COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(94) 275 final
Bruxelas, 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

RELATIVA AO LEVANTAMENTO ESTATÍSTICO DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE MERCADORIAS E DE PASSAGEIROS

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Primeira parte:

Aplicação do princípio da subsidiedade

a) *Quais são os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?*

A acção proposta visa a produção de informações estatísticas harmonizadas em matéria de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, necessárias para a elaboração, o acompanhamento, o controlo e a avaliação da política marítima comunitária, numa base comparável à informação disponível para os outros modos de transporte.
As informações estatísticas disponíveis actualmente nos Estados-membros são, com efeito, imcompletas e o que existe não é, muitas vezes, comparável entre os países devido a práticas nacionais divergentes.

b) *A acção prevista decorre de uma competência exclusiva da Comunidade ou de uma competência partilhada com os Estados-membros?*

A acção decorre de uma competência partilhada com os Estados-membros: visa harmonizar os conceitos e nomenclaturas de recolha e definir as informações necessárias para os principais utilizadores: instituições comunitárias, administrações nacionais, regionais e locais, organizações internacionais, operadores económicos e organismos de investigação. A recolha em si mesma e os métodos utilizados para essa recolha são da responsabilidade dos Estados-membros.

c) *Qual é a dimensão comunitária do problema?*

Todos os Estados-membros são abrangidos, com excepção do Luxemburgo que não tem nem zona costeira marítima nem porto fluvial susceptível de ser utilizado por navios de mar. Actualmente, os Estados-membros já recolhem um certo número de informações sobre os transportes marítimos. A acção implicará a recolha de informações suplementares (em número bastante restrito, na maior parte dos Estados-membros) e alterações nos conceitos e, sobretudo, nas nomenclaturas utilizadas.

d) *Qual é a solução mais eficaz por comparação entre os meios da comunidade e os dos Estados-membros?*

Apenas uma medida comunitária como esta permite definir conceitos e nomenclaturas de referência comuns e estabelecer a lista das informações necessárias, sendo, em seguida, a recolha efectuada pelos Estados-membros no âmbitoi fixado ao nível comunitário.

e) *Qual é a mais-valia concreta resultante da acção prevista pela Comunidade e qual seria o custo da inacção?*

A aplicação deste acto legislativo terá como consequência melhorar as informações estatísticas comunitárias no domínio específico dos transportes marítimos e dar-lhes coerência. Na ausência deste acto legislativo, a elaboração, o acompanhamento, o controlo e a avalição da política marítima comunitária só se poderiam apoiar em estatísticas incompletas e não harmonizadas, com todos os riscos que isto comporta.

f) *Que modalidades de acção estão à disposição da Comunidade?*

Um acto legislativo, no caso concreto uma directiva do Conselho, permite fixar o âmbito de referência (conceitos, nomenclatura, lista das informações necessárias), sem ter de entrar no pormenor da organização e dos métodos de recolha. Está prevista uma contribuição financeira inicial para ajudar os Estados-membros a efectuarem as alterações necessárias no respectivo sistema de recolha.

g) *É necessária uma regulamentação uniforme ou basta uma directiva que apresente os objectivos gerais, ficando a execução ao nível dos Estados-membros?*

Uma directiva do Conselho é necessária para estabelecer o quadro de referência, mas a execução da recolha permanece da responsabilidade dos Estados-membros, a quem compete adaptar o respectivo sistema de recolha.

Segunda parte:

1. Problemática geral

No seu "Livro Branco" sobre o desenvolvimento futuro da política comum dos transportes, de Dezembro de 1992, a Comissão recorda que, já em 1985, o Tribunal de Justiça tinha decidido que os transportes internos de mercadorias e passageiros deveriam ser acessíveis a todas as empresas comunitárias, sem distinção de nacionalidade ou de local de estabelecimento.

Desde essa data, as medidas adoptadas em matéria de Política Comum dos Transportes (PCT) contribuíram efectivamente para a criação de um novo mercado, mais aberto, e livre de todas as disposições regulamentares inúteis, sem, por isso, renunciar às garantias necessárias para assegurar o livre jogo da concorrência.

A data de 1 de Janeiro de 1993 constitui uma nova viragem na evolução da PCT que, de política essencialmente baseada na realização do mercado interno, pela eliminação dos obstáculos regulamentares artificiais à livre prestação de serviços, se transformou numa política mais global, destinada a assegurar, num mercado interno realmente único, o bom funcionamento dos sistemas de transporte da Comunidade e a responder aos novos desafios que a política dos transportes deverá enfrentar no futuro.

Nesta perspectiva, o "Livro Branco" insiste no facto de ser essencial que estejam disponíveis as informações indispensáveis acerca do funcionamento do mercado dos transportes, informações essas que existem em grande parte no que diz respeito aos transportes terrestres, mas que faltam, ao nível comunitário, no que se refere aos transportes marítimos e aéreos, ao transporte combinado, aos transportes de passageiros e à segurança do transporte.

O texto proposto visa preencher esta lacuna, no domínio dos transportes marítimos.

De acordo com o projecto de decisão do Conselho que estabelece um programa plurianual para a consolidação da estatística europeia sobre os transportes, no âmbito fixado pelo Programa Estatístico das Comunidades Europeias, o projecto de texto apresentado responde, também, à vontade de desenvolver, numa perspectiva global, o sistema estatístico europeu, permitindo melhorar a comparabilidade dos diversos modos de transporte.

2. Situação actual

As informações estatísticas especificamente relativas ao transporte marítimo, elaboradas actualmente nos Estados-membros, não estão harmonizadas e, ao utilizarem, em geral, definições e nomenclaturas nacionais, com níveis de pormenor variáveis, tornam-se muito dificilmente utilizáveis a nível comunitário.

Até 1992, graças ao sistema estatístico relativo ao comércio internacional, estavam disponíveis informações parciais elaboradas numa base comparável. A partir de 1 de Janeiro de 1993, estas informações só perduram para o comércio entre a Comunidade e o resto do mundo. Para o comércio intracomunitário, o sistema INTRASTAT não fornece nada de equivalente.

Ademais, não estão disponíveis um certo número de informações indispensáveis à condução de uma política comum no domínio marítimo.

3. Objectivos pormenorizados

Os objectivos prosseguidos por este acto jurídico são os seguintes:

- Recolha de informações harmonizadas, pertinentes, regulares e rapidamente disponíveis, sobre os transportes marítimos de mercadorias e de passageiros, entre os Estados-membros, nos transportes nacionais e entre os Estados-membros e os países terceiros, realizada através da elaboração de dados trimestrais e anuais sobre os transportes de mercadorias e de passageiros efectuados por navios que utilizem os portos dos territórios dos Estados-membros;

- Recolha de informações harmonizadas sobre o movimento de navios nos portos europeus, por tipo e dimensão de navio;

- Compilação de informações estatísticas harmonizadas e comparáveis às informações disponíveis para os outros modos de transporte. Tais dados permitirão orientar as discussões sobre as medidas susceptíveis de favorecerem os meios de transporte que ofereçam possibilidades adicionais de capacidade, em condições favoráveis ao ambiente. A justificação das iniciativas futuras neste domínio dependerá, em larga medida, da disponibilidade de informações pertinentes sobre o funcionamento do mercado dos serviços de transporte;

- Divulgação das informações estatísticas à Comissão e às administrações nacionais, e igualmente junto das empresas e de todos os operadores socioeconómicos europeus abrangidos, para contribuir para as suas decisões, respeitando os princípios de confidencialidade previstos no Regulamento nº 1588/90 do Conselho, de 11 de Junho de 1990. De entre esses operadores, além das empresas de transportes marítimos, são de assinalar os portos, relativamente aos quais a disponibilização de dados sobre os mercados onde operam pode contribuir para melhorar a sua competitividade no interior do mercado único. São igualmente abrangidas as indústrias europeias de construção naval, relativamente às quais a disponibilidade de estatísticas harmonizadas sobre os movimentos dos navios e das mercadorias que transportam é essencial para fazer estimativas correctas das tendências do mercado e prever as necessidades futuras em navios.

  É conveniente diligenciar para que as administrações nacionais e comunitárias abrangidas, para tratar e trocar as informações pertinentes, utilizem os instrumentos, sistemas e redes telemáticas mais adequados.

4. Respeito das exigências de limitação dos encargos estatísticos que recaem sobre as empresas

A preocupação de limitar os encargos estatísticos que recaem sobre as empresas teve como consequência:

* deixar aos Estados-membros a possibilidade de eliminar do âmbito do acto jurídico as operações realizadas por navios de muito pequena dimensão;

* só solicitar estatísticas sumárias para os movimentos realizados nos portos mais pequenos (os portos que não são portos de comércio estão, em qualquer caso, excluídos deste âmbito).

Foi, ainda, previsto um período de transição, no decurso do qual não serão exigidas estatísticas pormenorizadas acerca da natureza das mercadorias transportadas. Actualmente de elaboração muito onerosa, estas estatísticas deverão ser, no futuro, realizadas de forma mais económica a partir da transferência electrónica de dados (TED) que está a ser preparada pelos agentes dos transportes marítimos. A utilização, sempre que isso seja possível, de documentos ou de mensagens de informação existentes enquanto fonte de informação estatística é, com efeito, uma forma essencial de limitar o encargo estatístico que recai sobre as empresas.

5. Conclusão

O acto jurídico proposto visa, deste modo, colmatar as lacunas actuais em matéria de estatísticas de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros e servirá os objectivos da Política Comum dos Transportes na perspectiva da realização do mercado único e da liberalização efectiva do mercado dos transportes.

Ao fornecer, acerca do transporte marítimo europeu, uma informação estatística harmonizada e coordenada com a que existe acerca dos outros modos de transporte, ele tem por objectivo contribuir para o desenvolvimento e para o acompanhamento de uma política de concorrência livre e leal, no domínio da prestação de serviços de transporte.

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 213°,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social[3],

Considerando que, para cumprir as tarefas que lhe são confiadas no âmbito da política marítima comunitária, a Comissão deve dispor de estatísticas comparáveis, fiáveis, sincronizadas e regulares sobre a dimensão e o desenvolvimento dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros de e para a Comunidade, entre os Estados-membros e nos Estados-membros;

Considerando que não existe, até ao momento, nenhuma estatística que abranja totalmente, à escala comunitária, o transporte marítimo de mercadorias e de passageiros;

Considerando que a Decisão 93/464/CEE do Conselho relativa ao programa-quadro para as acções prioritárias no domínio da informação estatística 1993/1997[4] salientou a necessidade de estabelecer estatísticas completas deste tipo;

Considerando que a recolha de dados estatísticos comunitários numa base comparável ou harmonizada permite o estabelecimento de um sistema integrado que forneça informações fiáveis, compatíveis e actualizadas;

Considerando que os dados relativos aos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros devem poder ser comparados entre os Estados-membros e, após um período de transição, entre os diferentes modos de transporte;

Considerando que, após um certo prazo, a Comissão deve apresentar um relatório que permita verificar o funcionamento da presente directiva;

Considerando que é conveniente, para a aplicação da presente directiva, incluindo as medidas para a sua adaptação às evoluções económicas e técnicas, consultar o Comité do Programa Estatístico criado pela Decisão 89/382/CEE, Euratom do Conselho[5];

Considerando que, de acordo com o princípio da subsidiariedade, a criação de normas estatísticas comuns que permitam a produção de informações harmonizadas é uma acção que só pode ser eficazmente levada a cabo a nível comunitário e que a recolha de dados estatísticos será realizada por cada Estado-membro, sob a autoridade dos organismos e instituições responsáveis pela elaboração das estatísticas oficiais;

Considerando que é conveniente, durante o período inicial, que a Comunidade assegure aos Estados-membros uma contribuição financeira para a realização dos trabalhos necessários,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1°
Disposição geral

Os Estados-membros elaboram estatísticas comunitárias sobre os transportes de mercadorias e de passageiros efectuados por navios que façam escala nos portos situados no território dos Estados-membros.

Artigo 2°
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por

(1) JO n° ,
(2) JO n° ,
(3) JO n° ,
(4) JO n° L 219, 28.8.1993, p. 1

(5) JO n° L 181, 28.6.1989, p. 47

1. Transporte marítimo de mercadorias e de passageiros: o movimento de mercadorias e de passageiros através de navios, em percursos efectuados, total ou parcialmente, por mar;

   O campo de aplicação inclui as mercadorias:

   (a) transportadas para as instalações off-shore;
   (b) descarregadas no mar;
   (c) recuperadas dos fundos marítimos e descarregadas nos portos.

   São excluídos o combustível líquido e os abastecimentos de que necessitam os navios.

2. Navio: a embarcação que se desloca efectivamente no mar, isto é, fora do âmbito de aplicação dos regulamentos técnicos de segurança relativos às vias navegáveis interiores e dentro do âmbito de aplicação dos regulamentos marítimos.

   Não entram no âmbito de aplicação da directiva as embarcações de pesca e os navios-fábrica para o tratamento do peixe, os navios de guerra e as embarcações utilizadas pelas administrações e serviços públicos.

3. Porto: o local com instalações que permitam amarrar navios mercantes e descarregar ou carregar mercadorias, bem como desembarcar ou embarcar passageiros dos ou nos navios.

Artigo 3º
Características da recolha de dados

(1) Os Estados-membros recolhem as características relativamente aos seguintes domínios:

   a) informações relativas às mercadorias e passageiros,
   b) informações relativas ao navio.

   Podem ser excluídos os navios com menos de 100 toneladas brutas.

(2) As características, as variáveis estatísticas de cada domínio, as nomenclaturas para a respectiva classificação, bem como a sua periodicidade de observação, são indicadas nos anexos da presente directiva.

(3) A recolha dos dados baseia-se, sempre que possível, nas fontes disponíveis, limitando o encargo que recai sobre os inquiridos.

Artigo 4º
Portos

(1) A Comissão estabelece, de acordo com o processo previsto no artigo 13º, uma lista de portos, codificados e repertoriados por país e por zonas costeiras marítimas.

(2) Cada Estado-membro selecciona nesta lista os portos do seu território, de modo a cobrirem, pelo menos, 90% da tonelagem de arqueação bruta anual de todos os transportes marítimos e 90% de todos os movimentos anuais de passageiros que utilizam os seus portos. São sistematicamente seleccionados os portos que lidem anualmente com mais de 1 milhão de toneladas de mercadorias, ou registem mais de 200.000 movimentos de passageiros. Relativamente a cada porto seleccionado, são fornecidos dados pormenorizados, de acordo com o anexo IX, para os domínios (mercadorias, passageiros) escolhidos segundo um critério de selecção e, caso necessário, dados sumários acerca do outro domínio.

(3) Relativamente aos portos da lista que não foram seleccionados, são fornecidos dados sumários de acordo com o anexo IX, "conjunto de dados A3".

Artigo 5º
Exactidão das estatísticas

Os métodos de recolha de dados devem ser elaborados por forma a garantirem aos dados estatísticos comunitários sobre transporte marítimo a exactidão necessária dos conjuntos de dados estatísticos descritos no anexo IX. As normas de exactidão são estabelecidas pela Comissão de acordo com o procedimento previsto no artigo 13º.

Artigo 6º
Tratamento dos resultados

Os Estados-membros tratam as informações recolhidas nos termos do artigo 3º, de modo a obterem estatísticas comparáveis com a exactidão exigida no artigo 5º.

Artigo 7º
Transmissão dos resultados

(1) Os Estados-membros transmitem os resultados mencionados no artigo 3º, incluindo os dados declarados confidenciais pelos Estados-membros, por força da legislação ou de práticas nacionais relativas à confidencialidade estatística, de acordo com as disposições do Regulamento (Euratom, CEE) nº 1588/90 do Conselho, relativo à transmissão de informações abrangidas pelo segredo estatístico ao Serviço de Estatística das Comunidades Europeias[1].

(2) Os resultados são transmitidos sob a forma de um ficheiro a partir do qual podem ser obtidos os conjuntos de dados definidos no anexo IX. Os ficheiros e os suportes a utilizar para a respectiva transmissão são fixados pela Comissão, de acordo com o processo previsto no artigo 13º.

(3) A transmissão efectua-se no prazo de cinco meses a contar do fim do período de observação, para os dados cuja periodicidade seja trimestral, e de oito meses para os dados cuja periodicidade seja anual. A primeira transmissão abrange o primeiro trimestre do ano de 1995.

Artigo 8º
Relatórios

(1) Os Estados-membros comunicam todas as informações relativas aos métodos utilizados para a produção dos dados. Os Estados-membros comunicam igualmente à Comissão, caso seja necessário, as alterações substanciais dos métodos de recolha utilizados.

(2) A Comissão transmite ao Conselho um relatório sobre a experiência adquirida no trabalho realizado de acordo a presente directiva, após três anos de recolha de dados.

Artigo 9º
Divulgação dos dados

A Comissão divulga os resultados estatísticos adequados, com periodicidades análogas às das transmissões de resultados.

Artigo 10º
Período de transição

(1) Os dados estatísticos sobre as mercadorias (tal como definidos nos Anexos III e IX, "conjunto de dados B1") são recolhidos após um período de transição que terminará assim que o permitirem os progressos técnicos.

O final do período de transição é determinado pela Comissão, de acordo com o procedimento previsto no artigo 13º.

(2) Durante o período de transição, a Comissão pode, de acordo com o processo previsto no artigo 13º, aceitar derrogações às disposições da presente

(1) JO nº L 151, 15.6.1990, p.1

directiva, na medida em que os sistemas nacionais de estatísticas necessitem de adaptações no que se refere à codificação das mercadorias para o transporte marítimo.

Artigo 11°
Contribuição financeira

(1) Durante os três primeiros anos de aplicação dos levantamentos estatísticos previstos pela presente directiva, os Estados-membros beneficiam de um apoio financeiro da Comunidade para o custo de execução dos trabalhos incorridos.

(2) O montante das dotações concedidas anualmente para esta acção é fixado no âmbito do processo orçamental anual.

(3) A autoridade orçamental determina as dotações disponíveis para cada ano.

Artigo 12°
Comité

As disposições para a aplicação da presente directiva, incluindo as medidas para a sua adaptação a desenvolvimentos económicos e técnicos, nomeadamente

- a adaptação das características da recolha de dados (artigo 3°) e do conteúdo dos anexos da presente directiva;
- a lista, actualizada regularmente pela Comissão, dos portos codificados e classificados por país e por zonas costeiras marítimas (artigo 4°);
- as exigências de exactidão (artigo 5°);
- a descrição do registo de um ficheiro de dados e dos códigos para a transmissão de resultados à Comissão (artigo 7°);
- o final do período de transição (artigo 10°)

são adoptadas pela Comissão, após consulta do Comité do Programa Estatístico, criado pela Decisão 89/382/CEE, Euratom[1] do Conselho, de acordo com o procedimento previsto no artigo 13°.

Artigo 13°
Procedimento

O representante da Comissão submete à apreciação do Comité um projecto das medidas a adoptar. O Comité emite o seu parecer sobre este projecto, num prazo que o Presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, procedendo, caso seja necessário, a uma votação.

O parecer do Comité é exarado em acta, tendo os Estados-membros o direito de solicitar que a sua posição figure, igualmente, na acta.

A Comissão tem em conta, tanto quant possível, o parecer emitido pelo Comité, informando-o do modo como esse parecer foi tido em consideração.

Artigo 14°
Aplicação

(1) Os Estados-membros adoptam as disposições legislativas, regulamentares e administrativas para se adaptarem à presente directiva, o mais tardar em 1 de Janeiro de 1995, delas informando imediatamente a Comissão.

(2) As disposições que os Estados-membros adoptarem devem incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhados de uma tal referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 15°

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia após a sua publicação no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

---

(1) JO n° L 181, 28.6.1989, p. 47

Artigo 16°

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em ...

Pelo Conselho

ANEXO I

VARIÁVEIS E DEFINIÇÕES

VARIÁVEIS ESTATÍSTICAS

a) Informações relativas às mercadorias e passageiros:

- peso bruto em toneladas;
- tipo de frete, segundo a nomenclatura indicada no anexo II;
- discrição das mercadorias, segundo a nomenclatura indicada no anexo III;
- porto declarante;
- direcção do movimento, entrada ou saída;
- para as entradas de mercadorias: porto de carga (isto é, o porto no qual a carga foi embarcada no navio no qual chegou ao porto declarante), utilizando os portos individuais do Espaço Económico Europeu descritos na Lista de Portos e, fora do Espaço Económico Europeu, as Zonas Costeiras Marítimas descritas no Anexo IV;
- para as saídas de mercadorias: o porto de descarga (isto é, o porto no qual a carga deve ser descarregada do navio no qual deixou o porto declarante), utilizando os portos individuais do Espaço Económico Europeu descritos na Lista de Portos e, fora do Espaço Económico Europeu, as Zonas Costeiras Marítimas descritas no Anexo IV;
- nacionalidade do operador de transporte, segundo a nomenclatura indicada no anexo V;
- número de passageiros que iniciam ou concluem uma travessia.

Para as mercadorias transportadas em contentores ou unidades "roll on - roll off", é feito o levantamento das seguintes características complementares:

- número de contentores carregados;
- número de contentores vazios;
- número de unidades móveis ("roll on - roll off") carregadas;
- número de unidades móveis ("roll on - roll off") vazias.

b) Informações relativas aos navios

- número de navios;
- toneladas de registo bruto dos navios (deadweight);
- país ou território de registo dos navios, segundo a nomenclatura indicada no Anexo VI;
- tipo de navios, segundo a nomenclatura indicada no Anexo VII;
- classe de dimensão dos navios, segundo a nomenclatura indicada no Anexo VIII.

DEFINIÇÕES

(a) Contentor de transporte: elemento de equipamento de transporte

1- de carácter duradouro e, em consequência, suficientemente sólido para suportar utilizações múltiplas;
2- concebido de forma a facilitar o transporte de bens por um ou vários modos de transporte, sem rotura de carga;
3- equipado com acessórios que permitem uma manutenção simples e, especialmente, a transferência de um modo de transporte para um outro;
4- concebido de forma a ser carregado e descarregado;
5- com um comprimento de, pelo menos, 20 pés.

(b) Unidade "roll on - roll off": elemento sobre um equipamento com rodas móveis destinado ao carregamento de mercadorias, tal como um camião ou reboque, que pode ser conduzido ou rebocado para uma embarcação. Os reboques pertencentes aos portos ou aos navios estão incluídos nesta definição. As nomenclaturas devem seguir a recomendação CEE 19 "Códigos para os modos de transporte".

(c) Frete em contentor: contentores cheios ou vazios carregados no ou descarregados do navio que os transporta por mar.

(d) Frete "roll on - roll off": unidades "roll on - roll off" e mercadorias (em contentor ou não) em unidades "roll on - roll off" para ou de o navio que as transporta por mar.

(e) Tonelagem bruta de mercadorias: tonelagem de mercadorias transportadas, incluindo as embalagens mas excluindo a tara dos contentores e unidades "roll on - roll off".

(f) Operador de transporte marítimo: pessoa responsável pelo transporte, por navio, de carga ou de passageiros. O operador é retribuído através das tarifas de transporte pagas para o encaminhamento da carga ou para o transporte marítimo de passageiros, quando age na qualidade de terceiro prestador de serviços. Quando o navio é utilizado por uma pessoa para o transporte de mercadorias por sua própria conta, essa pessoa é o operador de transporte, quer o navio lhe pertença quer tenha sido fretado.

(g) Nacionalidade do operador de transporte marítimo: país onde está estabelecido o centro real da actividade comercial do operador de transporte.

ANEXO II

CLASSIFICAÇÃO DO TIPO DE FRETE

CATEGORIA[1]	CÓDIGO	DESIGNAÇÃO	Tonelagem	Número
Granel líquido	**10**	**Mercadorias a granel liquido (ausência de unidade de frete)**	**X**	
	11	Gás líquido	X	
	12	Petróleo bruto	X	
	13	Produtos petrolíferos	X	
	19	Outras mercadorias a granel líquido	X	
Granel sólido	**20**	**Mercadorias a granel seco (ausência de unidade de frete)**	**X**	
	21	Minérios	X	
	22	Carvão	X	
	23	Produtos agrícolas (ex: cereais, soja, tapioca)	X	
	29	Outras mercadorias a granel seco	X	
Contentores	**30**	**Grandes contentores**	**X**	**X**
	31	Unidades de frete de 20'	X	X
	32	Unidades de frete de 40'	X	X
	33	Unidades de frete > 20' e < 40'	X	X
	34	Unidades de frete > 40'	X	X
"roll on - roll off" (automotoras)	**50**	**Unidades automotoras móveis**	**X**	**X**
	51	Veículos rodoviários automóveis para o transporte de mercadorias, acompanhados de reboques	X(3)	X
	52	Viaturas particulares, acompanhadas de reboques e caravanas		X(2)
	53	Autocarros para passageiros		X(2)
	54	Veículos automóveis Import/Export	X	X(2)
	55	Passageiros		X(2)
	56	Animais vivos	X	X(2)
"roll on - roll off" (não automotoras)	**60**	**Outras unidades móveis**	**X**	**X**
	61	Reboques rodoviários de mercadorias e semi-reboques não acompanhados	X(3)	X
	62	Caravanas não acompanhadas e outros reboques agrícolas e industriais	X	X(2)
	63	Vagões de caminho-de-ferro, reboques para o transporte marítimo transportados por navios, batelões para transporte de mercadorias transportadas por navios	X(3)	X
Outro frete geral (incluindo pequenos contentores)	**90**	**Outro frete não classificado noutra posição**	**X**	
	91	Produtos florestais	X	
	92	Produtos ferrosos e aço	X	
	99	Outro frete geral	X	

(1) Estas categorias são compatíveis com a recomendação nº 21 da CEE-ONU

(3) Unicamente número total de unidade

(2) A quantidade registada é o peso bruto das mercadorias incluíndo a embalagem mas excluíndo o peso dos contentores e das unidades "roll on - roll off"

ANEXO III

NOMENCLATURA DE MERCADORIAS

A nomenclatura de mercadorias utilizada estará em conformidade com a NST/R, até que a sua substituição seja decidida pela Comissão, após consulta dos Estados-membros.

GRUPOS DE MERCADORIAS

Grupos de mercadorias	Capítulo da NST/R(1)	Grupos da NST/R(1)	Descrição
1	0	01	Cereais
2		02, 03	Batatas, outros produtos hortícolas frescos ou congelados, frutas frescas
3		00, 06	Animais vivos, beterrabas sacarinas
4		05	Madeira e cortiça
5		04, 09	Materiais têxteis e resíduos, outras matérias primas de origem animal ou vegetal
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Géneros alimentícios e forragens
7		18	Oleaginosas
8	2	21, 22, 23	Combustíveis minerais sólidos
9	3	31	Petróleo bruto
10		32, 33, 34	Produtos petrolíferos
11	4	41, 46	Minérios de ferro, sucata, poeiras de altos fornos
12		45	Minérios e resíduos não ferrosos
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Produtos metalúrgicos
14	6	64, 69	Cimentos, cal, materiais de construção manufacturados
15		61, 62, 63, 65	Minerais brutos ou manufacturados
16	7	71, 72	Adubos naturais ou manufacturados
17	8	83	Produtos carboquímicos, alcatrão
18		81, 82, 89	Produtos químicos, excepto produtos carboquímicos e alcatrão
19		84	Celulose e resíduos
20	9	91, 92, 93	Veículos e material de transporte, máquinas, motores, mesmo desmontados, e peças
21		94	Artigos metálicos
22		95	Vidro, indústria do vidro, produtos cerâmicos
23		96, 97	Couro, têxteis, vestuário, artigos manufacturados diversos
24		99	Artigos diversos

(1) Publicação do Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, edição de 1968

(1) Publicação do Serviço de Estatística das Comunidades Europeias, edição de 1968

ANEXO IV

ZONAS COSTEIRAS MARÍTIMAS

A nomenclatura a utilizar é a GEONOMENCLATURA aprovada para 1993 pelo

REGULAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de Fevereiro de 1993

relativo à nomenclatura dos países para as estatísticas do comércio externo da Comunidade e do comércio entre os seus Estados-membros(*)

com a seguinte reserva: os códigos 017 e 018 serão utilizados, respectivamente, para a Bélgica e o Luxemburgo, quando for necessário tratá-los separadamente.

O código comporta 4 algarismos: os três algarismos do código da nomenclatura abaixo indicada, seguidos do algarismo 0 (código 0030 para os Países Baixos, por exemplo), excepto para os países que estão divididos em várias zonas costeiras marítimas que serão caracterizadas por um quarto algarismo diferente de 0 (de 1 a 7), tal como indicado a seguir:

ZCM CÓDIGO	ZONAS COSTEIRAS MARÍTIMAS
0011	FRANÇA ATLÂNTICA/MAR DO NORTE
0012	FRANÇA MEDITERRÂNICA
0041	MAR DO NORTE ALEMÃO
0042	MAR BÁLTICO ALEMÃO
0043	RENO ALEMÃO
0051	ITÁLIA
0052	SÃO MARINO
0061	REINO UNIDO
0062	ILHA DE MAN
0063	ILHAS ANGLO-NORMANDAS
0111	ESPANHA ATLÂNTICA (NORTE DE PORTUGAL)
0112	ESPANHA MEDITERRÂNICA E ATLÂNTICA (SUL DE PORTUGAL)
0521	MAR NEGRO TURCO
0522	TURQUIA MEDITERRÂNICA
0751	MAR NEGRO RUSSO
0752	RÚSSIA BÁLTICA
0753	RÚSSIA ASIÁTICA

(*) JO nº L 25, 2.2.1993, p.11

2041	MARROCOS MEDITERRÂNICO
2042	MARROCOS DA ÁFRICA OCIDENTAL
6241	ISRAEL MEDITERRÂNICO
6242	ISRAEL, MAR VERMELHO
6321	ARÁBIA SAUDITA, MAR VERMELHO
6322	ARÁBIA SAUDITA, GOLFO
4001	EU ATLÂNTICO NORTE
4002	EU ATLÂNTICO SUL
4003	EU GOLFO
4004	EU PACÍFICO SUL
4005	EU PACÍFICO NORTE
4006	EU GRANDES LAGOS
4007	PORTO RICO
4041	CANADÁ ATLÂNTICO
4042	CANADÁ GRANDES LAGOS E ALTO SÃO LOURENÇO
4043	COSTA OCIDENTAL CANADIANA
4801	COSTA NORTE DA COLÔMBIA
4802	COSTA OCIDENTAL DA COLÔMBIA
	Com os códigos suplementares
9991	INSTALAÇÕES "OFF-SHORE"
9992	DESCARGA NO MAR E AGREGADOS

ANEXO V

NACIONALIDADE DO OPERADOR

A nomenclatura a utilizar é a GEONOMENCLATURA aprovada para 1993 pelo

REGULAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de Fevereiro de 1993

relativo à nomenclatura dos países para as estatísticas do comércio externo da Comunidade e do comércio entre os seus Estados-membros(*)

com a seguinte reserva: os códigos 017 e 018 serão utilizados, respectivamente, para a Bélgica e o Luxemburgo, quando for necessário tratá-los separadamente.

(*) JO nº L 25, 2.2.1993, p. 11

ANEXO VI

NACIONALIDADE DE REGISTO DO NAVIO

A nomenclatura a utilizar é a GEONOMENCLATURA aprovada para 1993 pelo

REGULAMENTO (CEE) Nº 208/93
de 1 de Fevereiro de 1993

relativo à nomenclatura dos países para as estatísticas do comércio externo da Comunidade e do comércio entre os seus Estados-membros(*)

com a seguinte reserva: os códigos 017 e 018 serão utilizados, respectivamente, para a Bélgica e o Luxemburgo, quando for necessário tratá-los separadamente.

O código consiste em 4 algarismos: os três algarismos do código da nomenclatura a seguir indicada, seguidos pelo algarismo 0 (código 0010 para França, por exemplo), excepto para os países que têm vários registos.

No caso de os países terem vários registos, o código será:

0061	REINO-UNIDO
0062	ILHA DE MAN
0063	ILHAS ANGLO-NORMANDAS
0101	PORTUGAL
0102	PORTUGAL (MER)
0111	ESPANHA
0112	ESPANHA (REBECA)
4001	ESTADOS UNIDOS
4002	PORTO RICO
4611	ILHAS VIRGENS BRITÂNICAS
4612	MONTSERRAT
8141	OCEÂNIA NEO-ZELANDESA
8142	ILHAS COOK
8901	OUTRAS REGIÕES POLARES
8902	TERRITÓRIO ANTÁRCTICO FRANCÊS

(*) JO nº L 25, 2.2.1993, p. 11

ANEXO VII

Nomenclatura do tipo do navio (ICST-COM)

	Tipo	Categorias incluídas em cada tipo de navio
01.	Granéis líquidos	petroleiro navio-cisterna para produtos químicos batelão-cisterna transportador de gás liquefeito outros navios-cisterna
02.	Granéis secos	petroleiro/graneleiro graneleiro
03.	Transportador especializado	transportador de batel_es transportador de produtos químicos transportador de combustíveis irradiados transportador de gado transportador de veículos outro transportador especializado
04.	Contentor	porta-contentores integral
05.	"roll on - roll off"	navio para manutenção "roll on-roll off" e para passageiros porta-contentores de manutenção "roll on-roll off" outro frete de manutenção "roll on-roll off"
06.	Mercadorias gerais, não especializadas	navio-frigorífico transportador combinado contentor/passageiros navio de carga misto transportador de mercadorias gerais, de um só convés transportador de mercadorias gerais, com vários convés batelão impelido/rebocado, para cargas secas
07.	Passageiros	navios para cruzeiros outros navios concebidos unicamente para o transporte de passageiros
08.	Pesca(*)	embarcações de pesca(*) navio-fábrica para o tratamento de peixe(*)
09.	Actividades "off-shore"	sondagem e exploração(*) abastecimento "off-shore"
10.	Diversos (*)	rebocadores(*) navio de draga(*) investigação/exploração(*) outros navios e embarcações não especificados noutra posição(*)

(*) Não abrangidos por esta directiva

ANEXO VIII

Classes de dimensão dos navios, expressas em toneladas de registo bruto

Esta nomenclatura refere-se unicamente às embarcações de 100 toneladas brutas ou mais

GRUPO	LIMITE INFERIOR toneladas de registo bruto	LIMITE SUPERIOR toneladas de registo bruto
01	-	até 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 e mais	-

Nota:

No caso de serem tidos em conta, para efeitos da presente directiva, navios de menos de 100 toneladas brutas, ser-lhes-á atribuído um código do grupo "99".

ANEXO IX

ESTRUTURAS DOS CONJUNTOS DE DADOS ESTATÍSTICOS

Os conjuntos de dados especificados neste anexo definem a periodicidade das estatísticas sobre o transporte marítimo exigidas pela Comunidade. Cada conjunto define uma repartição cruzada num número limitado de dimensões em diferentes níveis das nomenclaturas, com agregação em todas as outras dimensões e para a qual são necessárias estatísticas de boa qualidade.

As estatísticas sobre as mercadorias, conjunto de dados B1, serão transmitidas após um período transitório, no final do qual o progresso técnico tornará possível a codificação do tipo de mercadoria (ver artigo 10º).

Estatísticas sumárias e pormenorizadas

* Os conjuntos de dados a fornecer relativamente aos portos seleccionados, para as mercadorias e os passageiros, são: A1, A2, B2, C1, D1, E1 e F1;

* Os conjuntos de dados a fornecer relativamente aos portos seleccionados, para as mercadorias, mas não para os passageiros, são: A1, A2, A3, B1, C1, E1 e F1;

* Os conjuntos de dados a fornecer relativamente aos portos seleccionados, para os passageiros, mas não para as mercadorias, são: A3, D1 e F1;

* O conjunto de dados a fornecer relativamente aos portos não seleccionados (nem para as mercadorias, nem para os passageiros), é: A3;

Conjunto de dados A1: Transportes marítimos nos principais portos europeus, por porto, tipo de frete e relação
Periodicidade: Trimestral

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algarismos	A1
	ano de referência	4 algarismos	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algarismo	(1,2,3,4)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algarismo	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	tipo de frete	código com 1 algar.	Tipo de frete, Anexo II (categorias 1,2,3,5,6,9)
Dado: Peso bruto das mercadorias em toneladas			

Conjunto dos dados A2: Transportes marítimos, excepto em contentores ou unidades móveis, nos principais portos europeus, por porto, tipo de frete e relação
Periodicidade: Trimestral

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algarismos	A2
	ano de referência	4 algarismos	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algarismo	(1,2,3,4)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algarismo	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	tipo de frete	código com 2 algar.	Tipo de frete, Anexo II (contentores e "roll on-roll off" excluídos) (subcategorias 11,12,13,19,21,22,23,29,91,92,99)
Dado: Peso bruto das mercadorias em toneladas			

Conjunto dos dados A3: Informações solicitadas aos portos relativamente aos quais não são solicitadas estatísticas pormenorizadas (cf. nº 3 do artigo 4º)

Periodicidade: Anual

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algarismos	A3
	ano de referência	4 algarismos	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algarismo	(0)
	porto declarante	5 letras do alfab.	todos os portos da Lista de Portos
	direcção	1 algarismo	Entrada, saída (1,2)
Dado: Peso bruto das mercadorias em toneladas Número de passageiros			

Conjunto de dados B1: Transportes marítimos nos principais portos europeus por porto, tipo de frete, mercadoria e relação

Periodicidade: Anual

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algarismos	B1
	ano de referência	4 algarismos	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algarismo	(0)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algarismo	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	tipo de frete	código com 1 algar.	Tipo de frete, Anexo II (categorias 1,2,3,5,6,9)
	mercadoria	código com 2 algar.	Nomenclatura de Mercadorias, Anexo III
Dados: Peso bruto das mercadorias em toneladas			

Conjunto de dados C1: Transportes marítimos, em contentores ou "roll on-roll off", nos principais portos europeus, por porto, tipo de frete, relação e situação de carga

Periodicidade: Trimestral

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algar.	C1
	ano de referência	4 algar.	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algar.	(1,2,3,4)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algar.	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	tipo de frete	código com 2 algar.	Tipo de frete, Anexo II (contentores e "roll on - roll off" unicamente) (subcategorias 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)
Dados: Peso bruto das mercadorias em toneladas (tipo de frete: subcategorias 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63) Número de unidades (tipo de frete: subcategorias 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63) Número de unidades em carga (tipo de frete: subcategorias 31,32,33,34,51,61,63) Numero de unidades vazias (tipo de frete: subcategorias 31,32,33,34,51,61,63)			

Conjunto de dados D1: Transporte de passageiros nos principais portos europeus, por relação
Periodicidade: Trimestral

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algar.	D1
	ano de referência	4 algar.	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algar.	(1,2,3,4)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algar.	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	nacionalidade do operador	código com 3 algar.	Geonomenclatura, Anexo V
	nacionalidade de registo do navio	código com 4 algar.	Nacionalidade de registo do navio, Anexo VI
Dado: Número de passageiros			

Conjunto de dados E1: Transportes marítimos nos principais portos europeus, por porto, tipo de frete, relação, nacionalidade do operador e nacionalidade de registo do navio
Periodicidade: Anual

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algar.	E1
	ano de referência	4 algar.	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algar.	(0)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algar.	Entrada, saída (1,2)
	porto de carga/descarga	5 letras do alfab.	Portos EEE da Lista de Portos
	relação	código com 4 algar.	Zonas Costeiras Marítimas, Anexo IV
	tipo de frete	código com 1 algar.	Tipo de frete, Anexo II (categorias 1,2,3,5,6,9)
	nacionalidade do operador	código com 3 algar.	Geonomenclatura, Anexo V
	nacionalidade de registo do navio	código com 4 algar.	Nacionalidade de registo do navio, Anexo VI
Dado: Peso bruto das mercadorias em toneladas			

Conjunto dos dados F1: Tráfego portuário nos principais portos europeus, por porto, tipo e dimensão do navio que carrega ou descarrega o frete
Periodicidade: Trimestral

	Elementos	Pormenor dos códigos	Nomenclaturas
Dimensões	quadro	2 algar.	F1
	ano de referência	4 algar.	(p.e. 1995)
	trimestre de referência	1 algar.	(1,2,3,4)
	porto declarante	5 letras do alfab.	Portos EEE seleccionados da Lista de Portos
	direcção	1 algar.	Entrada, saída (1,2)
	tipo de navio	código com 1 algar.	Tipo de navio, Anexo VII
	dimensão do navio	código com 2 algar.	Classe de registo bruto (deadweight), Anexo VIII
Dados: Número de navios Toneladas de registo bruto dos navios			

FICHA FINANCEIRA

COMPONENTE 1 - IMPLICAÇÕES FINANCEIRAS

1. **Designação da acção**

Proposta de directiva do Conselho relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros.

2. **Rubrica orçamental implicada:**

Capítulo B5-600

Milhões de ecus

Dotações autorizadas 1994		**Dotações solicitadas 1995**		**Variações em %**	
autorizações	pagamentos	autorizações	pagamentos	autorizações	pagamentos
1	2	3	4	5 = 3/1	6 = 4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. **Base jurídica**

- Artigo 213° do Tratado;

- Comunicação da Comissão ("Livro Branco") de 2 de Dezembro de 1992, intitulada "O desenvolvimento futuro da política comum dos transportes - abordagem global para a determinação de um quadro comunitário que garanta uma mobilidade duradoura";

- Decisão 93/464/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa ao programa-quadro para as acções prioritárias no domínio da informação estatística 1993/1997 (JO n° L 219 de 28 de Agosto de 1993);

- Decisão 89/382/CEE do Conselho, de 19 de Junho de 1989, que cria o Comité do Programa Estatístico das Comunidades Europeias (JO n° L 181 de 28 de Junho de 1989).

4. Descrição da acção

4.1 Objectivo geral da acção

A presente directiva do Conselho destina-se a proporcionar aos responsáveis das Instituições e dos Governos nacionais informações **estatísticas harmonizadas** necessárias à elaboração, ao acompanhamento, ao controlo e à avaliação da política marítima comunitária. Estes resultados destinam-se igualmente aos actores da vida socioeconómica da Comunidade, no âmbito da realização do mercado interno e podem também contribuir para melhorar a competitividade da economia europeia no plano internacional. Finalmente, eles constituem uma parte integrante da informação necessária aos institutos de investigação e às universidades.

4.2 Período abrangido pela acção e modalidades

Plurianual (recolha de informações estatísticas com carácter permanente).

5. Classificação da despesa/receita

5.1 ~~DO~~/DNO

5.2 DD/~~DND~~

5.3 Tipos de receitas

Venda dos resultados estatísticos (bases de dados, publicações) cobrindo parcialmente as respectivas despesas de produção.

6. Natureza da despesa/receita

Para a acção prevista, parte integrante do programa estatístico, a contribuição do orçamento comunitário só representa uma pequena parcela do custo real da recolha de dados, da ordem de 1% a 5%. Com efeito, as actividades estatísticas em geral e a realização da recolha de informações, em particular, recorrem largamente ao princípio da subsidiariedade, e as despesas de funcionamento e de gestão estão a cargo, quase exclusivamente, das administrações nacionais. Contudo, a despesa é essencial para incitar à normalização dos dados recolhidos, e à sua elaboração, bem como à sua divulgação junto das populações visadas pela acção.

A despesa é assim co-financiada pelo sector público (orçamentos dos serviços estatísticos nacionais) e pelo sector privado (receitas das vendas dos produtos estatísticos).

7. Incidência financeira

7.1 Modo de cálculo do custo total da acção (definição dos custos unitários).

Na medida em que devem ser realizadas extensões dos sistemas de recolha existentes, ou que devem ser desenvolvidos novos sistemas de recolha estatística, a contribuição do orçamento comunitário calcula-se com base nas seguintes hipotéses (montantes em milhares de ecus constantes, valor de 1993):

- concurso até 50% para os investimentos iniciais;

- concurso até 6,66% para as despesas de funcionamento e isto, unicamente, durante os três primeiros anos de funcionamento.

* DOTAÇÕES OPERACIONAIS B5-600: **2400** (em milhares de ecus constantes, valor de 1993)

Correspondendo a contribuições para os institutos nacionais de estatística dos Estados-membros.

7.2 Discriminação por elementos do custo da acção

O total das despesas, isto é, 2 400 000 ecus constantes, *valor de 1993*, pode ser atribuído à politica de funcionamento do mercado único e é abrangido pelo capitulo B5-600 do orçamento.

Estas despesas correspondem a despesas que os institutos nacionais de estatística dos Estados-membros devem efectuar, para definir e aplicar as alterações de que necessitam os respectivos sistemas de recolha e de exploração de estatísticas de transporte marítimo (estudo das alterações a introduzir nos sistemas de recolha existentes, elaboração dos novos programas informáticos necessários, custos suplementares de recolha e custos suplementares informáticos de funcionamento induzidos pela directiva - a parte respectiva de cada um destes elementos varia segundo os Estados-membros).

7.3 Calendário indicativo das dotações

7.3.1

	1995	1996	1997	1998	1999 e seguintes	Total
Dotações de autorização	800	720	540	340	/	2400
Dotações de pagamento						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 e seguintes						
Total	800	720	540	340	/	2400

7.3.2

8. Disposições antifraude previstas

- A informação estatística é considerada um instrumento objectivo de avaliação dos programas de acção comunitários e contribui, deste modo, para a consolidação do dispositivo antifraude.

- A verificação das informações fornecidas é efectuada pelos serviços da Comissão antes do pagamento, atendendo às obrigações contratuais e aos princípios de economia e de boa gestão financeira ou global. Em todos os acordos ou contratos celebrados entre a Comissão e os beneficiários dos pagamentos, encontram-se incluídas disposições antifraude (controlo, entrega de relatórios, etc.).

9. Elementos de análise custo-eficácia

9.1 Objectivos específicos e quantificáveis, população visada

- Os objectivos específicos mencionados no ponto 4.1 relacionam-se com as disposições do Tratado do Acto Único Europeu e do Tratado de Maastricht relativas à realização do mercado interno. Trata-se de proporcionar, aos responsáveis das Instituições e dos Governos nacionais, as informações **estatísticas harmonizadas** necessárias à elaboração, ao acompanhamento, ao controlo e à avaliação da politica marítima comunitária. Estes resultados destinam-se igualmente aos actores da vida socioeconómica da Comunidade, no âmbito da realização do mercado interno e podem também contribuir para melhorar a competitividade da economia europeia no plano internacional. Finalmente, eles constituem uma parte integrante da informação necessária aos institutos de investigação e às universidades

- População visada: Comissão; Estados-membros; actores da vida socioeconómica; institutos de investigação e universidades.

9.2 Justificação da acção

Esta acção tem os seguintes objectivos:

- Proporcionar às instituições comunitárias os elementos quantitativos para elaborar, acompanhar e avaliar qualquer programa de acção em conformidade com o nº 2 do artigo 3º do Regulamento Financeiro: **"contribui, portanto, para uma utilização mais eficaz e pertinente do orçamento comunitário"**;

- Proporcionar às administrações nacionais estatísticas comparáveis do conjunto dos Estados-membros, para avaliar e controlar a evolução dos programas políticos comunitários;

- Fornecer aos actores políticos, económicos e sociais da Comunidade as informações numéricas necessárias para adoptarem e avaliarem as suas decisões nos respectivos domínios de actividades: é, portanto, um elemento essencial do mercado europeu da informação;

- Permitir que a Comunidade científica disponha das informações necessárias para fazer progredir as análises e o conhecimento da vida económica e social da Comunidade.

- Necessidade da intervenção orçamental comunitária

O financiamento desta acção assenta, essencialmente, nos Estados-membros, que dispõem já de sistemas de recolha de dados no domínio do transporte marítimo. No entanto, em alguns Estados-membros, esses sistemas são incompletos (ou inadaptados) e, sobretudo, os resultados obtidos não estão harmonizados entre os Estados.

A contribuição do orçamento comunitário deve permitir acelerar as mutações necessárias nos diferentes países.

- Escolha das modalidades de intervenção

• vantagem relativamente às medidas alternativas previstas

Se a Comissão assumisse o encargo de financiar totalmente este programa, o custo seria extremamente elevado para um resultado certamente menos fiável, sendo uma tal organização contrária ao princípio da subsidiariedade.

• análise de acções semelhantes eventualmente desenvolvidas aos níveis comunitário ou nacional

Foram já levadas a cabo acções semelhantes para as estatísticas relativas aos transportes internos de mercadorias (ferroviários, rodoviários, por vias navegáveis internas). Tiveram por consequência a harmonização regular, apesar de lenta, das metodologias seguidas nos diferentes Estados-membros.

• efeitos derivados e multiplicadores esperados:

- os resultados da acção contribuem para melhorar a informação estatística utilizada no âmbito dos trabalhos relacionados com a politica dos transportes e para a convergência no mercado interno.

- a recolha de informação estatística respeita o principio da subsidiariedade e os sistemas nacionais asseguram a recolha ao nível de cada Estado-membro. O programa estatístico comunitário torna-se uma parte integrante dos programas estatísticos nacionais, contribuindo assim para criar um espaço estatístico europeu.

• efeitos multiplicadore:

- efeito de condução para um espaço estatístico europeu e, portanto, para uma maior integração comunitária dos sistemas estatísticos nacionais.

- Principais factores de incerteza que podem afectar os resultados específicos da acção:

• podem surgir dificuldades se alguns Estados-membros - ou a Comissão - não conseguirem libertar, efectivamente, os recursos necessários para levar a acção a bom termo.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção

Enquanto elemento do programa estatístico comunitário, a acção é acompanhada neste âmbito.

O desenvolvimento do programa estatístico é permanentemente acompanhado, através de um quadro de instrumentos que define, para cada projecto, os objectivos operacionais e os recursos necessários, com base no princípio programação - realização. No início de cada ano, o Eurostat prepara um relatório acerca do avanço do programa no decurso do ano precedente. Este relatório inclui três partes:

- a primeira sintetiza, em relação a cada política, as principais realizações do ano;

- a segunda descreve, para cada projecto, o objectivo fixado e os resultados obtidos;

- a terceira fornece estatísticas acerca da utilização dos recursos humanos, orçamentais, informáticos e administrativos, durante o ano precedente.

Está, ademais, previsto que, após três anos de funcionamento, a Comissão apresente ao Parlamento, ao Conselho e ao Comité Económico e Social um relatório sobre a experiência adquirida na aplicação desta directiva (isto é, em 1998, se o primeiro ano de recolha for 1995).

9.4 Coerência com a programação financeira

- A acção está prevista na programação financeira da DG para os anos em questão?

Sim

10. Despesas administrativas (parte A do orçamento)

10.1 A acção proposta implica um aumento do número de efectivos da Comissão? Em caso afirmativo, quantos?

SIM, com o crescimento anual a seguir indicado.

	Funcionários
	Novos postos de trabalho
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 e seguintes	2
Total	10

Os efectivos necessários à realização da acção serão objecto de um pedido específico no âmbito da atribuição de recursos decidida pela Comissão, com base nos futuros orçamentos e, sob reserva das decisões da autoridade orçamental em matéria de novos postos de trabalho, poderão ser obtidos por redistribuição interna.

10.2 Indique o montante das despesas de funcionamento e de pessoal geradas pela proposta de acção. Explique o modo de cálculo.

indicadores: 1994 - custo anual dos postos de trabalho (estimativa)

Base: custo médio de um posto de trabalho ao nível B2:

91 095 ecus, dos quais 72 968 ecus para pessoal
18 127 ecus para funcionamento

Agente:	Funcionários	
	Título A1	Título A2
Despesas:	Pessoal	Funcionamento
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

Custo expresso em ecus constantes valor de 1994

(1) O primeiro funcionário (nível A) deverá ser afectado no início de 1995, sendo o segundo funcionário (nível B) afectado em meados desse ano.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS
E, EM ESPECIAL, NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

Titulo da proposta
Proposta de directiva do Conselho relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros.

Número de referência do documento

A proposta

1. **Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que motivo é necessária uma legislação comunitária neste domínio e quais são os seus principais objectivos?**

   A acção proposta tem por objectivo a produção de informações estatísticas **harmonizadas** em matéria de transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, necessárias à elaboração, ao acompanhamento, ao controlo e à avaliação da política marítima comunitária, numa base comparável com a informação disponível para os outros modos de transporte. As informações estatísticas actualmente disponíveis nos Estados-membros são incompletas e as que existem não são, frequentes vezes, comparáveis entre os países, devido a práticas nacionais divergentes.

O impacto sobre as empresas

2. **Quem será afectado pela proposta?**

   - que sectores de empresas
   As empresas abrangidas são, principalmente, da classe 61.10 (Transportes marítimos) da Nomenclatura Estatística das Actividades Económicas na Comunidade Europeia, NACE (Rev.1), às quais é preciso acrescentar um pequeno número de empresas de outros sectores que realizam transportes marítimos por conta própria. Estão igualmente implicadas as empresas da classe 63.40 (Actividades de agentes transitórios, aduaneiros e similares de apoio ao transporte), quando agem enquanto representantes das empresas comunitárias abrangidas, ou por conta de empresas de países terceiros cujas embarcações fazem escala nos portos da Comunidade, para carregar ou descarregar mercadorias, ou para embarcar ou desembarcar passageiros.

Finalmente, dado que certos Estados-membros organizam a sua recolha de informações tendo como intermediários da recolha os portos marítimos, estão também implicadas as empresas da classe 63.22 (Outras actividades auxiliares dos transportes por água).

- que dimensões de empresas (parte das pequenas e médias empresas)
Em princípio, são abrangidas empresas de todas as dimensões, mas estão previstas disposições indirectas para limitar o encargo estatístico susceptível de recair sobre as pequenas e médias empresas.
Foi, assim, deixada aos Estados-membros a possibilidade de eliminar do âmbito da directiva as operações realizadas por navios de pequeníssima dimensão (que pertencem, em geral, a empresas pequenas ou médias). Além disso, está previsto solicitar apenas estatísticas muito sumárias relativamente aos movimentos realizados nos portos mais pequenos - portos que, não sendo portos de comércio, estão, em qualquer caso, excluídos do âmbito da directiva.

- **existem zonas geográficas especiais na Comunidade onde essas empresas estejam implantadas?**
Com excepção do Luxemburgo estão abrangidos todos os países da Comunidade.

3. **Que medidas devem as empresas adoptar, para se conformarem com a proposta?**
As empresas que possuam ou explorem embarcações que escalem os portos da Comunidade, para carregar ou descarregar mercadorias, ou para embarcar ou desembarcar passageiros, devem fornecer os dados necessários para satisfazer a directiva, quer directamente, quer por intermédio do respectivo agente nos portos.

Isto traduzir-se-á no fornecimento de informações suplementares relativamente às que as empresas já fornecem actualmente aos Estados-membros, e em alterações nos conceitos e sobretudo nas nomenclaturas utilizadas nas declarações.

4. **Que efeitos económicos terá a proposta?**

- sobre o emprego:
- sobre os investimentos e a criação de novas empresas:
- sobre a competitividade das empresas:

Efeito indirecto, na medida em que o conhecimento do mercado pode conduzir a uma melhoria da competitividade.

5. **A proposta inclui medidas que tenham em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (exigências reduzidas ou diferentes, etc.)?**
Sim, indirectamente (cf. 2 acima).

A eliminação, possível, das operações realizadas por navios de muito pequena dimensão (menos de 100 toneladas brutas) conduzirá, sem dúvida, a não solicitar as empresas muito pequenas.

Ademais, os movimentos realizados nos pequenos portos de comércio (os portos que não são portos de comércio estão, em qualquer caso, excluídos), só são objecto de estatísticas extremamente sumárias, o que faz com que as pequenas e médias empresas, implicadas muitas vezes apenas nos transportes locais entre esses pequenos portos, não sejam, de qualquer modo, muito solicitadas.

Consulta

6. Lista das organizações que foram consultadas acerca da proposta; exposição dos elementos essenciais das respectivas posições.

As versões sucessivas do projecto de directiva foram objecto de debate no decurso de três reuniões (7-8/10/1992; 9-10/12/1992; 20-22/1/1993) de uma "task-force ad-hoc", cuja criação tinha sido decidida na reunião de 9-10/3/1992 do Comité de Coordenação das Estatísticas dos Transportes. Em seguida, o projecto assim elaborado foi debatido nas reuniões de 9-10/3/1993 e 12-13/5/1993 do mesmo Comité. Uma última reunião da "task-force" realizou-se em 26-27/5/1993.

O representante da "European Community Shipowners Association" (ECSA), e o presidente do subgrupo dos peritos estatísticos do grupo comunitário dos portos foram convidados para todas essas reuniões e participaram em algumas delas. Apoiaram, na globalidade, o projecto, para cujo conteúdo tinham sido consultados desde o início dos trabalhos.

Com efeito, aquando da fase de consulta dos utilizadores acerca das suas necessidades estatísticas, em 1990, o ECSA (então CAACE) e o "European Shippers Council" (ESC) comunicaram as suas necessidades em matéria de estatísticas de transporte, necessidades que consistem em estatísticas que descrevam o conjunto da cadeia do transporte do comércio internacional e, especialmente, a parte de transporte marítimo.

O Grupo comunitário dos portos definiu, por seu lado, as suas necessidades em matéria de estatísticas de transporte marítimo numa série de reuniões que se iniciaram em 1990 e nas quais participou o Eurostat. Os pedidos dos portos, incluindo no que se refere ao nível do pormenor das informações a recolher, constituíram um elemento importante na definição do conteúdo da presente directiva.

No essencial as necessidades manifestadas no que se refere às estatísticas de transporte marítimo serão satisfeitas pela directiva.

FICHA COMPLEMENTAR RELATIVA AOS PAÍSES EFTA DO EEE

Título da proposta
Proposta de directiva do Conselho relativa ao levantamento estatístico dos transportes marítimos de mercadorias e de passageiros.

Impacto sobre os países EFTA do EEE

Os países da EFTA do EEE estão interessados no projecto de directiva, a cuja discussão estiveram associados.

Alguns deles participaram, com efeito, nas reuniões da "task-force", no decurso das quais foi discutido o projecto.

As reuniões de Março de 1992 e de Março e Maio de 1993 do Comité de Coordenação das Estatísticas dos Transportes foram reuniões conjuntas CEE/EFTA.

Ficha financeira

A ficha financeira anexa só se refere aos Estados-membros da União Europeia, não abrangendo, portanto, as contribuições financeiras destinadas aos países EFTA do EEE.

ISSN 0257-9553

COM(94) 275 final

DOCUMENTOS

PT **07 17**

N.° de catálogo : CB-CO-94-292-PT-C

ISBN 92-77-71267-8

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo