

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 1.3.2010
COM(2010)64 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

sobre la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores

ÍNDICE

RESUMEN.....	4
1 INTRODUCCIÓN	4
1.1 ANTECEDENTES Y OBJETIVOS	4
1.2 CONTEXTO POLÍTICO	5
1.3 NORMAS DE DESARROLLO.....	6
1.4 COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES.....	6
2 APLICACIÓN DEL REGLAMENTO	7
2.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS	7
2.1.1 Cumplimiento de las obligaciones legales	7
2.1.2 Carga de la aplicación y del suministro periódico de datos para los países declarantes	8
2.1.3 Proceso de recogida, compilación y validación de los datos	8
2.1.4 Aspectos metodológicos.....	9
2.2 RESULTADOS.....	9
2.2.1 Envío y validación de los datos.....	9
2.2.2 Orientación metodológica	9
2.2.3 Difusión de los datos.....	10
3 CONCLUSIONES	11
3.1 EVOLUCIÓN A CORTO PLAZO	11
3.2 EVOLUCIÓN A LARGO PLAZO.....	12

ÍNDICE DE LOS CUADROS

Cuadro 1: Cumplimiento de las exigencias del Reglamento: entrega de grupos de datos por año	7
Cuadro 2: Transporte de mercancías por vías navegables interiores por país: datos de 2008 y crecimiento en el período 2007-2008.	10

RESUMEN

El Reglamento (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores¹, especifica en su artículo 8 que, a más tardar el 15 de octubre de 2009, y previa consulta al Comité del Sistema Estadístico Europeo (antiguo Comité del programa estadístico), la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del Reglamento. El objetivo de este informe es cumplir con este requisito.

El presente informe recoge los antecedentes, los objetivos y el contexto político del acto jurídico. También trata cuestiones vinculadas con su aplicación y describe los principales objetivos logrados. En la parte final del informe se presentan conclusiones y la posible evolución en el futuro.

Gracias al Reglamento ha aumentado la información pormenorizada sobre el transporte europeo de mercancías por vías navegables interiores y ha mejorado la calidad de los datos y su puntualidad. Los Estados miembros han realizado esfuerzos para responder a las exigencias del Reglamento y en su mayoría proporcionan todos los datos necesarios dentro de los plazos establecidos.

1 INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

Los datos sobre las mercancías transportadas por vías navegables interiores comenzaron a recogerse en 1982 a raíz de la Directiva 80/1119/CEE del Consejo. Esta antigua Directiva tenía varias deficiencias que impedían hacer un seguimiento correcto de este modo de transporte. El Reglamento (CE) nº 1365/2006 abordó estas deficiencias y estableció normas comunes aplicables a las estadísticas del transporte por vías navegables interiores.

El Reglamento está concebido para proporcionar a la Comisión, a otras instituciones de la UE, a los Gobiernos nacionales y al público general datos estadísticos comparables, fidedignos, armonizados y completos sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores en la Unión Europea.

A continuación se resumen las exigencias principales del Reglamento (CE) nº 1365/2006:

- Solo es necesario que proporcionen los datos solicitados los Estados miembros en los que el volumen total de mercancías transportadas anualmente (por vías navegables interiores) supera un millón de toneladas.
- Los periodos de observación son trimestrales y anuales; con objeto de reducir la carga de los Estados miembros, no se solicitan datos mensuales.

¹ Reglamento (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores, DO L 264 de 25.9.2006, p. 1.

- Se ha definido una recopilación reducida de datos para aquellos Estados miembros en los que no existe transporte internacional o en tránsito por vías navegables interiores, pero cuyo volumen total de mercancías transportadas anualmente a escala nacional por vías navegables interiores excede de un millón de toneladas.
- Se simplifica la clasificación de los tipos de buques y se ha introducido un nuevo campo de información para separar los buques y contenedores con carga/vacíos.
- También se recopilan datos de mercancías correspondientes al transporte de contenedores.
- Los datos de origen/destino geográfico han de proporcionarse al nivel NUTS2.

1.2 CONTEXTO POLÍTICO

El transporte por vías navegables interiores desempeña un papel importante (representa aproximadamente un 5 a un 6 % en toneladas-kilómetro) dentro del transporte interior de mercancías en Europa.

Las principales características del transporte por vías navegables en Europa son las siguientes:

- Disponibilidad de una vasta red de vías navegables (más de 37 000 km); veinte Estados miembros tienen vías navegables interiores y doce de ellos tienen una red interconectada;
- Fiabilidad, seguridad y bajo impacto medioambiental;
- Alto nivel de seguridad; esto es especialmente importante en el caso del transporte de mercancías peligrosas;
- Alta eficiencia energética; el consumo energético por tonelada-kilómetro es de aproximadamente un 17 % del correspondiente al transporte por carretera y de un 50 % del correspondiente al transporte ferroviario.

El potencial de incremento de la cuota modal correspondiente a las vías navegables interiores es significativo; esto es especialmente importante en vista de la congestión y los problemas de capacidad que sufren con frecuencia otros modos de transporte. Si se sigue desarrollando el transporte por vías navegables interiores será posible reducir la congestión de la red de carreteras, que está sobrecargada, en las zonas densamente pobladas.

El desarrollo de la Política Común de Transportes requiere el mayor conocimiento posible de la amplitud y la evolución del transporte por vías navegables interiores. En el Libro Blanco titulado «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»² se definía el objetivo de la Política Común de Transportes, a saber: contribuir a proporcionar a los Europeos unos sistemas de transporte eficientes y eficaces. Dicho objetivo se ha mantenido en la Revisión intermedia del Libro Blanco³, aunque está más orientado a garantizar la movilidad sostenible en Europa. Las estadísticas comunitarias en el ámbito de las vías navegables interiores se utilizan para regular, supervisar y evaluar las políticas en materia de transporte de la UE y otras políticas comunitarias, como el funcionamiento del mercado interior. La

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

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

recopilación de datos contribuye también a fomentar el transporte por vías navegables interiores y a integrarlo en la cadena logística intermodal.

1.3 NORMAS DE DESARROLLO

El Reglamento (CE) nº 1365/2006 confiere a la Comisión competencias de ejecución, ejercitadas a través de un procedimiento de comitología conforme a lo dispuesto en los artículos 9 y 10. Eurostat ha utilizado este procedimiento para adoptar un conjunto de normas sobre diferentes aspectos de la aplicación del Reglamento. Estas normas se adoptan en forma de reglamentos de la Comisión, previo dictamen del Comité del Sistema Estadístico Europeo.

Por el momento se han adoptado dos reglamentos de aplicación de la Comisión:

El Reglamento (CE) nº 425/2007 de la Comisión⁴ establece un conjunto global de normas de desarrollo, incluida una lista exhaustiva de definiciones, explicaciones y directrices de presentación de datos. Asimismo, recoge una descripción pormenorizada de los ficheros de datos exigidos y del medio de transmisión.

El Reglamento (CE) nº 1304/2007 de la Comisión⁵ tiene como objetivo principal el establecimiento de NST 2007 como única clasificación de mercancías de transporte.

1.4 COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES

El Reglamento (CE) nº 1365/2006 se aplica directa e íntegramente en todos los Estados miembros. No es necesaria su transposición a la legislación nacional.

De conformidad con los requisitos del Reglamento, trece Estados miembros (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK y UK) están obligados a proporcionar datos. Tal y como se establece en el artículo 2, el Reino Unido solo está sujeto a una comunicación reducida de datos.

Pese a que el Reglamento no lo exige, tres Estados miembros (FI, IT y LT) proporcionan datos de forma voluntaria. Asimismo, seis Estados miembros (BE, BG, CZ, LU, HU y RO) también proporcionan datos optativos (tráfico de barcos, transporte de mercancías peligrosas y número de accidentes) de forma voluntaria.

En lo que respecta a los países candidatos, Croacia proporcionó datos trimestrales y el grupo reducido de datos EI correspondiente al año de referencia 2007. Con respecto al año de referencia 2008, Croacia proporcionó todos los datos solicitados por el Reglamento y, de forma voluntaria, datos sobre el transporte de mercancías peligrosas.

⁴ Reglamento (CE) nº 425/2007 de la Comisión, de 19 de abril de 2007, por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores, DO L 103 de 20.4.2007, p. 26.

⁵ Reglamento (CE) nº 1304/2007 de la Comisión, de 7 de noviembre de 2007, que modifica la Directiva 95/64/CE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo y los Reglamentos (CE) nº 91/2003 y (CE) nº 1365/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a la NST 2007 como única clasificación para las mercancías transportadas en determinados medios de transporte, DO L 290 de 8.11.2007, p. 14.

2 APLICACIÓN DEL REGLAMENTO

2.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS

2.1.1 Cumplimiento de las obligaciones legales

El cumplimiento de las obligaciones de suministro de datos definidas en el Reglamento ha mejorado en el periodo que nos ocupa. Todos los Estados miembros presentaron todos los grupos de datos obligatorios y solo en algunos casos no respetaron el plazo establecido en el Reglamento. Los retrasos se debieron principalmente a la introducción de nuevos procedimientos para cumplir las exigencias del Reglamento y se espera que desaparezcan en un futuro cercano.

En el cuadro 1 figura la entrega de datos para el período 2007-2008 por grupo de datos y periodicidad. Los grupos de datos D1 y D2 son trimestrales, todos los demás son anuales.

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

	2007							2008						
	Trimestral		Anual					Trimestral		Anual				
	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1
Bélgica	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bulgaria	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
República Checa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Dinamarca</i>														
Alemania	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Estonia</i>														
<i>Irlanda</i>														
<i>Grecia</i>														
<i>España</i>														
Francia	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Italia⁽¹⁾</i>							x							
<i>Chipre</i>														
<i>Letonia</i>														
<i>Lituania⁽¹⁾</i>							x							x
Luxemburgo	x	0	x	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Hungría	x	0	x	x	:	0	x	x	0	x	x	x	0	x
<i>Malta</i>														
Países Bajos	x	x	x	x	:	x	x	p	p	p	p	:	p	p
Austria	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Polonia	x	x	x	x	:	x	x	x	0	x	x	:	0	x
<i>Portugal</i>														
Rumanía	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
<i>Eslovenia</i>														
Eslovaquia	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Finlandia⁽¹⁾</i>							x							x
<i>Suecia</i>														
Reino Unido ⁽²⁾							x							p
<i>Croacia⁽¹⁾</i>	x	0					x	x	0	x	x	:	0	

⁽¹⁾ Datos facilitados de forma voluntaria

⁽²⁾ Solo hay que facilitar el grupo de datos

E1 anual

: No se ha facilitado

X Entrega de datos finalizada

P Provisional

0 No se envió ningún archivo porque no hubo transporte de contenedores en el periodo en cuestión

El Reglamento no obliga a facilitar estos datos

En el caso de determinados Estados miembros persisten algunos problemas. Las principales cuestiones que se plantean son la comunicación de datos de tránsito completos y el respeto del plazo de T+5 meses establecido en el Reglamento. Algunos países ya están tomando medidas correctoras o tienen planes para mejorar sus sistemas con vistas a garantizar el cumplimiento con la totalidad de las exigencias jurídicas. Sin embargo, ha de seguirse trabajando para abordar eficazmente esas cuestiones.

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

En la mayor parte de los países declarantes, el cumplimiento de las exigencias del Reglamento ha implicado una ampliación o adaptación de los procesos existentes. En otros países ha sido necesario crear un proceso de recopilación y compilación de datos completamente nuevo. En muy pocos casos no ha sido necesario tomar medidas importantes, ya que los procesos existentes bastaban para responder a las exigencias. Cabe señalar que Bulgaria, Croacia y Rumanía recibieron (dentro del Programa de Cooperación Estadística Multibeneficiarios 2006) apoyo metodológico para presentar estadísticas sobre el tráfico en tránsito en el Danubio.

La gran mayoría de países declarantes consideran que la carga de trabajo que supone el suministro periódico de datos es aceptable. Algunos países consideran que la declaración de datos sobre tránsito supone una gran carga.

En términos de coste, el Reglamento (CE) n° 1365/2006 se concibió con el objetivo específico de reducir la carga correspondiente a los Estados miembros. Tal finalidad se desprende de forma evidente de la descripción de las principales características del Reglamento (punto 1.1).

2.1.3 *Proceso de recogida, compilación y validación de los datos*

El proceso de recogida y compilación de los datos difiere entre países declarantes, pero sigue un proceso tradicional de información ascendente. Los suministradores de los datos también difieren de país a país, pero las fuentes más frecuentes son las autoridades portuarias y de las esclusas. Los países completan sus datos con información recibida de una amplia gama de fuentes, incluidas las aduanas, los países vecinos, los operadores privados, las empresas y las agencias.

La mayor parte de las autoridades nacionales competentes aplican controles de validación antes de enviar la información a Eurostat utilizando procedimientos de control creados internamente. Las normas de validación abarcan muchos aspectos del proceso, entre los que figuran el formato de los datos, la codificación, la coherencia interna de cada grupo de datos, la coherencia entre grupos de datos y variables, la coherencia de las series cronológicas, etc.

Aproximadamente la mitad de los países declarantes están planteándose utilizar datos obtenidos del Servicio de Información Fluvial (RIS en sus siglas inglesas) en un futuro próximo, pero solo un número muy limitado de ellos utiliza ya datos RIS.

Todos los países declarantes hacen uso directo o indirecto de los datos recopilados a nivel nacional, bien para fines de elaboración de políticas, bien para divulgación.

2.1.4 *Aspectos metodológicos*

Las disposiciones metodológicas de los Reglamentos (CE) n° 425/2007 y (CE) n° 1304/2007 de la Comisión han proporcionado un marco común para garantizar la recogida armonizada de datos y la producción de resultados comparables.

Durante el periodo en cuestión, Bulgaria pidió aclaraciones sobre la información de los buques utilizados como transbordador.

No se ha planteado ninguna otra cuestión metodológica.

2.2 **RESULTADOS**

2.2.1 *Envío y validación de los datos*

Con arreglo al artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1365/2006, la transmisión de los datos debe realizarse en un plazo no superior a cinco meses a partir del final del período de observación. Durante el periodo que nos ocupa, la mayor parte de los Estados miembros respetaron ese plazo y se esperan nuevas mejoras en un futuro próximo.

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

Una vez que los datos se han cargado en la base de datos de producción de Eurostat, se aplican procedimientos detallados de validación para controlar la calidad de los datos transmitidos. La validación incluye la coherencia interna de los grupos de datos, la coherencia temporal, la coherencia entre grupos de datos y una comparación de los resultados entre países declarantes socios (controles espejo).

El nivel global de la calidad de los datos puede considerarse aceptable, pero es necesario seguir trabajando, especialmente para reducir las asimetrías señaladas por los controles espejo y para mejorar la información de los datos sobre tránsito.

2.2.2 *Orientación metodológica*

Eurostat ha elaborado un *Manual de referencia sobre estadísticas del transporte por vías navegables interiores* para asesorar a los Estados miembros sobre la aplicación del Reglamento. El Manual de referencia se actualiza cada año para incluir la información, documentación u orientaciones más recientes pertinentes para la recogida de las estadísticas.

2.2.3 Difusión de los datos

Los datos recopilados al amparo del Reglamento (CE) n° 1365/2006 no son confidenciales y no existe ninguna limitación a la divulgación de los mismos.

Eurostat difunde los datos recogidos a través de su base de difusión de datos, a la que se puede acceder gratuitamente desde el sitio web de Eurostat. Hay dieciocho cuadros completados con los datos recopilados en virtud del Reglamento (CE) n° 1365/2006 y, en su caso, también con datos recopilados al amparo de la Directiva 80/1119/CEE del Consejo.

Asimismo, Eurostat también difunde esta información mediante publicaciones específicas, como la serie *Statistics in Focus*, que proporciona un primer análisis de los datos para los medios de comunicación y el público en general.

En el cuadro 2 figuran algunas cifras esenciales sobre el transporte europeo por vías navegables interiores que se han recogido en virtud de dicho Reglamento.

Cuadro 2: transporte de mercancías por vías navegables interiores por país: datos de 2008 y crecimiento en el período 2007-2008

	En miles de toneladas		En millones de toneladas-kilómetro	
	2008	Crecimiento en 2007 – 2008	2008	Crecimiento en 2007 – 2008
Bélgica	130350	-3,2%	8746	-2,9%
Bulgaria ⁽⁵⁾	10956	+65,4%	2890	+185,9%
República Checa	752	-34,1%	28	-23,7%
Dinamarca	-	-	-	-
Alemania	245674	-1,3%	64056	-1,0%
Estonia	-	-	-	-
Irlanda	-	-	-	-
Grecia	-	-	-	-
España	-	-	-	-
Francia	72807	-4,2%	8910	-3,2%
Italia ⁽¹⁾	-	-	:	-
Chipre	-	-	-	-
Letonia	-	-	-	-
Lituania ⁽¹⁾	146	+15,7%	12	+16,1%
Luxemburgo	10984	+9,9%	367	+6,6%
Hungría	8829	+5,0%	2250	+1,7%
Malta	-	-	-	-
Países Bajos ⁽²⁾	333202	-3,8%	44979	-1,9%
Austria	11209	-7,4%	2359	-9,2%
Polonia	6101	-5,3%	277	+9,7%
Portugal	-	-	-	-
Rumanía	30295	+3,0%	8687	+6,0%
Eslovenia	-	-	-	-
Eslovaquia	8371	+4,5%	1101	+9,7%
Finlandia ⁽¹⁾	335	-28,9%	80	-20,9%
Suecia	-	-	-	-
Reino Unido ⁽³⁾	3415	-3,6%	149	-8,3%
EU-27 ⁽²⁾⁽⁴⁾	511442	-2,7%	144891	+0,1%

Croacia ⁽¹⁾	880	-40,0%	79	-27,9%
-------------------------------	-----	--------	----	--------

(1) Datos facilitados de forma voluntaria

(2) Datos estimados y provisionales

(3) Solo hay que facilitar el grupo de datos E1 anual

(4) Los datos de 2007 correspondientes a Italia no se han tenido en cuenta para el cálculo de la tasa de crecimiento

(5) El incremento destacado se debe a que BG comenzó a transmitir datos sobre tránsito en 2008.

Información no

- disponible

- No aplicable

3 CONCLUSIONES

La experiencia adquirida y los resultados obtenidos de la aplicación del Reglamento (CE) nº 1365/2006 pueden considerarse, en general, positivos. La adopción del Reglamento, el trabajo realizado y los recursos asignados para el establecimiento de las estructuras necesarias tanto a nivel nacional como de Eurostat han permitido una rápida producción de resultados comparables y de alta calidad.

El suministro de datos ha mejorado en los dos años siguientes, si bien quedan aún problemas pendientes, en particular por lo que se refiere a la comparabilidad, el grado de exhaustividad y la puntualidad de los grupos de datos facilitados.

La mayor parte de las cuestiones vinculadas con la interpretación del Reglamento, la recopilación de datos, su compilación, transmisión y validación han sido abordadas. El Reglamento ha generado una mayor disponibilidad de información sobre el sector y una reducción de la carga para los países declarantes.

Con respecto a la utilización de los datos, los resultados obtenidos tienen una aplicación inmediata en la elaboración de políticas, concretamente en lo que se refiere al desarrollo, aplicación y vigilancia de las políticas de transporte por vías navegables interiores a nivel nacional y de la UE. La divulgación de los datos mediante varios medios públicos ha contribuido a dar visibilidad a todo el proceso y a proporcionar una rentabilidad sobre la inversión de recursos en él.

3.1 EVOLUCIÓN A CORTO PLAZO

A corto plazo (de uno a dos años), los trabajos deben centrarse en los siguientes aspectos-

- Continuar mejorando la calidad de los datos correspondientes a determinados elementos. Los países declarantes han de hacer esfuerzos adicionales para reducir las diferencias señaladas por los controles espejo y mejorar el suministro de los datos sobre transporte en tránsito. Se pueden obtener resultados en este ámbito si mejora la colaboración entre países declarantes.
- Ampliar la UE a Croacia. Eurostat ayudará a este país candidato a cumplir la legislación de la UE sobre estadísticas de transporte por vías navegables interiores.

3.2 EVOLUCIÓN A LARGO PLAZO

El Reglamento (CE) nº 1365/2007 es bastante reciente, pero ya es posible determinar algunas evoluciones posibles-

- La calidad de los datos recopilados podría mejorar gracias a la introducción progresiva de un registro europeo de buques de navegación por vías interiores y a un mayor empleo del Servicio de Información Fluvial.
- Puede considerarse la recopilación de variables nuevas o más detalladas, dependiendo de las necesidades de los usuarios de los datos y la carga potencial sobre los encuestados. Dos puntos de especial interés son- una nueva ampliación de la entrega de datos sobre el transporte de mercancías peligrosas y la recopilación de un nivel más detallado de datos sobre el tipo de mercancías (clasificación NST 2007);
- La ampliación de la cobertura geográfica de las estadísticas, posiblemente como consecuencia de las futuras ampliaciones de la UE y de una participación voluntaria de países no pertenecientes a la UE y de organizaciones internacionales a través de acuerdos de cooperación.