a la codificación de las mercancías para el transporte marítimo.

Artículo 11
Contribución financiera

1. Durante los tres primeros años de funcionamiento de las estadísticas previstas en la presente Directiva, los Estados miembros se beneficiarán de una aportación financiera de la Comunidad para sufragar los costes de los trabajos requeridos.

2. El importe de los créditos asignados anualmente por este concepto se fijará en el marco del procedimiento presupuestario anual.

3. La autoridad presupuestaria determinará los créditos disponibles para cada año.

Artículo 12
Comité

Conforme al procedimiento fijado en el artículo 13, la Comisión decretará, previa consulta con el Comité del Programa Estadístico creado por la Decisión del Consejo 89/382/CEE, EURATOM[7], las normas de aplicación de la presente Directiva, incluidas las medidas para su adaptación a la evolución económica y tecnológica, en particular las siguientes:

- Adaptación de las características de la recogida de datos (artículo 3) y del contenido de los anexos de la presente Directiva.
- Lista de puertos, codificados, actualizados periódicamente por la Comisión y clasificados por países y zonas costeras marítimas (artículo 4).
- Exigencias de precisión (artículo 5).
- Descripción de un fichero de datos y códigos para la transmisión de los resultados a la Comisión (artículo 7).
- Fin del período transitorio (artículo 10).

Artículo 13
Procedimiento

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de las medidas que deban adoptarse. El Comité emitirá su dictamen sobre el proyecto en el plazo que fije el Presidente en función de la urgencia del asunto, en su caso mediante la oportuna votación.

El dictamen del Comité se hará constar en acta y cualquier Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su postura se haga constar en acta.

La Comisión tendrá en cuenta en lo posible el dictamen emitido por el

Comité y le informará del curso dado al mismo.

Artículo 14
Aplicación

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes de que finalice el plazo del 1 de enero de 1995. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. Las disposiciones adoptadas por los Estados miembros harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia cuando se publiquen oficialmente. Los Estados miembros fijarán las modalidades de dicha referencia.

Artículo 15

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Artículo 16

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el ...

Por el Consejo,

1.

2.

3.

4. DO Nº L 219, 28.08.1993, pág. 1.

5. DO Nº L 181, 28.06.1989, pág. 47.

6. DO Nº L 151, 15.06.1990, pág. 1.

7. DO Nº L 181, 28.06.1989, pág. 47.

ANEXO I

VARIABLES Y DEFINICIONES

VARIABLES ESTADÍSTICAS

a) Datos referentes a las mercancías y los pasajeros:

- Peso bruto en toneladas.
- Tipo de cargamento, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo II.
- Descripción de las mercancías, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo III.
- Puerto declarante.
- Dirección del transporte, entrada o salida.
- En el caso de entrada de mercancías: el puerto de carga (i.e. el puerto en que fue cargada la mercancía en el barco en que llegó al puerto declarante), utilizando los puertos del Espacio Económico Europeo incluidos en la Lista de Puertos y, para los puertos no pertenecientes al Espacio Económico Europeo, las Zonas Costeras Marítimas descritas en el Anexo IV.
- En el caso de salida de mercancías: el puerto de descarga (i.e. el puerto en que fue descargada la mercancía del barco en que salió del puerto declarante), utilizando los puertos del Espacio Económico Europeo incluidos en la Lista de Puertos y, para los puertos no pertenecientes al Espacio Económico Europeo, las Zonas Costeras Marítimas descritas en el Anexo IV.
- Nacionalidad del operador del transporte, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo V.
- Número de pasajeros que comienzan o terminan una travesía.

En el caso de las mercancías transportadas en contenedor o unidades ro-ro (vehículos), deberán declararse además las características siguientes:

- Número de contenedores cargados.
- Número de contenedores vacíos.
- Número de unidades móviles (ro-ro) cargadas.
- Número de unidades móviles (ro-ro) vacías.

b) Datos referentes a los buques:

- Número de buques.
- Tonelaje en peso muerto de los buques (deadweight).
- País o territorio de registro de los buques, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo VI.
- Tipo de buques, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo VII.
- Clase de buques según sus dimensiones, conforme a la nomenclatura indicada en el Anexo VIII.

DEFINICIONES

(a) Contenedor de transporte; elemento de transporte

1. de carácter duradero y, en consecuencia, dotado de la solidez suficiente para ser utilizado múltiples veces
2. concebido para facilitar el transporte de mercancías por uno o varios modos de transporte sucesivos sin interrupciones intermedias
3. equipado de accesorios que permitan su fácil manipulación y, concretamente, su traslado de un medio de transporte a otro
4. concebido para facilitar la introducción y extracción de mercancías
5. de una longitud igual o superior a 20 pies.

(b) Unidad ro-ro: elemento dotado de ruedas y destinado a la carga de mercancías (por ejemplo, camión o remolque), que puede conducirse o remolcarse al interior de un barco. Quedan incluidos en esta definición los remolques pertenecientes a los puertos o los buques. Las nomenclaturas deben seguir la recomendación CEE 19 "Códigos de los modos de transporte".

(c) Cargamento de contenedores: contenedores llenos o vacíos, cargados al buque que los transporta por mar, o descargados del mismo.

(d) Cargamento ro-ro: unidades ro-ro y mercancías (en contenedor o no) contenidas en unidades ro-ro, que suben al buque que los transporta por mar, o que bajan del mismo.

