COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

# INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

**acerca de los resultados de los estudios piloto llevados a cabo por los Estados miembros sobre estadísticas relativas al transporte de pasajeros por vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/974**

## 1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

En Europa, las vías navegables interiores desempeñan un papel importante en el sistema de transportes y hay grandes posibilidades de que este papel adquiera una relevancia aún mayor. Dentro de la Unión Europea, veinte Estados miembros tienen vías navegables interiores y doce de ellos cuentan con una red de vías navegables interconectadas.

En su Informe sobre la liberación del potencial de los servicios de transporte de pasajeros por vías navegables[1], el Parlamento Europeo destaca la importancia de las estadísticas sobre el transporte de mercancías y de pasajeros en la elaboración de planes y políticas para el sector del transporte marítimo y por vías navegables. Asimismo, pide a la Comisión Europea que «desarrolle un sistema de recopilación armonizada de datos estadísticos sobre accidentes e incidentes de embarcaciones de navegación interior, incluidos datos relativos al tráfico transfronterizo».

La Comisión aspira a promover y reforzar la posición competitiva de las vías navegables interiores en el sistema de transportes y a facilitar su integración en la cadena logística intermodal[2].

El Reglamento (UE) 2018/974[3] no contempla las estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Los datos fundamentales necesarios para evaluar el tamaño de este mercado y su potencial de crecimiento serían el número de pasajeros por país y por sector de mercado individual, como cruceros fluviales, minicruceros, transbordadores y transporte urbano. De ser posible, la recopilación de datos sobre pasajeros-kilómetros constituiría un indicador fiable para medir el rendimiento del sector.

El artículo 5 del Reglamento (UE) 2018/974 impone a la Comisión la obligación de estudiar, junto con los Estados miembros, la manera de elaborar estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, incluidos los servicios de transporte transfronterizos.

> *Artículo 5*
>
> *Estudios piloto*
>
> *1. A más tardar el 8 de diciembre de 2018, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros, elaborará una metodología adecuada para la recopilación de estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, incluidos los servicios de transporte transfronterizos.*
>
> *2. A más tardar el 8 de diciembre de 2019, la Comisión pondrá en marcha estudios piloto voluntarios que llevarán a cabo los Estados miembros proporcionando información, dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, sobre la existencia de datos estadísticos relativos al transporte de pasajeros por vías navegables interiores, incluidos los servicios de transporte transfronterizos por vías navegables interiores. Tales estudios piloto tendrán por objeto evaluar la viabilidad de recopilar esos nuevos tipos de datos, los costes derivados de su recopilación y su calidad estadística.*

---

1 Informe sobre la liberación del potencial de los servicios de transporte de pasajeros por vías navegables (2015/2350 (INI)), de 19.10.2016.

2 Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144 final.

3 Reglamento (UE) 2018/974 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores (DO L 179 de 16.7.2018, p. 14).

*3. A más tardar el 8 de diciembre de 2020, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los resultados de los estudios piloto. En función de los resultados del informe y dentro de un período de tiempo razonable, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo de modificación del presente Reglamento por lo que respecta a las estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, incluidos los servicios de transporte transfronterizos.*

*4. Si procede, y teniendo en cuenta el valor añadido de la Unión, se contribuirá a la financiación de los citados estudios piloto con cargo al presupuesto general de la Unión.*

Eurostat, en colaboración con los Estados miembros, comenzó a elaborar una metodología para la recopilación de estadísticas relativas al transporte de pasajeros por vías navegables interiores.

En octubre de 2016, Eurostat creó un grupo de trabajo con el mandato de trabajar en un proyecto de metodología para la recopilación de datos estadísticos relativos al transporte de pasajeros por vías navegables interiores. El grupo de trabajo estaba formado por Estados miembros voluntarios (Alemania, Austria, Croacia, Francia, Países Bajos, Polonia y Rumanía), la Comisión (Eurostat y la Dirección General de Movilidad y Transportes) y la Comisión Central para la Navegación del Rin. Su primera reunión se celebró el 28 de febrero de 2017 y la segunda fue organizada el 18 de octubre de 2017, inmediatamente después de la reunión de 2017 del Grupo de Expertos sobre vías navegables interiores. El Grupo de Expertos y el Grupo Coordinador de las Estadísticas de Transporte (CGST, por sus siglas en inglés) supervisaron y examinaron los trabajos sobre la metodología en sus reuniones de 2017 y 2018.

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/974, este proyecto de metodología se finalizó en diciembre de 2018 y dio lugar a una fase de prueba con estudios piloto financiados mediante subvenciones de la UE. En junio/julio de 2019, siete países pusieron en marcha estudios piloto: Alemania, Austria, Croacia, Países Bajos, Polonia, Rumanía y Suecia. Los estudios piloto evaluaron el proyecto de metodología y realizaron observaciones sobre la viabilidad, los costes, la carga y la calidad estadística de sus datos acerca del transporte de pasajeros por vías navegables interiores.

Los países facilitaron sus estudios piloto e informes sobre la recopilación de datos y la aplicación del proyecto de metodología en junio/julio de 2020.

El presente informe presenta los resultados de los estudios piloto en lo que respecta a la viabilidad de recopilar nuevos datos y su calidad estadística, la metodología correspondiente, y los costes y cargas para los Estados miembros.

Asimismo, el informe expone brevemente los resultados de una encuesta a los países sobre estadísticas relativas al transporte de pasajeros por vías navegables interiores realizada en marzo de 2020. La encuesta tenía por objeto proporcionar una visión general de la situación en los Estados miembros más allá de los siete países que estaban llevando a cabo estudios piloto.

## 2. RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS PILOTO SOBRE LAS ESTADÍSTICAS DE PASAJEROS

Los estudios piloto se enfocaron en dos resultados:

a. Un informe que describía la aplicación del proyecto de metodología, proponía mejoras metodológicas y evaluaba la viabilidad, los costes, la carga y la calidad estadística de una posible recogida de datos estadísticos sobre transporte de pasajeros.

b. Datos recabados en cada país para los siguientes cuadros:

- A1 (número de pasajeros transportados por país de embarque, país de desembarque, tipo de transporte y tipo de buque);
- A2 (cruceros fluviales: número de pasajeros, pasajeros-kilómetros y número de viajes por región de embarque, región de desembarque, nacionalidad del buque y tipo de crucero);
- B1 (número de pasajeros-kilómetros recorridos por tipo de buque que no sea un buque de crucero fluvial), y
- C1 (número de buques registrados en un país por tipo de buque, capacidad del buque y edad del buque).

## 2.1. FUENTES DE DATOS Y METODOLOGÍA

Este apartado resume las fuentes de datos que se utilizaron y la metodología que se aplicó en los siete países que llevaron a cabo estudios piloto.

### Austria

El sistema de identificación automática (SIA), que se utiliza para seguir y localizar buques, cumple los requisitos para constituir una fuente de datos. El transpondedor SIA instalado en un buque permite el intercambio de información relacionada con el posicionamiento y la identificación entre los distintos buques. Para respaldar este sistema, Austria cuenta con veintitrés estaciones de base del sistema «Servicio de información del río Danubio», que reciben datos del SIA sobre vías navegables interiores. Los conjuntos de datos del SIA contienen un conjunto de datos por barco y por día. Dichos conjuntos de datos se extraen de la información del SIA e incluyen veintitrés variables.

Los nombres de las empresas navieras se extraen del registro estadístico de empresas, aunque las empresas navieras extranjeras no están obligadas a notificárselo a las autoridades austriacas cuando transportan pasajeros en Austria. Los datos del SIA proporcionan información sobre todos los buques que operan en la parte austriaca del Danubio, incluidos datos y posiciones, pero resulta más difícil contactar con las empresas extranjeras.

Los datos del SIA no son suficientes para identificar la ubicación de los embarques y desembarques de los grandes cruceros transfronterizos, ya que solo se reciben datos del SIA relativos a la parte austriaca del Danubio y en relación con unos pocos kilómetros después de haber pasado la frontera. Puede recurrirse al rastreo web para obtener información sobre horarios y rutas, y el sitio web www.cruisecompete.com es un buen punto de referencia para los trayectos relativos a Austria. Dada la sencillez y la claridad de la estructura y la ejecución de este sitio web, resulta muy apropiado para el rastreo en internet. Asimismo, se obtuvo información sobre horarios de transbordadores y otros viajes de un día consultando los sitios web de empresas individuales.

El registro de buques permite registros tanto obligatorios como facultativos, en función de determinados criterios. El estudio piloto concluyó que la calidad del registro es insuficiente

para facilitar los datos necesarios para el conjunto de datos C1. Además, en su estado actual, el registro solo está disponible en formato impreso, aunque está prevista su digitalización.

Otras fuentes de datos sobre pasajeros son Viadonau (recopila datos de pasajeros de buques respecto a viajes de un día de forma voluntaria para su informe anual), Donauraum Wien (proporciona un total anual de cifras de pasajeros en relación con cada barco) y una esclusa situada en la frontera entre Alemania y Austria (publica cifras de pasajeros y datos sobre el número de buques que cruzan la esclusa).

La metodología de recopilación de datos distinguía entre las empresas de cruceros fluviales y las demás empresas que ofrecen servicios de transporte de pasajeros.

Se estableció contacto con las cinco empresas de cruceros fluviales ubicadas en Austria (a través de entrevistas con expertos, por teléfono y por correo electrónico). Con el fin de recopilar datos pertinentes sobre transporte de pasajeros distinto de los cruceros fluviales, se preparó un cuestionario y se cumplimentaron alrededor de la mitad de los treinta y seis cuestionarios.

Para el análisis de los datos, los datos del SIA se combinaron con los trayectos y estos datos se analizaron tanto respecto a los buques de crucero como respecto a los buques de viajes de un día.

Al objeto de calcular un estimador general de la tasa de ocupación de pasajeros respecto a todos los buques, se utilizó la información de los datos del SIA junto con datos adicionales sobre pasajeros en las dársenas. El cálculo se realizó mediante la identificación de los buques, a los que se asignaba su capacidad máxima de pasajeros.

**Croacia**

Croacia identificó las Capitanías de Puerto y las autoridades portuarias como fuente de datos principales. Las Capitanías de Puerto recaban datos de pasajeros de diversas fuentes para sus propios fines, incluidos informes sobre la llegada y la salida del buque, las autoridades portuarias y los armadores de los buques (expedidores, municipios, etc.). En las reuniones con cuatro Capitanías de Puerto, se constató que se disponía de datos sobre el puerto anterior y el puerto siguiente de llegada o salida de los buques. Asimismo, en estas reuniones se llegó a la conclusión de que se disponía de datos sobre el número de pasajeros embarcados y desembarcados, los tipos de buque y los pabellones de los buques. No obstante, no se recogían datos sobre el puerto del primer embarque y del último desembarque de pasajeros en el caso de tres de las cuatro Capitanías; una de ellas sí recibe esta información, pero con carácter voluntario.

Por lo que se refiere a la metodología, Croacia aplica el principio de territorialidad para la recogida de datos. Se recaban datos relativos a todos los buques con llegada y salida en puertos de vías navegables interiores croatas independientemente del país de registro del buque. Por tanto, la recopilación de datos sobre transporte de pasajeros está en consonancia con las estadísticas del transporte de mercancías, ya que incluye el transporte tanto nacional como internacional de pasajeros.

En cuanto a los datos sobre cruceros fluviales, no hay disponibles datos sobre el puerto del primer embarque y del último desembarque de pasajeros y no es posible determinar la región de embarque y de desembarque. Esto podría cambiar en el futuro, cuando haya fuentes de datos administrativas en este ámbito. En cuanto a los datos sobre buques para viajes de un día, debería fijarse un umbral de notificación para las pequeñas operaciones de transporte,

teniendo en cuenta la efectividad y la confidencialidad. En lo que respecta al transporte de pasajeros en transbordadores, las Capitanías de Puerto recopilan datos sobre las cifras de pasajeros para satisfacer sus propias necesidades y solicitan datos cada año a los armadores de los buques, los concesionarios, los municipios y las compañías de transbordadores. Croacia considera que la definición de «transbordadores» debería ser más detallada.

**Alemania**

El registro estadístico de empresas reúne las condiciones para constituir una fuente de datos y se utiliza tanto para analizar la población empresarial como para preparar y coordinar las encuestas. Este registro contiene información sobre unidades jurídicas, empresas y sus unidades locales, así como acerca de la conexión entre las unidades registradas. Las estadísticas estructurales de las empresas son otra fuente de datos, que facilitan información acerca de la producción, la estructura de costes, los activos fijos, el empleo e información generada anualmente sobre demografía empresarial.

Cada año, se realizan encuestas a empresas dedicadas al transporte por vías navegables interiores. Estas incluyen información sobre el tipo de actividad de navegación interior, el número de personas que trabajan en la navegación interior, el volumen de negocios de estas actividades, así como sobre el número, la capacidad de carga y espacial y la potencia del motor de los buques.

Asimismo, se dispone de cifras de volumen de negocios trimestrales respecto a los pasajeros de rutas de navegación interior, y no se prevé que la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2152 sobre las estadísticas empresariales europeas[4] vaya a cambiar el contenido de los datos que se proporcionan actualmente.

La Comisión Central para la Navegación del Rin proporciona datos sobre la vigilancia del mercado de la navegación europea por vías navegables interiores, incluida información sobre el tamaño de las flotas y sobre la oferta y la demanda de buques de cruceros fluviales y de viajes de un día. Asimismo, la Comunidad de Intereses de los Cruceros Fluviales también publica información básica sobre la industria de los cruceros fluviales.

Las estadísticas presentadas por Alemania solo abarcan empresas con sede en el país, de modo que falta de información sobre los servicios prestados por empresas extranjeras.

El Archivo Central de Buques de Vías Navegables Interiores (ZBBD, por sus siglas en alemán) facilita datos administrativos sobre el inventario de buques para el cuadro C1, de donde se puede extraer información con el nivel de detalle necesario.

Dado que no era posible determinar una fuente que contuviera información de forma estructurada, completa y fiable sobre empresas extranjeras, el estudio solo incluyó empresas con sede en Alemania.

En cuanto a la metodología, se llevó a cabo una investigación sobre fuentes de datos alternativas (p. ej., datos administrativos), pero se llegó a la conclusión de que no se disponía de tales fuentes alternativas.

Se elaboró un cuestionario en línea para la encuesta, que fue concebido para poder ser utilizado por todas las empresas independientemente de su segmento de mercado. Las

[4] Reglamento (UE) 2019/2152 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a las estadísticas empresariales europeas que deroga diez actos jurídicos en el ámbito de las estadísticas empresariales (DO L 327 de 17.12.2019, p. 1).

unidades de encuesta se basaron en las unidades jurídicas que conforman estas empresas, según se definen en la normativa nacional sobre unidades estadísticas.

En la encuesta a las empresas no se recabó información cuantitativa. En su lugar, se preguntó a las empresas si disponían de los datos pertinentes y qué coste supondría la recopilación de estos datos. Se optó por este enfoque porque no podía obligarse a las empresas a proporcionar información.

**Países Bajos**

Las fuentes de datos proceden del marco de referencia para los barcos, en el que diversas instituciones deben registrar información relativa a las embarcaciones. Sin embargo, la mayor parte de la información no está actualizada o las instituciones no tienen una visión completa de la información necesaria. Los datos existentes podrían utilizarse para elaborar el cuadro C1 y podrían complementarse más adelante con información facilitada por los operadores de los buques.

El transporte de pasajeros constituye otra fuente. El sistema de información fluvial intercambia información sobre embarcaciones en vías navegables interiores, incluida información sobre transporte de pasajeros, rutas y cargas. Puesto que solo una pequeña parte de los barcos de pasajeros están registrados en el sistema de información fluvial, los datos no tienen la suficiente calidad. Los expedidores pueden presentar de forma voluntaria el número de pasajeros del barco registrado en el SIA y, puesto que el acceso a este sistema es limitado, es probable que los datos del SIA estén incompletos.

El marco de referencia para las empresas es otra fuente de datos, y las empresas que figuran en el registro sirvieron de población de muestra para el estudio piloto. Sin embargo, este plantea el problema de que el registro solo cubre a empresas cuya actividad principal es el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, y no contiene información sobre las embarcaciones que son propiedad de las empresas o están explotadas por estas.

Los datos se recopilaron por medio de una encuesta en línea, a la que se aplicó un umbral de más de doce pasajeros. El índice de respuesta a la encuesta en línea fue de alrededor del 50 %.

Las respuestas a la encuesta pusieron de manifiesto la ausencia de diferencias claras entre los transbordadores y el transporte urbano y regional. Por tanto, se recomienda o bien establecer una definición más específica de «transbordador» o bien integrar los transbordadores y el transporte urbano y regional en una sola categoría.

**Polonia**

Los datos sobre el transporte de pasajeros se obtienen a través de un cuestionario dirigido directamente a entidades registradas en Polonia que realizan actividades de transporte de pasajeros. Por tanto, el estudio no abarcó entidades registradas en países fuera de Polonia que transportan pasajeros en las vías navegables interiores polacas. Polonia seleccionó entidades del Registro Oficial Nacional de Entidades Nacionales cuyas principales actividades registradas eran el transporte de pasajeros y de mercancías por vías navegables interiores, sobre la base de la nomenclatura de actividades económicas de Polonia. Se envió un cuestionario electrónico en línea a los operadores que prestan servicios de transporte de pasajeros por vías navegables interiores.

Los datos sobre buques de vías navegables interiores registrados en Polonia se obtuvieron de los registros mantenidos por las Autoridades de las Vías Navegables Interiores. La distinción entre los buques de cruceros fluviales y los buques para viajes de un día por vías navegables interiores no se desprende directamente del registro, sino de la documentación técnica de los buques registrados. En Polonia, los buques se registran conforme al tipo de buque y no por las funciones que desempeñan. Sobre la base de los datos técnicos, los buques con doce o más asientos de pasajeros se dividen en buques con o sin cabina de pasajeros. No es posible distinguir los buques de transporte registrados de los buques de transporte urbano puesto que pueden prestar estos servicios tanto los buques registrados como buques para cruceros de un día por vías navegables interiores como aquellos registrados como otras embarcaciones no destinadas a cruceros.

También se utilizó el rastreo web para buscar contenidos pertinentes e identificar a las empresas clasificadas como de «transporte de pasajeros por vías navegables interiores» o de «transporte de mercancías por vías navegables interiores» conforme a la nomenclatura de actividades económicas de Polonia.

Asimismo, en la elaboración de la encuesta se utilizó información extraída de revistas especializadas del sector, asociaciones, iniciativas e instituciones relacionadas con el transporte por vías navegables interiores, así como información obtenida a partir del seguimiento de los medios de comunicación.

A efectos de verificación, también constituyó una fuente de datos para la elaboración de la encuesta la información obtenida durante una encuesta trimestral obligatoria sobre el número de buques que intervienen en el transporte por vías navegables interiores.

De todas las modalidades de transporte, el transporte de pasajeros por vías navegables interiores solo representa un 0,3 % del número total de pasajeros, exceptuando el transporte público. Por consiguiente, las vías navegables interiores nacionales desempeñan un papel marginal en el transporte de pasajeros en Polonia.

**Rumanía**

Los datos se recabaron mediante una encuesta trimestral en 2019 destinada a establecer los indicadores para las estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores. En el marco de este proyecto, las autoridades desarrollaron una herramienta informática para la recopilación de datos basada en la metodología de Eurostat.

Los datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores se recabaron de los operadores autorizados a prestar este tipo de servicio de transporte, que se inscribieron por voluntad propia para realizar la encuesta. Los datos sobre los cruceros por vías navegables interiores se extrajeron de las Capitanías de Puertos Regionales y de las empresas autorizadas.

El cuestionario recopiló datos respecto a los indicadores de los conjuntos de datos A1, A2 y B1. Los datos sobre pasajeros registrados se refieren a los pasajeros transportados por buques para navegación por aguas interiores. En el conjunto de datos B1, el indicador «pasajeros-kilómetros» se calcula sumando los resultados de la cifra de pasajeros multiplicada por las distancias en kilómetros realmente recorridas por estos pasajeros. El indicador para los pasajeros transportados se agrega en el conjunto de datos A1, agrupando el número de pasajeros según el origen/destino. El indicador «pasajeros-kilómetros» respecto a los pasajeros de cruceros del conjunto de datos A2 se calcula según el tipo de crucero y la

distancia recorrida dentro de Rumanía. Los datos se agregan conforme al tipo de crucero, la nacionalidad del buque, la región de embarque/desembarque y el número de viajes.

En lo que respecta a la información sobre puertos de embarque y desembarque, se seleccionó una lista de puertos que ofrecen transporte de pasajeros a partir del listado de puertos para transporte de mercancías por vías navegables interiores. Esta se completó incluyendo puertos cuyas actividades conllevan exclusivamente el transporte de pasajeros por vías navegables interiores.

Las Capitanías de Puerto Regionales constituyeron la fuente de datos sobre los pasajeros de cruceros que transitan por los puertos del Danubio. Para determinar la distancia recorrida dentro de Rumanía, se utilizó la información sobre el origen y el destino del crucero, que comunica el capitán del buque al representante de la Capitanía de Puerto Regional. La distancia, expresada en kilómetros, se calculó sobre la base del mapa de navegación del Danubio y la ubicación de los puertos del listado de puertos de vías navegables interiores.

En cuanto al conjunto de datos C1, las estadísticas sobre el número de buques registrados en el país por tipo de buque, capacidad del buque y edad del buque se basaron en datos procedentes de la Autoridad Naval Rumana.

**Suecia**

La Base de datos empresarial constituye una de las fuentes de datos de Suecia y proporciona una selección de datos de empresas. Otra de las fuentes es un registro (sistema de supervisión) que incluye buques con una capacidad superior a doce pasajeros, buques comerciales de al menos cinco metros de eslora y embarcaciones de recreo que superen los doce metros. Este registro es obligatorio para todos los buques de pasajeros y contiene información sobre los propietarios registrados y el ente económico registrado como empresa. Asimismo, la asociación profesional sueca de armadores de buques comerciales que operan a nivel nacional puede considerarse una fuente de datos y sirve de complemento de las demás fuentes, habida cuenta del considerable solapamiento en cuanto a empresas y buques. Además, puede obtenerse información sobre rutas y frecuencias de las salidas de líneas públicas de transbordadores en la asociación de empresas de transporte público de Suecia. También es posible consultar la posición de los buques con transpondedores SIA y realizar un seguimiento de sus movimientos.

En cuanto a la metodología, se utilizó un cuestionario en línea para recabar información sobre el buque, el kilometraje recorrido y el número de pasajeros. El índice de respuesta fue de alrededor del 50 % y los datos resultaron suficientes para extraer conclusiones sobre la recopilación de datos en el futuro.

Habida cuenta de las condiciones únicas de Suecia en materia de transporte por mar o vías navegables en torno a la costa, el país propone introducir «tráfico del archipiélago» como una categoría adicional de buques.

## 2.2. VIABILIDAD, COSTE, CARGA Y CALIDAD ESTADÍSTICA

Este apartado resume las valoraciones de los siete países en cuanto a la viabilidad, los costes, la carga y la calidad estadística de la recopilación de datos.

**Austria**

En lo que a cruceros fluviales se refiere, se consideró viable elaborar estadísticas sobre transporte de pasajeros combinando los datos del SIA, técnicas de rastreo web y tasas de ocupación de pasajeros. Se extrajo información adicional sobre el sector a partir de entrevistas con algunas empresas austriacas. No obstante, dado que las empresas de cruceros establecidas en Austria representan una minoría de las empresas de cruceros que operan en el país, no sería suficiente recabar datos sobre pasajeros únicamente de ellas.

En cuanto al transporte de pasajeros por vías navegables interiores distinto de los cruceros fluviales, la elaboración de un cuestionario para empresas se considera una forma adecuada de obtener las estadísticas pertinentes. Los datos del SIA también podrían utilizarse para estimar los kilómetros y verificar las distancias notificadas.

Austria sugiere establecer un registro de buques basado en el país de registro y crearlo exclusivamente sobre la base de los datos del SIA. Puesto que actualmente no existe ningún registro de buques actualizado en Austria, o bien podría crearse un nuevo registro, basado en la información del SIA sobre los buques austriacos, o bien podría digitalizarse y actualizarse el registro de buques actual.

Si se decidiera recabar datos de pasajeros con regularidad, debería crearse una infraestructura informática adecuada equivalente a los sistemas utilizados para recopilar otros datos. Asimismo, tendría que considerarse el coste de un período de tiempo adecuado para el tratamiento preliminar. Este coste puede resultar especialmente elevado en el primer año en que se recopilen datos. Asimismo, deberían tenerse en cuenta los recursos necesarios para crear y mantener rastreadores web.

Con el fin de garantizar la calidad estadística y mejorar la metodología, debería ser obligatorio transmitir datos del SIA, en lugar de información sobre la capacidad de pasajeros del buque. Por otra parte, comunicar solo la región de embarque y la región de desembarque como los puntos más extremos del crucero subestimaría la distancia calculada. Esta cuestión podría resolverse si los países pudieran transmitir datos de «pasajeros-kilómetros» respecto a los cruceros tal como lo hacen con el transporte de mercancías.

**Croacia**

Por lo general, se considera viable la recogida de datos de pasajeros. Sin embargo, en la mayoría de los casos, no se dispone de datos sobre el país o la región de embarque y de desembarque, o solo parcialmente, y fue imposible determinar el tipo de cada uno de los cruceros. Por consiguiente, sería más conveniente recabar y publicar datos sobre tráfico de pasajeros en los puertos de las vías navegables interiores, en lugar de datos sobre las cifras de pasajeros transportados, ya que se dispone de datos sobre los pasajeros que embarcan y desembarcan en cada puerto.

El coste de realizar encuestas estadísticas periódicas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores resultaría aceptable, al igual que la carga en materia de notificación para las Capitanías de Puerto. La digitalización de la encuesta y la utilización de datos administrativos del Ministerio reduciría aún más los costes y la carga de notificar la información.

Croacia concluye que los datos recabados a través del estudio piloto son de buena calidad.

**Alemania**

En cuanto a la viabilidad, pueden utilizarse datos administrativos en algunos casos o estos estarán disponibles en el futuro como fuente de datos sin necesidad de tener que realizar una encuesta a las empresas. No obstante, se necesitará una encuesta a empresas para facilitar datos sobre las características del transporte de pasajeros para los cuadros A1, A2 y B1.

En lo que respecta a la calidad estadística, las empresas señalaron varios problemas de notificación. En cuanto a la solicitud de datos B1, tres quintos de las empresas no disponen de la información necesaria para calcular los pasajeros-kilómetros. Alrededor de la mitad de las empresas no tiene la información necesaria para completar los cuadros A1 y A2. Así pues, las empresas tendrán que trabajar con estimaciones, lo que repercutirá en la calidad de la información. En estas circunstancias, podría considerarse la opción de declarar datos con una periodicidad plurianual.

El problema de los servicios de transporte nacional prestados por empresas extranjeras podría abordarse estableciendo un registro europeo de empresas.

En cuanto a la carga para las empresas, es preciso limitar el listado de características a aquellas que sean necesarias, reducir la carga sobre las pequeñas empresas y eximir a las microempresas. El punto de corte debería fijarse en una capacidad de doce pasajeros.

El coste anual para las empresas del proyecto sobre transporte de pasajeros por vías navegables interiores se estima en aproximadamente 100 000 EUR. Para los poderes públicos y la oficina de estadística, habrá un coste puntual total de alrededor de 640 000 EUR y unos costes de funcionamiento anuales en torno a los 135 000 EUR.

**Países Bajos**

Los Países Bajos consideran viable generar estadísticas sobre transporte de pasajeros y muchas de las partes contactadas para la investigación han mostrado interés en la información estadística correspondiente. Sin embargo, se necesita más investigación para vincular los buques a las empresas y ampliar los datos de muestra a la totalidad de la población. Si bien la mayor parte de las variables pueden obtenerse de las empresas, surgen más problemas en relación con los pasajeros-kilómetros, ya que la encuesta reveló que las empresas que operan viajes de un día tienen dificultades para determinar estos datos. La calidad de los datos sobre las características de los buques es insuficiente en la base de datos actual, pero podría mejorarse a largo plazo si se utiliza una base de datos de buques europea actualizada.

En lo que a la calidad estadística se refiere, plantean problemas las empresas extranjeras que operan en las vías navegables neerlandesas, ya que no hay una cobertura suficiente de dichas empresas. Los datos sobre cifras de pasajeros y pasajeros-kilómetros suponen un problema concreto, que podría resolverse al menos parcialmente mediante el intercambio de datos sobre las empresas europeas pertinentes. Puesto que las empresas extranjeras representan una parte importante del transporte de pasajeros por vías navegables interiores en los Países Bajos, especialmente en el mercado de los cruceros fluviales, la metodología debería desarrollarse de tal manera que se compensaran los datos no disponibles.

Los Países Bajos recomiendan aplicar un umbral respecto a la capacidad de pasajeros de más de doce pasajeros, que se aplique una restricción adicional para incluir únicamente buques motorizados, no buques de vela, y que se considere sustituir el término «tipo de buque» por «tipo de viaje». Se propone recabar datos cada año y realizar la encuesta a principios de año. También debería aplicarse el «principio de territorialidad».

Los Países Bajos destacan la importancia de no sobrecargar a las empresas más pequeñas o a empresas con un modelo de rutas complejo, por ejemplo, no pidiéndoles que presenten información cada año.

Los costes de las nuevas estadísticas sobre transporte de pasajeros incluyen una mayor investigación metodológica, la ampliación de los datos de la muestra a la población y el desarrollo y la ejecución de la nueva encuesta y análisis. Estos costes se estiman en alrededor de 76 000 EUR.

**Polonia**

La recopilación de estadísticas de pasajeros para las vías navegables interiores resulta fundamentalmente viable, aunque existen limitaciones.

El conjunto de datos A1 no incluye datos sobre el número de pasajeros transportados por vías navegables interiores en buques de cruceros fluviales, puesto que las entidades cubiertas por el estudio piloto no utilizaban este tipo de buque. Tampoco prestaron servicios de transporte de pasajeros los buques clasificados en la serie como «desconocidos». En cuanto al conjunto de datos B1, basado en el análisis del mercado del transporte de pasajeros, se obtuvo información sobre cruceros fluviales que operan con pabellones extranjeros y que también hacen escala en puertos marítimos.

El estudio piloto ayudó a desarrollar los conjuntos de datos A1 y B1. Sin embargo, no es posible cumplimentar el conjunto de datos A2 sobre la base de los datos obtenidos de la autoridad portuaria, ya que solo se conoce el número de pasajeros que regresaron a bordo tras el desembarque y por tanto se desconoce el número total de pasajeros transportados. Otra dificultad radica en el hecho de que los datos sobre el número de pasajeros son facilitados por la Capitanía del puerto de manera conjunta para todo el mes, y no de forma separada respecto a cada crucero.

Fue posible elaborar el conjunto de datos C1 a partir de los datos obtenidos a través de la encuesta. Las estadísticas oficiales ofrecen información sobre el número de buques de pasajeros registrados en el país, pero estos datos no incluyen una división en cuanto al tipo de buque en la que se especifique la edad y la capacidad de carga de cada tipo concreto de buque. Las autoridades de las vías navegables interiores son las responsables de llevar el registro de los buques de navegación por aguas interiores.

Con arreglo a los datos obtenidos, no fue posible diferenciar los barcos de transporte urbano de entre los buques registrados.

La calidad de los resultados del estudio piloto se consideró satisfactoria. En cuanto a las empresas, los datos sobre el número de pasajeros transportados se calculan según el número de billetes vendidos y el factor de ocupación. También se consideró satisfactoria la calidad de los datos disponibles sobre los buques de pasajeros para navegación por aguas interiores registrados. Los datos se extrajeron de registros administrativos, de conformidad con la legislación nacional.

A la vista de las dificultades encontradas, el mayor reto era identificar correctamente a las entidades que llevaban a cabo actividades de transporte de pasajeros. Además, las entidades que realizan este tipo de actividad no suelen llevar un registro riguroso de los datos cubiertos por la encuesta. Por tanto, estos datos a menudo se estiman en función de la capacidad media de los buques, lo que plantea dificultades a la hora de comprobar si son correctos.

En lo que respecta a los costes y cargas, durante varios años se ha llevado a cabo un estudio de menor alcance sobre los buques de pasajeros registrados para navegación por aguas interiores. En vista del alcance de los datos que se obtienen actualmente de las estadísticas oficiales, que se basan en el uso secundario de fuentes administrativas, la carga adicional de ampliar el ámbito de aplicación del estudio se consideró insignificante. Tampoco se considera que vaya a generar costes importantes el uso de fuentes administrativas para la elaboración de nuevas estadísticas.

La ampliación del ámbito de aplicación del estudio actual para incluir información sobre la dirección del transporte de pasajeros por vías navegables interiores, así como a las entidades que proporcionan transporte en transbordador y buques de transporte urbano podría conllevar

cargas y costes adicionales para las empresas. No obstante, dado que esto solo implicaría una ampliación de la encuesta actual, la carga adicional sería mínima.

**Rumanía**

Para recabar los datos, se enviaron el cuestionario estadístico, el enfoque metodológico y otras especificaciones adicionales por correo electrónico a las Oficinas Estadísticas Territoriales.

Se disponía de las variables relativas al número de pasajeros por tipo de buque en el transporte nacional y estas fueron facilitadas por los encuestados conforme a los requisitos metodológicos. Dichas variables pueden incluirse en la producción de datos habitual. Se recogieron los datos sobre el número de pasajeros transportados según el puerto de embarque o desembarque sin problemas de tratamiento.

La recopilación y producción de datos relativos a buques para viajes de un día, transbordadores y buques de transporte urbano y regional es viable y podría organizarse de forma periódica (trimestral o anualmente). Asimismo, se llevó a cabo una recopilación detallada de variables sobre la capacidad y la edad de los buques, en relación con el número de buques registrados por la Autoridad Naval Rumana, sin ningún problema a la hora de interpretar la metodología. Por consiguiente, pueden recabarse y transmitirse anualmente los datos necesarios para completar el conjunto de datos C1.

No obstante, con vistas a garantizar la calidad de los datos, no pueden recabarse datos sobre los cruceros por vías navegables interiores. Las dificultades que se han encontrado a este respecto atañen principalmente a la fiabilidad de los datos sobre los pasajeros de cruceros por el Danubio y se deben a la manera subjetiva en que se trata la información. Esto incluye determinar el origen y destino del viaje, la distancia recorrida, el número de pasajeros y el tipo de crucero. En consecuencia, este tipo de datos sobre los buques de crucero quedará excluido de la producción de datos anual.

Por lo demás, no se notificó ninguna carga adicional que plantee la recogida de estadísticas de transporte de pasajeros, y no se realizaron observaciones sobre costes adicionales.

**Suecia**

Suecia confirma que es posible recabar datos sobre todos los pasajeros transportados y el número de kilómetros recorridos para poder calcular los pasajeros-kilómetros. Aunque algunos encuestados no miden actualmente el indicador «buques-kilómetros», sería posible obtener tales datos si se reconfiguraran los sistemas. Por tanto, es posible generar estadísticas de pasajeros según los movimientos de los buques por las vías navegables interiores, aunque con ciertas dificultades. Estas dificultades atañen principalmente a los datos de pasajeros-kilómetros y a la divulgación de datos relativos al tipo de buque.

En lo que respecta a la calidad estadística, Suecia no podrá proporcionar datos completos para los cuadros A1 y A2 en cuanto a buques de crucero fluvial dotados de cabinas para pernoctar, aunque tales problemas podrían resolverse si se modificara el desglose. Además, no pudieron utilizarse datos de registros para facilitar todos los datos correspondientes al cuadro C1. Faltan datos sobre buques de cruceros fluviales, buques para viajes de un día y buques de transporte urbano/regional, mientras que solo pueden notificarse los buques clasificados como «transbordadores».

Cualquier proceso de recopilación de datos que se lleve a cabo en el futuro deberá indicar claramente el objetivo de la recopilación. Asimismo, se impondrá una obligación de notificación en el caso de una encuesta permanente.

En cuanto a la carga, la mayoría de los encuestados pudieron facilitar con rapidez la información solicitada y la mayoría comunicaron que no les había parecido que el cuestionario fuera muy exigente. Por consiguiente, Suecia concluye que la carga en materia de notificación es moderada.

A fin de facilitarles las cosas a los encuestados y reducir los costes, los datos podrían obtenerse del SIA y así podrían calcularse los pasajeros-kilómetros. En lo que respecta a los beneficios para los usuarios, las estadísticas sobre el tráfico de pasajeros podrían utilizarse para el seguimiento de tendencias, la evolución del mercado y la supervisión externa general.

Suecia considera que el coste, medido en tiempo por encuestado, es relativamente bajo y lo estima en menos de 60 000 SEK por encuesta.

### 2.3. RESUMEN DE LOS RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS PILOTO

Los siete estudios piloto ofrecen una visión general de la viabilidad de la recogida de datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. A continuación, se resumen las principales observaciones realizadas por los países en cuestión, tal como se recogen en sus informes detallados.

Los estudios han puesto de manifiesto diferencias importantes en la recopilación de datos de transporte de pasajeros por vías navegables interiores entre los siete países, por lo que no resulta pertinente comparar todos los indicadores obtenidos.

Los estudios revelaron una amplia variedad de fuentes de datos en las que podrían basarse las estadísticas del transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Las fuentes más mencionadas fueron el rastreo web, un mayor uso del SIA y los registros de buques. Otras fuentes pertinentes son las capitanías de puerto, las autoridades portuarias, los registros estadísticos de empresas, las estadísticas estructurales de las empresas, el volumen de negocios a corto plazo, el sistema de información fluvial y los proveedores de datos externos.

Los datos administrativos existentes no son lo suficientemente exhaustivos para satisfacer los requisitos de una elaboración de estadísticas rigurosa. Tendrían que realizarse encuestas específicas para complementar las diversas fuentes y obtener datos más completos y normalizados. La medida en que estas encuestas específicas adicionales resultarían necesarias varía entre los siete países.

Las fuentes disponibles actualmente deben mejorarse en términos de volumen y calidad de los datos con el fin de poder facilitar la información requerida para los cuadros A1 (número de pasajeros transportados por país de embarque, país de desembarque, tipo de transporte y tipo de buque), A2 (cruceros fluviales: número de pasajeros, pasajeros-kilómetros y número de viajes por región de embarque, región de desembarque, nacionalidad del buque y tipo de crucero), B1 (número de pasajeros-kilómetros recorridos por tipo de buque que no sea un buque de crucero fluvial) y C1 (número de buques registrados en un país por tipo de buque, capacidad del buque y edad del buque). En la fase actual, no todos estos siete países pueden proporcionar todas las variables.

Los estudios piloto han revelado problemas de calidad relativos a deficiencias en los datos administrativos y la presentación de información por parte de las empresas. Se detectaron

problemas concretos en relación con el indicador «pasajeros-kilómetros», ya que muchas empresas no están en condiciones de proporcionar toda la información necesaria para calcular los pasajeros-kilómetros. También se observaron con frecuencia dificultades de notificación relativas a los viajes de un día y la tasa media de ocupación. Asimismo, algunas empresas no disponen de toda la información necesaria para los casos de buques fletados u ofertas específicas de billetes. Dadas estas deficiencias, las empresas tienen que realizar estimaciones, lo cual tiene una repercusión en la calidad de la información que proporcionan.

Las lagunas de información en los registros de buques afectan a la notificación de datos sobre buques, y una manera de recabar datos sobre los buques es vincular directamente las encuestas a los registros de empresas. De este modo, los buques se identifican a través de la empresa propietaria. Sin embargo, en los registros de empresas, únicamente las empresas que realizan transporte de pasajeros por vías navegables interiores como actividad principal figuran en la clase 50.30 de la NACE/Rev.2. En consecuencia, se omitirán las empresas que ofrecen transporte de pasajeros por vías navegables interiores como actividad secundaria, a pesar de representar un volumen importante de este tipo de transporte.

Los estudios plantearon un problema concreto en relación con la declaración de datos sobre el transporte nacional llevado a cabo por empresas extranjeras. Las empresas extranjeras no están obligadas a notificar a las autoridades nacionales las actividades de transporte de pasajeros. Se carece de información fiable y estructurada sobre las empresas extranjeras y sus servicios, y un registro europeo de buques podría resolver la cuestión del transporte nacional realizado por empresas extranjeras.

En términos generales, la exigencia de unos datos más detallados debería conciliarse con una simplificación de la metodología, a fin de limitar la carga que se impone a las empresas. Los países que presentaron estudios piloto subrayaron la necesidad de limitar la carga de la recogida de datos, que es particularmente elevada para las empresas más pequeñas. Hay varias maneras de limitar esta carga: el umbral para la capacidad de los buques podría fijarse en más de doce pasajeros; podría aplicarse una periodicidad plurianual a la presentación de información sobre actividades de transporte, y las pequeñas empresas podrían quedar exentas de esta presentación de información. La carga podría limitarse aún en mayor medida restringiendo el ámbito de aplicación a los buques motorizados. De este modo, los buques de vela, que normalmente son explotados por pequeñas empresas y que presentan grandes variaciones en las rutas de los viajes que realizan, quedarían exentos de declarar datos.

Habida cuenta de los problemas con las definiciones, podría definirse con más precisión el concepto de transbordador o el transporte en transbordador podría integrarse en el transporte urbano/regional. Además, podría considerarse la introducción de una categoría adicional para el «tráfico del archipiélago» en vista de las condiciones únicas en materia de transporte por mar o vías navegables de Suecia.

Sobre la base de los estudios, la estimación de los costes de la recopilación de datos varía considerablemente de unos países a otros. Ningún país considera de forma explícita que los costes sean desproporcionados en relación con los beneficios, pero existen diferencias considerables entre ellos en cuanto a la estimación de los costes. Algunos consideran que es fácil integrar la recogida de datos sobre transporte de pasajeros en su actividad actual, mientras que otros tienen en cuenta los gastos relativos a la nueva infraestructura que habría que desarrollar.

En resumen, aunque existen algunas lagunas en los datos, los siete estudios piloto consideran fundamentalmente viable la elaboración de los cuadros A1, A2, B1 y C1.

# 3. RESULTADOS DE LA ENCUESTA SOBRE ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS REALIZADA EN MARZO DE 2020

En marzo de 2020, Eurostat realizó una encuesta para obtener una visión general sobre diversas consideraciones relativas a las estadísticas del transporte de pasajeros por parte de todos los países de la UE que utilizan vías navegables interiores para el transporte. Las preguntas abordaron los costes y la carga adicional de la recopilación de datos, los motivos para no recabar datos de pasajeros y la viabilidad de recabar datos en el futuro.

## 3.1. INFORMACIÓN GENERAL

En total, quince países respondieron a la encuesta. De estos países, nueve respondieron que ya recababan algunos datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, mientas que seis indicaron que no recopilaban tales datos.

## 3.2. COSTE DE LA RECOPILACIÓN DE DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES EN LO QUE RESPECTA A RECURSOS FINANCIEROS Y HUMANOS

En los países que actualmente recogen estadísticas sobre transporte de pasajeros por vías navegables interiores, ni el coste ni la carga se consideran desproporcionados. Tres países valoraron los costes de la recopilación de datos como mínimos en lo que se refiere a recursos financieros y humanos. Sin embargo, estos países señalaron que el personal actual es limitado y que las tareas de rellenar el cuestionario, recabar y verificar los datos, y agregarlos y prepararlos para su publicación son llevadas a cabo por diversos departamentos.

Los datos se recaban a un nivel muy limitado y general, y solo hay unas pocas pequeñas empresas que operan en este segmento de mercado. Los informes estadísticos se presentan a las correspondientes unidades de preparación de datos y solo se publican los datos que se agregan a nivel de país.

Los países señalaron que la información sobre los costes de las estadísticas del transporte de pasajeros no podía facilitarse por separado, dado que estos costes se incluyen en el coste total de la recogida de estadísticas sobre transporte por vías navegables interiores, para lo cual se recaban datos anualmente a través de una encuesta específica. Un país observó que los recursos financieros incluyen principalmente todos los gastos directa o indirectamente relacionados con la recopilación de estadísticas, como los sueldos del personal, la infraestructura informática, la electricidad, etc.

## 3.3. CARGA ADICIONAL DE LA RECOPILACIÓN DE DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Los países informaron de toda una serie de cargas adicionales a las que se enfrentaban al recopilar datos de pasajeros.

Tres países declararon que no habían tenido que soportar cargas adicionales.

Otros países se refirieron a la elaboración de una metodología nacional y destacaron la carga que suponía identificar fuentes de datos adicionales y recopilar información de distintas fuentes de datos, así como contactar a los encuestados en repetidas ocasiones para obtener aclaraciones. Los plazos para la adopción de legislación nacional supusieron otra carga

adicional, y los plazos y los recursos financieros se consideraron las principales cargas a la hora de actualizar y aplicar sistemas de información estadística.

Otro comentario hizo referencia a las fuentes de las que se recaban los datos. Estas fuentes van desde registros administrativos, puertos y comités regionales de turismo hasta empresas que ofrecen transporte por vías navegables interiores y municipios que gestionan y prestan servicios de transporte.

Un país observó que, si bien recopila datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, estos no pueden tratarse. Otro país precisó que solo recababa información sobre el transporte en buques de pasajeros y transbordadores, pero no acerca del transporte en cruceros, buques para viajes de un día, buques para excursiones, autobuses acuáticos y taxis acuáticos.

### 3.4. MOTIVOS POR LOS QUE LOS PAÍSES NO RECOPILAN DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES

Los países que no recopilan datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores precisaron que había habido muy poca demanda de estos datos por parte de los usuarios. También se mencionó como motivo el hecho de que no haya ninguna obligación jurídica al respecto.

Un país apuntó a la elevada carga administrativa para las pequeñas y muy numerosas empresas que operan en este sector como principal argumento en contra de la recopilación de datos sobre transporte de pasajeros. Además, no dispone de datos procedentes de otras Administraciones (o actores comerciales, a efectos prácticos). Además, hay un número considerable de empresas extranjeras (de la UE y de fuera de la Unión) que operan en las vías navegables interiores de este país concreto, lo que implica que existe un problema para obtener datos de empresas extranjeras.

Un país indicó explícitamente que no tiene pasajeros que sean transportados por vías navegables interiores, ya que solo cuenta con un pequeño número de vías navegables interiores y estas se utilizan exclusivamente con fines recreativos, mientras que otros dos países hicieron referencia al reducido número de pasajeros transportados por vías navegables interiores.

### 3.5. VIABILIDAD DE LA RECOPILACIÓN DE DATOS SOBRE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES E INTENCIÓN DE RECABAR TALES DATOS EN EL FUTURO

De entre los países que no recopilan datos sobre el transporte de pasajeros en la actualidad, algunos mencionaron que la recopilación de datos supondría una carga para ellos debido al limitado volumen del transporte de pasajeros por vías navegables interiores en comparación con otros tipos de transporte.

Tres países se basaron en los resultados de sus propios estudios piloto para responder a esta pregunta. Uno de estos países expuso que deberían considerarse las definiciones y los umbrales antes de proceder a la recogida de datos. Otro país opinó que la recopilación de datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores es viable en un futuro próximo. Este país precisó que tiene un proceso en curso para establecer un nuevo sistema de

información para las vías navegables interiores, que podría utilizarse como fuente de datos administrativos tanto en el caso de los datos de mercancías como en el de pasajeros en el futuro.

Un país confirmó su intención de empezar a recabar datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Dos países indicaron que no tienen previsto recabar estos datos, mientras que otros dos solo empezarían a hacerlo si existiera una obligación jurídica al respecto.

## 4. CONCLUSIONES

La Comisión observa que los siete estudios piloto han investigado exhaustivamente la viabilidad de recabar datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Los países participantes consideran que la recopilación de datos de pasajeros es factible en mayor o menor medida.

Los estudios han puesto de manifiesto diferencias en los parámetros que atañen a la recopilación de datos de pasajeros en cada país, como las fuentes de datos, los tipos de buque utilizados para el transporte por vías navegables interiores y la geografía física de los países. Aunque todos los estudios piloto identifican una gran variedad de fuentes de datos, que van desde datos administrativos hasta el rastreo web, también reconocen la necesidad de limitar la carga en materia de notificación para las pequeñas empresas. Hacen hincapié en que los esfuerzos invertidos deben ser proporcionales al porcentaje que representan las vías navegables interiores con respecto a todas las modalidades de transporte de pasajeros. También se plantean inquietudes en relación con cuestiones de calidad y lagunas en los datos. El coste de la recopilación de datos varía considerablemente de un país a otro y está vinculado al grado en que se utilizan las vías navegables interiores para el transporte de pasajeros en cada país.

Los estudios piloto han demostrado que, en los siete países participantes, sería hasta cierto punto viable recabar datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, pero para ello debería encontrase el equilibrio entre la necesidad de obtener datos y la disponibilidad de información y la carga sobre los encuestados.