(e) Tonelaje bruto de mercancías: tonelaje de mercancías transportadas con inclusión de sus embalajes y exclusión de la tara de los contenedores y las unidades ro-ro.

(f) Operador del transporte marítimo: persona responsable del transporte marítimo de la carga o de los pasajeros cuya retribución consiste en los gastos de transporte pagados por el traslado de la carga o de los pasajeros por mar cuando actúa como tercero que suministra el servicio. Cuando una persona utiliza el buque para el transporte de mercancías por su cuenta, se considera a dicha persona como operador del transporte, independientemente de que el buque le pertenezca en propiedad o lo tenga en régimen de fletamento.

(g) Nacionalidad del operador del transporte marítimo: país donde está situado el centro real de su actividad comercial.

ANEXO II
CLASIFICACIÓN DEL TIPO DE CARGAMENTO

CATEGORÍA (1)	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	Tonelaje	Número
Graneles líquidos	**10**	**Mercancías a granel líquidas (sin división en unidades)**	**X**	
	11	Gas líquido	X	
	12	Petróleo bruto	X	
	13	Productos petrolíferos	X	
	19	Otras mercancías a granel líquidas	X	
Graneles sólidos	**20**	**Mercancías a granel sólidas (sin división en unidades)**	**X**	
	21	Mineral	X	
	22	Carbón	X	
	23	Productos agrícolas (ej. cereales, soja, tapioca)	X	
	29	Otras mercancías a granel sólidas	X	
Contenedores	**30**	**Grandes contenedores**	**X**	**X**
	31	Unidades de 20'	X	X
	32	Unidades de 40'	X	X
	33	Unidades >20' y <40'	X	X
	34	Unidades >40'	X	X
Unidades Ro-ro (con autopropulsión)	**50**	**Unidades móviles con autopropulsión**	**X**	**X**
	51	Vehículos automóviles de transporte de mercancías por carretera, incl. sus remolques	X(3)	X
	52	Vehículos particulares, incl. sus remolques y caravanas		X(2)
	53	Autocares para pasajeros		X(2)
	54	Vehículos automóviles destinados a la importación y la exportación	X	X(2)
	55	Pasajeros		X(2)
	56	Animales vivos "de pie"	X	X(2)
Unidades Ro-ro (sin autopropulsión)	**60**	**Otras unidades móviles**	**X**	**X**
	61	Remolques de transporte de mercancías por carretera y remolques no acompañados	X(3)	X
	62	Caravanas no acompañadas y otros remolques de transporte por carretera agrícolas e industriales	X	X(2)
	63	Vagones de ferrocarril, remolques para el transporte marítimo transportados por buques, barcazas para el transporte de mercancías transportadas por buques	X(3)	X

Otros tipos de cargamento general (incl. contenedores pequeños)	**90**	**Otros tipos de cargamento no clasificados en otra parte**	**X**
	91	Productos forestales	X
	92	Productos siderúrgicos	X
	99	Otros tipos de cargamento generales	X

(1) Estas categorías son compatibles con la Recomendación nº 21 de CEE-Naciones Unidas.

(2) Sólo el número total de unidades.

(3) La cantidad registrada es el peso bruto de las mercancías con inclusión del embalaje y exclusión del peso de los contenedores y las unidades ro-ro.

ANEXO III
NOMENCLATURA DE MERCANCÍAS

La nomenclatura de mercancías utilizada será conforme a la NST/R hasta que la Comisión decida su sustitución, previa consulta con los Estados miembros.

GRUPOS DE MERCANCÍAS

Grupos de mercancías	Capítulo de la NST/R[1]	Grupos de la NST/R[1]	Descripción
1	0	01	Cereales
2		02, 03	Patatas, otras hortalizas frescas o congeladas, frutas frescas
3		00, 06	Animales vivos, remolacha de azúcar
4		05	Madera y corcho
5		04, 09	Materias textiles y residuos, otras materias primas de origen animal o vegetal
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Productos alimenticios y forrajes
7		18	Oleaginosas
8	2	21, 22, 23	Combustibles minerales sólidos
9	3	31	Petróleo crudo
10		32, 33, 34	Productos petrolíferos
11	4	41, 46	Mineral de hierro, chatarra, polvo de altos hornos
12		45	Minerales y residuos no ferruginosos
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Productos metalúrgicos
14	6	64, 69	Cemento, cal, materiales de construcción manufacturados
15		61, 62, 63, 65	Minerales brutos o manufacturados
16	7	71, 72	Abonos naturales o artificiales
17	8	83	Productos carboquímicos, alquitrán
18		81, 82, 89	Productos químicos, salvo productos carboquímicos y alquitrán
19		84	Celulosa y residuos
20	9	91, 92, 93	Vehículos y material de transporte, máquinas, motores, incluso desmontados, y piezas
21		94	Objetos metálicos
22		95	Vidrio, objetos de vidrio y cerámica
23		96, 97	Pieles, productos textiles, prendas de vestir y objetos manufacturados varios
24		99	Varios

1 Publicación de la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas, edición de 1968.

ANEXO IV

ZONAS COSTERAS MARÍTIMAS

La nomenclatura que se utilizará es la GEONOMENCLATURA, aprobada para 1993 por el

REGLAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de febrero de 1993

relativo a la nomenclatura de países para la estadística del comercio exterior de la Comunidad y del comercio entre sus Estados miembros*

Con la reserva siguiente: los códigos 017 y 018 corresponderán a Bélgica y Luxemburgo, respectivamente, cuando sea necesario considerarlos por separado.

El código consta de 4 cifras: las tres cifras del código de la nomenclatura que se expone seguidamente, seguidas de la cifra cero (v.gr. código 0030 para los Países Bajos), salvo para los países divididos en varias zonas costeras marítimas, que estarán caracterizadas por una cuarta cifra distinta del cero (de 1 a 7), tal como se indica a continuación:

CÓDIGO ZCM	ZONAS COSTERAS MARÍTIMAS
0011	FRANCIA ATLÁNTICA/MAR DEL NORTE
0012	FRANCIA MEDITERRÁNEA
0041	MAR DEL NORTE ALEMÁN
0042	MAR BÁLTICO ALEMÁN
0043	RIN ALEMÁN
0051	ITALIA
0052	SAN MARINO
0061	REINO UNIDO
0062	ISLA DE MAN
0063	ISLAS ANGLONORMANDAS
0111	ESPAÑA ATLÁNTICA (NORTE DE PORTUGAL)
0112	ESPAÑA MEDITERRÁNEA Y ATLÁNTICA (SUR DE PORTUGAL)
0521	MAR NEGRO TURCO
0522	TURQUÍA MEDITERRÁNEA
0751	MAR NEGRO RUSO
0752	RUSIA BÁLTICA
0753	RUSIA ASIÁTICA
2041	MARRUECOS MEDITERRÁNEO
2042	MARRUECOS DEL ÁFRICA OCCIDENTAL

* DO Nº L 25, 2.2.1993, pág. 11.

6241	ISRAEL, MEDITERRÁNEO
6242	ISRAEL, MAR ROJO
6321	ARABIA SAUDÍ, MAR ROJO
6322	ARABIA SAUDÍ, GOLFO
4001	ESTADOS UNIDOS. ATLÁNTICO NORTE
4002	ESTADOS UNIDOS, ATLÁNTICO SUR
4003	ESTADOS UNIDOS, GOLFO
4004	ESTADOS UNIDOS, PACÍFICO SUR
4005	ESTADOS UNIDOS, PACÍFICO NORTE
4006	ESTADOS UNIDOS, GRANDES LAGOS
4007	PUERTO RICO
4041	CANADÁ, ATLÁNTICO
4042	CANADÁ, GRANDES LAGOS Y ALTO SAN LORENZO
4043	COSTA OESTE CANADIENSE
4801	COSTA NORTE DE COLOMBIA
4802	COSTA OESTE DE COLOMBIA

Con los códigos suplementarios

9991	INSTALACIONES MAR ADENTRO
9992	DESCARGAS AL MAR Y AGREGADOS

ANEXO V

NACIONALIDAD DEL OPERADOR

La nomenclatura que se utilizará es la GEONOMENCLATURA, aprobada para 1993 por el

REGLAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de febrero de 1993

relativo a la nomenclatura de países para la estadística del comercio exterior de la Comunidad y del comercio entre sus Estados miembros*

Con la reserva siguiente: los códigos 017 y 018 corresponderán a Bélgica y Luxemburgo, respectivamente, cuando sea necesario considerarlos por separado.

* DO Nº L 25, 2.2.1993, pág. 11.

ANEXO VI

PAÍS DE REGISTRO DEL BUQUE

La nomenclatura que se utilizará es la GEONOMENCLATURA, aprobada para 1993 por el

REGLAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de febrero de 1993

relativo a la nomenclatura de países para la estadística del comercio exterior de la Comunidad y del comercio entre sus Estados miembros*

Con la reserva siguiente: los códigos 017 y 018 corresponderán a Bélgica y Luxemburgo, respectivamente, cuando sea necesario considerarlos por separado.

El código consta de 4 cifras: las tres cifras del código de la nomenclatura que se expone seguidamente, seguidas de la cifra cero (v.gr. código 0010 para los FRANCIA), salvo para los países que tengan más de un registro.

En los casos en que un país tenga más de un registro, el código será:

0061	REINO UNIDO
0062	ISLA DE MAN
0063	ISLAS ANGLONORMANDAS
0101	PORTUGAL
0102	PORTUGAL (MAR)
0111	ESPAÑA
0102	ESPAÑA (REBECA)
4001	ESTADOS UNIDOS
4002	PUERTO RICO
4611	ISLAS VÍRGENES BRITÁNICAS
4612	MONTSERRAT
8141	OCEANÍA NEOZELANDESA
8142	ISLAS COOK
8901	OTRAS REGIONES POLARES
8902	TERRITORIO ANTÁRTICO FRANCÉS

* DO Nº L 25, 2.2.1993, pág. 11.

ANEXO VII

Nomenclatura del tipo de buque (ISCT-COM)

Tipo	Categorías comprendidas en cada tipo de buque
01. Graneles líquidos	petróleo buque cisterna para transporte de productos químicos chalana cisterna transporte de gas licuado otros buques cisterna
02. Graneles secos	petrolero/granelero granelero
03. Transporte especializado	portabarcazas buque para el transporte de productos químicos buque para el transporte de combustibles irradiados buque para el transporte de ganado buque para el transporte de vehículos otros buques de transporte especializado
04. Contenedor	portacontenedores integral
05. Ro-ro	buque ro-ro, incl. de transporte de pasajeros buque ro-ro de transporte de contenedores otros cargamentos ro-ro
06. Mercancías generales sin especialización	buque frigorífico buque para el transporte combinado de contenedores y pasajeros carguero mixto buque para el transporte general de mercancías de una sola cubierta buque para el transporte general de mercancías de varias cubiertas barcaza/chalana para mercancías sólidas
07. Pasajeros	buque para cruceros otros buques concebidos exclusivamente para el transporte de pasajeros
08. Pesca (*)	buque pesquero (*) buque factoría para la transformación del pescado (*)
09. Actividades mar adentro	perforación y exploración (*) abastecimiento mar adentro
10. Varios (*)	remolcadores (*) dragas (*) investigación y exploración (*) otros buques y embarcaciones n.c.o.p. (*)

(*) Excluidos del ámbito de la presente Directiva.

ANEXO VIII

Clasificación de los buques por su tonelaje en peso muerto

La presente nomenclatura se refiere exclusivamente
a los buques de 100 toneladas brutas como mínimo

GRUPO	LÍMITE INFERIOR	LÍMITE SUPERIOR
	Tonelaje en peso muerto	Tonelaje en peso muerto
01	–	hasta 499
02	500	999
03	1000	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 y más	–

Nota:

En el caso de que se incluyan a efectos de la presente Directiva los buques de menos de 100 toneladas brutas, se les atribuirá el código "99".

ANEXO IX

ESTRUCTURA DE LOS CONJUNTOS DE DATOS ESTADÍSTICOS

Los conjuntos de datos especificados en el presente anexo definen la periodicidad de las estadísticas sobre transporte marítimo requeridas por la Comunidad. Cada uno de los conjuntos define un desglose cruzado para un número limitado de dimensiones a diferentes niveles de las nomenclaturas, con agregación para todas las demás dimensiones y que requiere estadísticas de buena calidad.

Las estadísticas sobre mercancías, conjunto de datos B1, serán transmitidas tras un período transitorio en el que el progreso técnico haga posible la codificación del tipo de mercancía (véase el artículo 10).

Estadísticas abreviadas y detalladas

- Los conjuntos de datos que deberán suministrar los puertos seleccionados por las mercancías y los pasajeros son: A1, A2, B1, C1, D1, E1 y F1.

- Los conjuntos de datos que deberán suministrar los puertos seleccionados por las mercancías, pero no por los pasajeros son: A1, A2, A3, B1, C1, E1, y F1.

- Los conjuntos de datos que deberán suministrar los puertos seleccionados por los pasajeros, pero no por las mercancías son: A3, D1 y F1.

- El conjunto de datos que deberán suministrar los puertos no seleccionados (ni por las mercancías ni por los pasajeros) es: A3.

Conjunto de datos A1: Transportes marítimos en los principales puertos europeos por puerto, tipo de carga y relación
Periodicidad: Trimestral

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	A1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(1, 2, 3, 4)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	tipo de cargamento	código 1 cifra	Tipo de cargamento, Anexo II (categorías 1, 2, 3, 5, 6, 9)
Dato:	Peso bruto de las mercancías en toneladas		

Conjunto de datos A2: Transportes marítimos distintos de los practicados en contenedores o unidades móviles, en los principales puertos europeos por puerto, tipo de carga y relación

Periodicidad: Trimestral

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	cuadro	2 cifras	A1
	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(1, 2, 3, 4)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	tipo de cargamento	código 2 cifras	Tipo de cargamento, Anexo II (excluidos contenedores y ro-ro) (subcategorías 11, 12, 13, 19, 21, 22, 23, 29, 91, 92, 99)
Dato:	Peso bruto de las mercancías en toneladas		

Conjunto de datos A3: Datos solicitados a los puertos de los que no se requieren estadísticas detalladas (véase el apartado 3 del artículo 4)
Periodicidad: Anual

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
Dimensiones	cuadro	2 cifras	A3
	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(0)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
Dato:	Peso bruto de las mercancías en toneladas		
	Número de pasajeros		

Conjunto de datos B1: Transportes marítimos en los principales puertos europeos por puerto, tipo de carga y relación
Periodicidad: Anual

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	B1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(0)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	tipo de cargamento	código 1 cifra	Tipo de cargamento, Anexo II (categorías 1, 2, 3, 5, 6, 9)
	mercancía	código 2 cifras	Nomenclatura de mercancías, Anexo III
Dato:	Peso bruto de las mercancías en toneladas		

Conjunto de datos C1: Transportes marítimos, en contenedores o en unidades ro-ro, en los principales puertos europeos por puerto, tipo de carga, relación y situación de carga

Periodicidad: Trimestral

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	C1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(1, 2, 3, 4)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	tipo de cargamento	código 2 cifras	Tipo de cargamento, Anexo II (únicamente contenedores o unidades ro-ro) (subcategorías 31, 32, 33, 34, 51, 52, 53, 54, 56, 61, 62, 63)

Dato: Peso bruto de las mercancías en toneladas (tipo de cargamento: subcategorías 31, 32, 33, 34, 51, 54, 56, 61, 62, 63)
Número de unidades (tipo de cargamento: subcategorías 31, 32, 33, 34, 51, 52, 53, 54, 56, 61, 62, 63)
Número de unidades cargadas (tipo de cargamento: subcategorías 31, 32, 33, 34, 51, 61, 63)
Número de unidades vacías (tipo de cargamento: subcategorías 31, 32, 33, 34, 51, 61, 63)

Conjunto de datos D1: Transportes de pasajeros en los principales puertos europeos por puerto y por relación
Periodicidad: Trimestral

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	D1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(1, 2, 3, 4)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	nacionalidad del operador	código 3 cifras	Geonomenclatura, Anexo V
	país de registro del buque	código 4 cifras	País de registro del buque, Anexo VI
Dato:	Número de pasajeros		

Conjunto de datos E1: Transportes marítimos en los principales puertos europeos por puerto, tipo de carga, relación, nacionalidad del operador y país de registro del buque

Periodicidad: Anual

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	E1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(0)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	puerto de carga y de descarga	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE de la Lista de Puertos
	relación	código 4 cifras	Zonas Costeras Marítimas, Anexo IV
	tipo de cargamento	código 1 cifra	Tipo de cargamento, Anexo II (categorías 1, 2, 3, 5, 6, 9)
	nacionalidad del operador	código 3 cifras	Geonomenclatura, Anexo V
	país de registro del buque	código 4 cifras	País de registro del buque, Anexo VI
Dato:	Peso bruto de las mercancías en toneladas		

Conjunto de datos F1: Tráfico portuario en los principales puertos europeos por puerto, tipo y tamaño del buque que carga o descarga el cargamento
Periodicidad: Trimestral

	Elementos	Detalle de los códigos	Nomenclaturas
	cuadro	2 cifras	F1
Dimensiones	año de referencia	4 cifras	(p.ej. 1995)
	trimestre de referencia	1 cifra	(1, 2, 3, 4)
	puerto declarante	5 caracteres alfanúm.	Puertos EEE seleccionados de la Lista de Puertos
	dirección	1 cifra	Entrada, salida (1, 2)
	tipo del buque	código 1 cifra	Tipo de buque, Anexo VII
	tamaño del buque	código 2 cifras	Clase por su tonelaje en peso muerto (deadweight), Anexo VIII
Dato:	Número de buques		
	Tonelaje de los buques en peso muerto		

FICHA DE FINANCIACIÓN

CAPÍTULO 1: REPERCUSIÓN FINANCIERA

1. Título de la acción

Propuesta de Directiva del Consejo sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros.

2. Línea presupuestaria afectada

Capítulo B5-600

en millones de ecus

Créditos autorizados en 1994		**Créditos solicitados en 1995**		**Porcentaje de variación en %**	
compromisos	pagos	compromisos	pagos	compromisos	pagos
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. Fundamento jurídico

- Artículo 213 del Tratado.
- Comunicación de la Comisión ("Libro Blanco") de 2 de diciembre de 1992, titulada "Futuro desarrollo de la política común de transportes. Enfoque global para la determinación de un marco comunitario que garantice una movilidad duradera".
- Decisión 93/464/CEE del Consejo de 22 de julio de 1993, relativa al programa-marco de acciones prioritarias en el ámbito de la información estadística 1993-1997 (DO nº L 219 de 28 de agosto de 1993).
- Decisión 89/382/CEE del Consejo de 19 de junio de 1989, por la que se crea un Comité del programa estadístico de las Comunidades Europeas (DO nº L 181 de 28 de junio de 1989).

4. Descripción de la actuación

4.1 Objetivo general de la actuación

La presente Directiva del Consejo persigue el objetivo de poner a disposición de los responsables de las Instituciones y los Gobiernos nacionales los datos **estadísticos armonizados** necesarios para la elaboración, seguimiento, control y evaluación de la política marítima comunitaria. Estos resultados se destinan, asimismo, a los protagonistas de la vida socioeconómica de la Comunidad en el marco de la realización del mercado interior. Pueden contribuir a mejorar la competitividad de la economía europea en el plano internacional y forman parte integrante de la información necesaria para los institutos de investigación y las universidades.

4.2 Duración y periodicidad

Plurianual (recogida de datos estadísticos de carácter permanente).

5. Clasificación de los gastos e ingresos

5.1. GNO

5.2. CD

5.3. Tipos de ingresos previstos

Venta de los resultados estadísticos (bases de datos, publicaciones) que cubran en parte los gastos de producción.

6. Naturaleza de los gastos e ingresos

Para la actuación prevista, parte integrante del programa estadístico, la contribución del presupuesto comunitario representa tan sólo una pequeña parte del coste real de la recogida de datos, del 1 al 5%. En efecto, las actividades estadísticas, en general, y la recogida de datos, en particular, se basan en gran medida en el principio de subsidiariedad, por lo que los gastos de funcionamiento y gestión corren a cargo casi exclusivamente de las administraciones nacionales. Sin embargo, el gasto resulta esencial para alentar la normalización de los datos obtenidos, su elaboración y su difusión al conjunto de la población destinataria de la acción.

En consecuencia, el gasto es cofinanciado por el sector público (presupuestos de los servicios estadísticos nacionales) y el sector privado (ingresos de las ventas de productos estadísticos).

7. Consecuencias financieras

7.1. Método de cálculo del coste total de la acción (definición de los costes unitarios)

En la medida en que deban realizarse ampliaciones del sistema de recogida o desarrollarse sistemas nuevos, la contribución del presupuesto comunitario se calcula sobre la base de las hipótesis siguientes (las cifras se expresan en millares de ecus constantes a su valor en 1993):

- Ayuda destinada a cubrir el 50% de las inversiones iniciales.

- Ayuda destinada a cubrir el 6,66% de los gastos de funcionamiento únicamente durante los tres primeros años.

- CRÉDITOS OPERATIVOS B5-600: **2 400** (en millares de ecus constantes a su valor de 1993)

correspondientes a las contribuciones de los Institutos Nacionales de Estadística de los Estados miembros.

7.2. Desglose por elementos del coste de actuación

El total de gastos, es decir 2 400 miles de ecus constantes a su valor en 1993, corresponde a la política de funcionamiento del mercado único y, por tanto, al capítulo B5-600 del presupuesto.

Estos gastos corresponden a los gastos que deben comprometer los Institutos Oficiales de Estadística de los Estados miembros para definir y aplicar las modificaciones que requieren sus sistemas de recogida y explotación de estadísticas del transporte marítimo (estudio de las modificaciones que deben introducirse en los sistemas de recogida en vigor, elaboración de nuevos programas informáticos, gastos extra de recogida y gastos extra informáticos de funcionamiento derivados de la Directiva, pues la proporción de cada uno de los elementos citados varía según los Estados miembros).

7.3. Calendario indicativo de vencimiento de los créditos

7.3.1.

	1995	1996	1997	1998	1999 y ss.	Total
Créditos de compromiso	800	720	540	340	/	2400
Créditos de pago						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 y ss.						
Total	800	720	540	340	/	2400

7.3.2.

8. Disposiciones antifraude previstas

- La información estadística se considera un instrumento objetivo de evaluación de los programas de actuación comunitaria por lo que contribuye a reforzar el dispositivo antifraude.

- La verificación de la información facilitada es realizada por los servicios de la Comisión antes del pago, ateniéndose a las obligaciones contractuales y los principios de economía y buena gestión financiera o global. Se incluyen disposiciones antifraude (control, presentación de informes, etc.) en todos los acuerdos o contratos que se celebren entre la Comisión y los beneficiarios de los pagos.

9. Análisis de rentabilidad

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

- Los objetivos específicos que se mencionan en el punto 4.1 se derivan de las disposiciones sobre mercado interior contenidas en el Tratado del Acta Única Europea y el Tratado de Maastricht. Se trata de poner a disposición de los responsables de las Instituciones y los Gobiernos nacionales los datos **estadísticos armonizados** necesarios para la elaboración, seguimiento, control y evaluación de la política marítima comunitaria. Estos resultados se destinan asimismo a los protagonistas de la vida socioeconómica de la Comunidad, en el marco de la realización del mercado interior, pueden contribuir a mejorar la competitividad de la economía europea en el plano internacional y forman parte integrante de la información necesaria para los institutos de investigación y las universidades.

- Población destinataria: la Comisión, los Estados miembros, los protagonistas de la vida socioeconómica, los institutos de investigación y las universidades.

9.2. Justificación de la actuación

Esta actuación persigue los objetivos siguientes:

- Proporcionar a las instituciones comunitarias los elementos cuantitativos necesarios para elaborar, controlar y evaluar cualquier programa de actuación de conformidad con el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento Financiero según el cual **"contribuye, pues, a una utilización más eficaz y pertinente del presupuesto comunitario"**.

- Proporcionar a las administraciones nacionales las estadísticas comparables sobre el conjunto de los países miembros necesarias para evaluar y controlar la evolución de los programas políticos comunitarios.

- Proporcionar a los agentes políticos, económicos y sociales de la Comunidad las cifras necesarias para adoptar y evaluar decisiones en su ámbito de actividad respectivo, por lo que constituye un elemento esencial del mercado europeo de la información.

- Proporcionar a los medios científicos los datos necesarios para progresar en su análisis y conocimiento de la vida económica y social de la Comunidad.

- Necesidad de la intervención presupuestaria comunitaria

La financiación de esta actuación corre a cargo, básicamente, de los Estados miembros que disponen ya de sistemas de recogida de datos en el ámbito del transporte marítimo. Sin embargo, algunos de estos sistemas son incompletos

(incluso poco adaptados) y, sobre todo, los resultados obtenidos en los distintos Estados miembros no están armonizados entre sí.

La contribución del presupuesto comunitario debe permitir la aceleración de los cambios necesarios en los diferentes países.

– Elección de las modalidades de intervención

- Ventajas en relación a otras medidas posibles:

  Si la Comisión tuviera que financiar la totalidad del programa, el coste sería elevadísimo para lograr un resultado ciertamente menos fiable, lo cual entraría en contradicción con el principio de subsidiariedad.

- Análisis de actuaciones similares que hayan podido emprenderse a escala comunitaria o nacional:

  En el pasado se han emprendido acciones similares en relación con las estadísticas de los transportes interiores de mercancías (por ferrocarril, carretera y vías navegables interiores), que han tenido como consecuencia una armonización regular, aunque lenta, de las metodologías seguidas en los diferentes Estados miembros.

- Efectos derivados y multiplicadores esperados:

- Los resultados de la actuación contribuirán a mejorar la información estadística utilizada en los trabajos relacionados con la política de transportes y la convergencia dentro del mercado interior.

- La recogida de información estadística respeta el principio de subsidiariedad y los sistemas nacionales garantizan dicha recogida en cada Estado miembro. El Programa Estadístico comunitario se convierte en parte integrante de los programas estadísticos nacionales contribuyendo así a crear un espacio estadístico europeo.

- Efectos multiplicadores:

  Efecto de incentivo para la consecución de un espacio estadístico europeo y, por tanto, una mayor integración de los sistemas estadísticos nacionales.

- Principales factores de incertidumbre que pueden afectar a los resultados específicos de la actuación:

  Pueden surgir dificultades si algunos Estados miembros, o la Comisión, no son capaces de conseguir los recursos necesarios para llevar a buen término la actuación.

9.3 Seguimiento y evaluación de la actuación

La actuación forma parte del programa estadístico comunitario y su desarrollo se inscribe en el mismo.

El programa estadístico es objeto de un seguimiento continuado sobre la base de un cuadro que define para cada proyecto los objetivos operativos y los recursos necesarios en función del principio programación-realización. A comienzos de cada año Eurostat prepara un informe sobre la evolución del programa durante el año anterior, informe que consta de tres partes:

- La primera sintetiza las principales realizaciones de cada política durante el año.

- La segunda describe el objetivo fijado y los resultados obtenidos en cada proyecto.

- La tercera facilita estadísticas sobre la utilización de los recursos humanos, presupuestarios, informáticos y administrativos durante el año anterior.

Está previsto, además, que tras tres años de funcionamiento, la Comisión informe de la experiencia adquirida en la aplicación de la presente Directiva (en 1998 si el primer año de recogida es 1995) al Parlamento, al Consejo y al Comité Económico y Social.

9.4. Coherencia con la programación financiera

- ¿Está prevista la acción en la programación financiera de la DG para los años contemplados?
  Sí.

10. Gastos administrativos (parte A del presupuesto)

10.1. ¿Implica la actuación propuesta un aumento del número de efectivos de la Comisión? En caso afirmativo, ¿en qué proporción?

SÍ, con el crecimiento anual que se expresa a continuación:

	Funcionarios
	Nuevos puestos
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 y ss.	2
Total	10

El personal necesario para realizar esta acción será objeto de una solicitud específica en el marco de la adjudicación de recursos decidida por la Comisión basándose en los futuros presupuestos y a reserva de lo que pueda decidir la autoridad presupuestaria sobre nuevos puestos; si no, podría obtenerse mediante traslados internos.

10.2. Indíquese el importe de los gastos de funcionamiento y de personal generados por la propuesta de acción. Explíquese el método de cálculo

Indicadores: 1994: coste anual de los empleos (estimación)

Base: Coste medio de un puesto B2:

91 095 ecus,
de los cuales: 72 968 corresponden a gastos de personal
18 127 corresponden a gastos de funcionamiento

Agente:	Funcionarios	
	Título A1	Título A2
Gastos:	Personal	Funcionamiento
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

Coste expresado en ecus constantes a su valor en 1994

[1] Se parte de la hipótesis de que el primer funcionario (nivel A) comienza a principios del año 1995, mientras que el segundo (nivel B) no comienza hasta mediados de año.

FICHA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA EN LAS EMPRESAS Y EN PARTICULAR EN LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

Título de la propuesta

Propuesta de Directiva del Consejo sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros

Número de referencia del documento

Propuesta

1. **Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, ¿por qué es necesaria una legislación comunitaria en este ámbito y cuáles son sus objetivos principales?**

   La actuación propuesta persigue el objetivo de obtener información estadística **armonizada** en materia de transporte marítimo de mercancías y pasajeros, información necesaria para la elaboración, seguimiento, control y evaluación de la política marítima comunitaria sobre una base comparable a la información disponible para los demás modos de transporte. La información estadística de que se dispone en la actualidad en los Estados miembros resulta incompleta y, cuando existe, no suele ser comparable de un país a otro por la existencia de prácticas nacionales divergentes.

Impacto en las empresas

2. **¿Qué población se verá afectada por la propuesta?**

   ¿Qué sector de empresas?

   Las empresas afectadas son principalmente las incluidas en la clase 61.10 (Transportes marítimos y costeros) de la nomenclatura estadística de las actividades económicas de la Comunidad Europea, NACE (Rev. 1), a las que debe añadirse un reducido número de empresas de otros sectores, que realizan transportes marítimos por su cuenta. También se ven afectadas las empresas de la clase 63.40 (Organización del transporte de fletamento) cuando actúan como representantes de las empresas comunitarias afectadas o por cuenta de empresas de terceros países cuyos barcos hacen escala en los puertos comunitarios para cargar o descargar mercancías, o bien para embarcar y desembarcar pasajeros.

   Por último, algunos Estados miembros organizan su recogida de datos por medio de los puertos, por lo que también se ven afectadas las empresas de la clase 63.22 (servicios portuarios, marítimos y fluviales).

¿Qué dimensión de empresas? (proporción de pequeñas y medianas empresas)

En principio, se ven afectadas empresas de todas las dimensiones, pero se han previsto disposiciones indirectas para limitar la carga estadística que pueda recaer en las pequeñas y medianas empresas.

En consecuencia, se ha dejado a los Estados miembros la posibilidad de eliminar del ámbito de la Directiva las operaciones realizadas por buques muy pequeños (que suelen pertenecer a pequeñas y medianas empresas). Está previsto, además, solicitar estadísticas muy abreviadas para los movimientos realizados en los puertos más pequeños, quedando excluidos en cualquier caso los puertos de carácter no comercial.

¿Existen zonas geográficas de la Comunidad donde están implantadas especialmente las empresas citadas?

La propuesta afecta a todos los países comunitarios con la excepción de Luxemburgo.

3. **¿Qué medidas deben adoptar las empresas para conformarse a la propuesta?**

Las empresas que posean o exploten barcos que hagan escala en los puertos de la Comunidad para cargar o descargar mercancías, o bien para embarcar o desembarcar pasajeros, deberán facilitar los datos necesarios para cumplir lo dispuesto en la Directiva, ya sea de forma directa o mediante su agente en dichos puertos.

Lo anterior se traduce en la obligación de aportar mayor información que la ya facilitada por las empresas a los Estados miembros, por cambios de concepto y, sobre todo, de las nomenclaturas utilizadas en las declaraciones.

4. **¿Qué efectos económicos puede tener la propuesta?**

- **en el empleo**
- **en las inversiones y la creación de nuevas empresas**
- **en la competitividad de las empresas**

Un efecto indirecto, en la medida que el conocimiento del mercado pueda conducir a una mejora de la competitividad.

5. **¿Contiene la propuesta medidas destinadas expresamente a las pequeñas y medianas empresas (exigencias menores o diferentes, etc.)?**

Sí, indirectamente (véase el punto 2).

La posible eliminación de las operaciones efectuadas por buques de tamaño muy pequeño (menos de 100 toneladas brutas) conducirá probablemente a no pedir la colaboración de las empresas muy pequeñas.

Además, los movimientos realizados en los pequeños puertos comerciales (los que no tengan este carácter comercial quedan en cualquier caso excluidos) sólo serán objeto de estadísticas muy abreviadas, lo cual implica que se pedirá poco la colaboración de las pequeñas y medianas empresas, que a menudo sólo efectúan transportes locales entre estos puertos pequeños.

Consulta

6. Lista de organizaciones que han sido consultadas sobre la propuesta y exposición de los elementos esenciales de su postura

Las versiones sucesivas del proyecto de Directiva han sido debatidas en tres reuniones (7-8/10/1992, 9-10/12/1992, 20-22/1/1993) de un grupo operativo creado expresamente al efecto por medio de una decisión adoptada en la reunión de los días 9-10/3/1992 del Comité de Coordinación de las Estadísticas de Transporte. El proyecto así elaborado fue debatido posteriormente en las reuniones de los días 9-10/3/1993 y 12-13/5/1993 del Comité de Coordinación de Estadísticas de Transporte. Una última reunión del grupo operativo tuvo lugar los días 26-27/5/1993.

El representante de la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea ("European Community Shipowners' Association" o ECSA) y el presidente del subgrupo de expertos estadísticos del grupo comunitario de puertos fueron invitados a todas las reuniones citadas y participaron en algunas, acogiendo favorablemente el proyecto, sobre cuyo contenido ya habían sido consultados desde el inicio de los trabajos.

En efecto, en 1990, durante la fase en que se procedió a consultar a los usuarios sobre sus necesidades estadísticas, la ECSA (que entonces se llamaba CAACE) y el Consejo Europeo de Expedidores ("European Shippers Council" o ESC) comunicaron sus necesidades en estadísticas de transportes, que consisten en estadísticas que abarquen la totalidad de la cadena del transporte del comercio internacional y, especialmente, la parte correspondiente al transporte marítimo.

Por su parte, el grupo comunitario de puertos definió sus necesidades en estadísticas de transporte marítimo durante una serie de reuniones, que se iniciaron en 1990 y en las que participó Eurostat. Un importante factor a la hora de definir el contenido de esta Directiva estuvo formado por las solicitudes de los puertos, incluidas las referentes al nivel de desglose de los datos recogidos.

Esta Directiva satisface, en lo esencial, las necesidades expresadas en relación con las estadísticas de transporte marítimo.

FICHA COMPLEMENTARIA PARA LOS PAÍSES DE LA AELC Y DEL EEE

Título de la propuesta

Propuesta de Directiva del Consejo sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros

Impacto en los países de la AELC y del EEE

Los países de la AELC y del EEE se verán afectados por el proyecto de directiva, en cuyos debates intervinieron.

En efecto, algunos participaron en las reuniones del grupo operativo en que se debatió el proyecto.

Las reuniones de marzo de 1992 y marzo y mayo de 1993 del Comité de Coordinación de Estadísticas de Transportes eran reuniones conjuntas CE/AELC.

Ficha de financiación

La ficha de financiación adjunta a este expediente sólo afecta a los Estados miembros de la Unión Europea y, por consiguiente, no cubre las contribuciones económicas destinadas a los países de la AELC y del EEE.

ISSN 0257-9545

COM(94) 275 final

DOCUMENTOS

ES **07 17**

N° de catálogo : CB-CO-94-292-ES-C

ISBN 92-77-71259-7

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo