



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 04.02.1998
COM(1998) 47 final

INFORME

sobre la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3118/93

por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (CABOTAJE)

(presentado por la Comisión)

INFORME

sobre la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3118/93

por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (CABOTAJE)

0. **Introducción**

0.1. El cabotaje, o transporte nacional por parte de transportistas no residentes, es un fenómeno relativamente reciente pese a su mención expresa en la letra b) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado de Roma. Las autorizaciones de cabotaje fueron introducidas el **1 de julio de 1990** en virtud del Reglamento (CEE) nº **4059/89** del Consejo, de 21 de diciembre de 1989¹. El contingente inicial, relativo al período comprendido entre el 1 de julio de 1990 y el 30 de junio de 1991, fue de **15 000** autorizaciones, siendo cada autorización válida durante **dos meses**; sin embargo, los Estados miembros podían intercambiar estas autorizaciones por el doble de autorizaciones de un mes de duración. Cada autorización permitía al transportista prestar servicios de cabotaje en uno o varios de los demás Estados miembros durante este período de dos meses (o de un mes). La autorización debe acompañar a la **unidad tractora** durante las operaciones de cabotaje, pudiendo transferirse entre diferentes vehículos pertenecientes al mismo transportista, ya que la autorización sólo indica el nombre del transportista y no el número de matrícula.

0.2 El Reglamento 4059/89 incluía asimismo una disposición relativa a un **aumento anual del 15%** de dicho contingente; en 1991, se procedió a un aumento adicional del mismo para tener en cuenta la incorporación de la antigua República Democrática Alemana (Reglamento (CEE) nº 296/91 del Consejo, de 4 de febrero de 1991)².

0.3 En virtud del Reglamento nº **3118/93** del Consejo, de 25 de octubre de 1993³, el contingente de cabotaje se incrementó hasta **30 000 autorizaciones** en 1994, el aumento anual del contingente **pasó a ser del 30%** y, más significativamente, se decidió la **abolición de los contingentes a partir del 1 de julio de 1998** (véase el párrafo 2 del artículo 12 del reglamento antes citado). Cabe observar que los contingentes de cabotaje ya fueron surtidos entre los tres países del Benelux a finales de 1992, de conformidad con el artículo 233 del Tratado de Roma.

¹ JO nº L 390 de 30.12.1989, p. 3.

² JO nº L 36 de 08.02.1991, p.8.

³ JO nº L 279 de 12.11.1993, p.1.

0.4 Con la creación del Espacio Económico Europeo (EEE)⁴, el ámbito de aplicación del régimen de cabotaje fue ampliado a los países de la AELC. La legislación pertinente en materia de cabotaje, que excluía a Austria, entró en vigor el **1 de julio de 1994** (Decisión del Comité Mixto del EEE nº 7/94, de 21 de marzo de 1994)⁵. Con arreglo a esta legislación, los transportistas comunitarios y los transportistas de Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia podían efectuar servicios de cabotaje en cualquier Estado del EEE (con excepción de Austria). Las adhesiones de Finlandia y de Suecia a la Comunidad Europea el 1 de enero de 1995 no alteraron el ámbito geográfico del régimen de cabotaje, ya que el Protocolo nº 9 del Tratado de Adhesión⁶ establece la incorporación de **Austria** al régimen de cabotaje a partir del **1 de enero de 1997**. Por último, cabe señalar que **Liechtenstein** se adhirió al régimen de cabotaje con motivo de su adhesión al EEE el **1 de mayo de 1995** (Decisión del Comité Mixto del EEE nº 1/95, de 10 de marzo de 1995)⁷.

0.5 El Reglamento nº 3118/93 prevé, en el apartado 4 de su artículo 1, que la Comisión deberá adoptar normas detalladas en lo que se refiere a los transportes por “cuenta propia”, lo que se puso en práctica en virtud del Reglamento (CE) nº 792/94 de la Comisión⁸. No obstante, el número de autorizaciones de cabotaje permaneció invariable. Habida cuenta del escaso uso de las autorizaciones de cabotaje por parte de los transportistas por cuenta propia, **para el período de 1990 a 1995**, la “tasa de penetración del cabotaje” se calculó dividiendo la “actividad de cabotaje” entre la “actividad nacional de transporte”, utilizando únicamente los valores relativos a los transportistas por cuenta ajena.

0.6 El presente informe está dividido en cuatro secciones. La **primera sección** aborda las estadísticas que deben presentar las autoridades nacionales y los datos realmente transmitidos. La **segunda sección** analiza las estadísticas relativas a los servicios de cabotaje desde mediados de 1990 hasta finales de 1995 (a fin de disponer de una serie cronológica adecuada para mostrar la evolución de la utilización de las autorizaciones de cabotaje). La **tercera sección** presenta las previsiones hasta mediados de 1998. La **cuarta sección** expone las conclusiones.

⁴ En el presente informe, las referencias a los “países de la AELC” no incluyen a Suiza, ya que este país no se adhirió al EEE.

⁵ JO nº L 160 de 28.06.1994, p.1.

⁶ JO nº C 241 de 29.08.1994, p. 3.

⁷ JO nº L 86 de 20.04.1995, p.58.

⁸ JO nº L 92 de 09.04.1994, p.13.

0.7 El presente informe ha sido elaborado en virtud del artículo 11 del Reglamento nº 3118/93, que exige a la Comisión la presentación de un informe al Consejo sobre la aplicación de este Reglamento cada dos años. Para incluir una información completa y permitir su comparación, el informe se refiere a un período que comienza a mediados de 1990 y se basa en datos relativos a los doce Estados miembros para el período comprendido entre mediados de 1990 y finales de 1994 y en datos relativos a los quince Estados miembros (con excepción de Austria) para el período posterior al 1 de enero de 1995. La Comisión considera útil tener en cuenta en el mismo informe la aplicación del Reglamento nº 3118/93 en el contexto del Acuerdo EEE; por consiguiente, el presente informe también incluye datos relativos a Finlandia y Suecia (para el segundo semestre de 1994) e Islandia, Liechtenstein y Noruega (para el segundo semestre de 1994 y la totalidad de 1995). A título informativo, se enviará un ejemplar del presente informe al Consejo del EEE, dado que el Acuerdo EEE prevé que corresponde al Comité permanente de la AELC efectuar la evaluación relativa a sus países miembros.

1. Estadísticas presentadas por las autoridades nacionales

1.1 El Reglamento nº 4059/89 prevé que cada uno de los Estados miembros **notificadores** debe presentar datos sobre los “días”, las “toneladas” y las “toneladas-kilómetro” de las operaciones de **cabotaje** efectuadas **por sus propios transportistas**, por trimestre y para cada uno de los (demás) Estados miembros en donde se efectuaran servicios de cabotaje; estos requisitos eran aplicables al período comprendido entre el 1 de julio de 1990 y el 31 de diciembre de 1993.

1.2 Según el Reglamento nº 3118/93, los Estados miembros ya no tenían que facilitar datos relativos a los “días”, aunque la información sobre “toneladas” y “toneladas-kilómetro” debían presentarse de la misma forma que anteriormente (véase 1.1). A partir del 1 de julio de 1994, los Estados miembros también debían suministrar información sobre las operaciones de cabotaje efectuadas en los países de la AELC; de modo semejante, los países de la AELC debían facilitar datos similares sobre cabotaje. Las obligaciones de presentación de datos por parte de Austria sólo son aplicables a partir del 1 de enero de 1997.

1.3 Para evitar malentendidos y por razones estadísticas, el orden de países en los que debían presentarse datos era el siguiente: Alemania (D), Francia (F), Italia (I), Países Bajos (NL), Bélgica (B), Luxemburgo (L), Reino Unido (UK), Irlanda (IRL), Dinamarca (DK), Grecia (GR), España (E), Portugal (P), Islandia (IS), Noruega (N), Finlandia (FIN), Suecia (S), Liechtenstein (FL), Austria (A). Los primeros países de la lista son los doce Estados miembros de la Comunidad en el momento de la entrada en vigor del Reglamento nº 3118/93, enumerados en el mismo orden normalizado que el adoptado por Eurostat en sus publicaciones relativas a la Directiva sobre estadísticas de los transportes por carretera, extractos de la cual son necesarios para el análisis que sigue. La última parte corresponde a los restantes países, presentados en el orden de su adhesión al régimen de cabotaje.

1.4 Los servicios de la Comisión han analizado detenidamente los datos trimestrales relativos a las tkm (toneladas-kilómetro) correspondientes al período comprendido entre el tercer trimestre de 1990 y el cuarto trimestre de 1995 (analizando también brevemente los datos trimestrales de 1996 ya disponibles, aunque éstos son todavía bastante incompletos). Si bien se han examinado también los datos relativos a las “toneladas”, éstos no se han incluido en el presente informe por las razones expuestas en el informe al Consejo sobre la utilización de las autorizaciones de cabotaje en los transportes por carretera en 1990/91 (presentado como parte de COM (91) 377 final, de 22 de noviembre de 1991)⁹.

1.5 Los datos presentados por los países **notificadores** para el período comprendido entre el tercer trimestre de 1990 y el cuarto trimestre de 1995 son completos con la excepción de:

Italia:	tercer trimestre de 1990 a tercer trimestre de 1992, ambos inclusive;
Italia:	tercer y cuarto trimestres de 1995;
Dinamarca:	todos los trimestres de 1994.

Se ha hecho un cálculo de los datos no presentados, aunque sólo los relativos a las tkm. En los cuadros del presente informe, los valores estimados se muestran generalmente en *italica*. (obsérvese asimismo que los valores previstos se muestran en **negrita**). Esta norma no se sigue en los cuadros obtenidos directamente de ordenador (cuadros 1, 7 y 8).

1.6 En el presente informe no se incluyen datos trimestrales, ya que han transcurrido 22 trimestres desde la introducción del cabotaje hasta finales de 1995; por consiguiente, los datos se han agrupado en períodos semestrales y, con frecuencia, anuales.

1.7 Este informe también hace uso de los datos relativos a las toneladas-kilómetro del transporte nacional por cuenta ajena de la Directiva 78/546/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1978, relativa a la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera¹⁰, en su versión modificada por la Directiva 89/462/CEE, de 18 de julio de 1989¹¹, para calcular las “tasas de penetración del cabotaje” expresadas en porcentaje del “transporte nacional” correspondiente. Los datos relativos al transporte nacional presentados en este informe se han obtenido, en la medida de lo posible, a partir de las informaciones facilitadas a Eurostat por los organismos nacionales de estadística. Sin embargo, ha sido necesario (a) añadir datos procedentes de otras fuentes para los países de la AELC, (b) ajustar los datos en los casos en los que las series cronológicas eran incoherentes (por ejemplo, cálculos retroactivos para tomar en consideración la importante revisión al alza de los datos alemanes), (c) ajustar los datos en los casos en que las autoridades nacionales han cuantificado las no declaraciones (por ejemplo, se añadió el 30% a los datos franceses) y (d) calcular los datos recientes cuando éstos no hayan sido comunicados aún a Eurostat.

⁹ JO n° C 317 de 07.12.91, p. 10.

¹⁰ JO n° L 168 de 26.06.78, p. 29.

¹¹ JO n° L 226 de 03.08.89, p. 8.

2. Principales resultados relativos a las estadísticas de cabotaje, segundo semestre de 1990 a segundo semestre 1995, ambos inclusive

Salvo indicación contraria, los resultados presentados en esta sección del informe se refieren a la totalidad del período (segundo semestre de 1990 a segundo semestre de 1995, ambos inclusive) y se expresan en toneladas-kilómetro (tkm); el “primer período” comienza en el segundo semestre de 1990 y termina en el primer semestre de 1994, ambos inclusive, cuando el sistema de cabotaje sólo abarcaba doce países comunitarios; el “segundo período” comienza en el segundo semestre de 1994 y termina en el segundo semestre de 1995, ambos inclusive, cuando el sistema de cabotaje se amplió a los países de la AELC. Los principales resultados son los siguientes:

2.1 Los servicios de cabotaje pasaron de un bajo valor inicial de 176 millones de tkm (352 millones de tkm sobre una base anual) en el **segundo semestre de 1990**, a un valor **casi cinco veces superior** en **1995**, alcanzando los 1.677 millones de tkm. En consecuencia, la tasa media de penetración del cabotaje en los mercados nacionales (por cuenta ajena) aumentó del **0,07%** (segundo semestre de 1990) al **0,26%** (1995).

2.2 La utilización media de las autorizaciones (dos meses) aumentó de 23 000 tkm (segundo semestre de 1990) a 48 000 tkm (1993), aunque ha caído desde entonces hasta 35 000 tkm (1994 y 1995); la utilización media durante la totalidad del período fue de 38.000 tkm.

2.3 Los transportistas **del Benelux** fueron los más activos en el mercado del cabotaje; a pesar de disponer solamente del 25%, aproximadamente, de las autorizaciones de cabotaje, coparon casi el **60%** del total de las operaciones de cabotaje efectuadas. La utilización media de las autorizaciones de cabotaje por parte de los transportistas holandeses y belgas se situó en torno a 95 000 tkm (dos veces y media la media general) y alcanzó las 74 000 tkm en el caso de los transportistas luxemburgueses. En el **segundo período**, el **35%** del total de las operaciones de cabotaje correspondió a los transportistas **holandeses** y la utilización media superó las 100.000 tkm. (Con todo, cabe observar que los transportistas de países “geográficamente pequeños” tienen más incentivos para realizar transportes de cabotaje, no sólo porque sus propios mercados nacionales son limitados sino también porque los mercados de otros países suelen estar “geográficamente bastante próximos”. Los transportistas de países “grandes”, por el contrario, están poco motivados para efectuar servicios de cabotaje en “pequeños” países, aun cuando éstos estén “geográficamente muy próximos”.)

2.4 Otros transportistas “activos” en el mercado de cabotaje fueron los de **Francia** (13% del mercado y una utilización media de 46 000 tkm), de **Dinamarca** (7% y 34.000 tkm) y del **Reino Unido** (4% y 20.000 tkm). Los transportistas de la “recién-llegada” **Suecia** (con el 7%) superaron los porcentajes de Dinamarca y del Reino Unido en el segundo período; la utilización media correspondiente de 55.000 tkm sólo fue superada por los transportistas del Benelux.

2.5 Pese al número relativamente elevado de autorizaciones concedidas a **Alemania y a Italia** (14% y 11% respectivamente), sus transportistas no fueron muy activos en los mercados de cabotaje, con unas cuotas de mercado del **6%** y **4%**, respectivamente. Estos resultados también se reflejaron en una baja utilización media de 17.000 y 13.500 tkm, respectivamente; en el segundo período, la utilización media de los transportistas alemanes descendió hasta 11 000 tkm.

2.6 Sólo el **2%** del transporte de cabotaje fue efectuado **por** transportistas de países de “mano de obra barata” (**Grecia, Portugal y España**), pese a que los transportistas de estos tres países obtuvieron cerca del 18% de las autorizaciones de cabotaje. La utilización media de las autorizaciones por los transportistas griegos, portugueses y españoles apenas fue de 40 tkm, 3.350 tkm, y 8.000 tkm, respectivamente. Parecen así infundados los temores de los transportistas de países de “mano de obra cara” de una competencia “desleal” por parte de los transportistas de los países de “mano de obra barata”.

2.7 Casi el **70%** de las operaciones de cabotaje se llevaron a cabo **en Alemania**, aumentando este porcentaje del **64%** (en el primer período) al **73%** (en el segundo período); la tasa de penetración (del mercado nacional alemán por cuenta ajena) pasó de casi el **0,2%** (segunda mitad de 1990) a más del **0,8%** (1995).

2.8 El **12%** de las operaciones de cabotaje se llevó a cabo **en Francia**; la proporción del cabotaje realizado **en Italia** descendió del **12%** (primer período) al **5%** (segundo período).

2.9 En **1995**, sólo **alrededor del 10%** de las operaciones de cabotaje se llevó a cabo **en los demás países**. Las tasas de penetración más bajas registradas (sin tener en cuenta a Islandia y Liechtenstein, en donde no se observó ninguna operación de cabotaje) fueron del **0,007%** (**Finlandia**), **0,03%** (**Dinamarca**) y **0,04%** (**Países Bajos y Reino Unido**).

2.10 En el **primer período**, cinco de los doce países tenían un “balance” negativo en términos de cabotaje. En millones de tkm, **Alemania** (-1643)¹² iba seguida de **Italia** (-220), **España** (-32), **Portugal** (-17) y **Grecia** (-6). Sin embargo, los balances negativos de Italia y de Grecia deben considerarse con reservas, habida cuenta del elevado número de estimaciones notificadas por los transportistas italianos y de la práctica inexistencia de datos relativos a los transportistas griegos.

2.11 En el **segundo período**, seis de los diecisiete países tenían un balance negativo; estos países eran, en millones de tkm, **Alemania** (-1595 = 91-1686), **Italia** (-44), **España** (-33), **Grecia** (-9), **Noruega** (-4) y **Portugal** (-3); como se puede observar, sólo Alemania presenta un balance negativo importante.

¹² Este balance negativo de - 1643 millones de tkm de Alemania es el resultado de 237 millones de tkm (cabotaje efectuado por transportistas alemanes en otros Estados miembros) menos 1880 millones de tkm (cabotaje efectuado por transportistas de otros Estados miembros en Alemania).

2.12 La mayor cantidad de cabotaje realizada **por** transportistas de un determinado país **en** territorio de otro país correspondió a los **transportistas holandeses en Alemania** durante el primer (554 de 2.951 millones de tkm o el **19%** del total del cabotaje efectuado **por todos** los transportistas **en todos** los países) y el segundo períodos (718 de 2.319 millones de tkm, equivalente al **31%**). La segunda posición en ambos períodos correspondió a los **transportistas belgas en territorio alemán** [con 400 millones de tkm (14%) durante el primer período y 266 millones de tkm (11%) durante el segundo período].

3. Previsiones de la utilización del cabotaje de 1996 a 1998 (primer semestre)

Estas previsiones hacen únicamente referencia a las tkm y se basan en una extrapolación de los valores de “utilización media de las autorizaciones de cabotaje” **observados** en cada país **notificador** (incluido 1996, siempre que los datos hayan sido comunicados por el país correspondiente, tal como se indica en el cuadro 4), que presentan una tendencia general a la baja. Por consiguiente, se hicieron **cálculos** para 1996 en el caso de los demás países y para 1997 y 1998 (primer semestre) para todos los países. Estos cálculos de la “utilización media” se multiplican posteriormente por el número de autorizaciones de cabotaje (dos meses) atribuidas a cada país en el período considerado, para el cálculo de la **previsión** del total de cabotaje efectuado en cada país notificador. Obsérvese que, en la aplicación de este procedimiento, fue necesario inferir una “utilización media” para los transportistas austriacos, ya que no se disponía de valores observados de las estadísticas de cabotaje de los mismos. Los principales resultados son los siguientes:

3.1 Cabe prever un aumento del cabotaje de **1.677** millones de tkm em **1995** hasta un valor estimado de **2.000** millones de tkm en **1996**¹³ y unas previsiones de **2 466** millones de tkm para 1997 y de **1.417 millones de tkm para el primer semestre de 1998 (2.834** millones de tkm sobre una base **anual**, lo que supone un aumento del 70% con respecto a 1995). Se prevé que la tasa media de penetración del cabotaje en los mercados nacionales (cuenta ajena) pase del **0,26%** en **1995** al **0,45%** previsto para el **primer semestre de 1998**.

3.2 Las previsiones muestran que los **transportistas del Benelux** continuarán dominando el mercado de cabotaje, con un valor estimado del **60%** del total del cabotaje en el primer semestre de 1998; se prevé que los **transportistas holandeses** efectúen el **35%** de todas las operaciones de cabotaje efectuadas en el primer semestre de 1998.

3.3 Aunque no se han hecho previsiones directas sobre los países en los que se llevarán a cabo las operaciones de cabotaje, se espera que la proporción de cabotaje en **territorio alemán** sea del orden del **70-75%** de todo el cabotaje, lo que equivale a **1 000** millones de tkm en el primer semestre de 1998 (cerca de **2.000** millones de tkm sobre una base anual); este valor representaría cerca del **1,3%** del mercado nacional alemán (por cuenta ajena).

¹³ Este cálculo era necesario porque la Comisión no recibió de algunos Estados miembros los datos completos relativos a 1996.

3.4 La mayor cantidad de cabotaje realizada por transportistas de un determinado país en territorio de otro país continuará correspondiendo, con casi total certeza, a los **transportistas holandeses en Alemania**, con un **33%**, aproximadamente, del total del cabotaje efectuado por todos los transportistas en todos los países en la primera mitad de 1998, es decir, 470 millones de tkm (940 millones de tkm sobre una base anual); este valor representaría cerca del 0,6% del mercado nacional alemán (por cuenta ajena).

4. **Conclusiones**

4.1 A pesar de que el número de autorizaciones de cabotaje ha aumentado considerablemente, su influencia global en el mercado es mínima.

4.2 No se prevé que esta situación varíe bruscamente tras la supresión de los contingentes de cabotaje a mediados de 1998.

4.3 Los transportistas más activos en el ámbito del cabotaje no son los de los Estados miembros de mano de obra barata, sino los de los Estados miembros con empresas más eficaces.

LISTA DE CUADROS

	Lista de cuadros			CABLI.XLS	7,7,97
Cuadr	Título	Unidades	Períodos	Nº archivo Excel	
1	Cabotaje efectuado POR transportistas del país NOTIFICADOR, por semestre	1000 tkm	II/1990-II/1995	c:\dgvii\summary\nadia1.xls	
2	Número de autorizaciones (dos meses) asignadas, por países	Número	Variable	CABRP1.XLS	página 1
3	Cabotaje efectuado POR transportistas del país NOTIFICADOR, por año civil	1000 tkm	1990-1998	CABRPI.XLS	página 2
4	Utilización media de las autorizaciones (dos meses)	1000 tkm	1990-1998	CABRP1.XLS	página 3
5	Cabotaje efectuado en el país ASOCIADO, por año civil	1000 tkm	1990-1995	CABP9095.XLS	página 1 arriba
	Transporte nacional (cuenta ajena), por año civil	Mio tkm	1990-1995	CABP9095.XLS	página 1 abajo
6	Tasa de penetración del cabotaje en el transporte nacional (cuenta ajena), por año civil	per 1000	1990-1995	CABP9095.XLS	página 2 arriba
	Tasa de penetración relativa (con respecto a la media general)	Número	1990-1995	CABP9095.XLS	página 2 abajo
7	Cabotaje efectuado POR transportistas del país x EN el país y	1000 tkm	Primer período	c:\dgvii\summary\melting.xls	
8	Cabotaje efectuado POR transportistas del país x EN el país y	1000 tkm	2º período	c:\dgvii\cab.gen\nadia3.xls	
9	Principales "caboteurs" (lista por orden de importancia del cabotaje efectuado POR transportistas del país x EN el país y)	1000 tkm	1º y 2º períodos	LECAB.XLS	
	Notas:				
	1º período = II/1990 a I/1994, ambos inclusive				
	2º período = II/1994 a II/1995, ambos inclusive				
	I/1994 significa primera mitad de 1994, etc				

1000 TKM		Q.3 + Q.4.90	Q.1 + Q.2.91	Q.3 + Q.4.91	Q.1 + Q.2.92	Q.3 + Q.4.92	Q.1 + Q.2.93	Q.3 + Q.4.93	Q.1 + Q.2.94	III 90 - II 94
Reporting	D	20 361	35 002	38 958	38 788	31 534	21 790	21 877	26 726	237 036
Member	F	26 012	57 245	52 590	51 573	48 884	59 265	65 896	78 898	438 363
State	I	9 037	17 161	16 032	19 703	20 813	24 877	20 403	18 343	146 359
	NL	37 804	69 580	59 699	101 899	99 786	105 434	120 799	130 213	724 214
Etat	B	41 581	67 493	71 740	71 157	71 076	145 621	88 126	114 368	671 162
membre	L	14 843	25 707	22 340	35 693	29 864	43 507	36 624	43 259	251 837
déclarant	UK	3 444	23 162	9 657	17 973	16 203	20 863	19 754	22 180	133 236
	IRL	5 760	6 751	6 006	5 130	2 371	1 546	3 863	3 637	35 064
Mitglied-	DK	14 876	27 451	30 958	33 992	35 168	28 403	30 365	37 476	238 689
staat der	GR	0	196	0	0	0	0	0	0	196
Unter-	E	2 013	3 790	1 707	5 888	6 934	9 195	9 974	22 966	62 497
nehmer	P	57	1 128	2 191	1 511	1 149	1 130	1 489	3 570	12 225
	TOTAL	175 788	333 656	311 878	383 307	361 782	461 631	419 170	503 666	2 950 876
		Q.3 + Q.4.94	Q.1 + Q.2.95	Q.3 + Q.4.95	III 94 - IV 95					
	D	27 257	27 496	36 137	90 690					
	F	93 320	102 072	85 524	280 916					
	I	19 443	23 271	22 483	65 197					
	NL	219 890	279 335	309 247	808 472					
	B	122 273	164 122	155 716	442 111					
	L	34 779	62 460	51 891	149 130					
	UK	18 917	23 279	24 252	66 448					
	IRL	7 493	6 652	7 230	21 375					
	DK	41 480	52 194	53 614	147 288					
	GR	0	0	0	0					
	E	15 215	10 701	7 451	33 367					
	P	2 229	4 418	3 948	10 595					
	IS	0	0	0	0					
	N	1 419	2 883	1 601	5 903					
	FIN	5 099	14 014	15 986	35 099					
	S	33 099	61 679	67 036	161 814					
	FL	0	0	21	21					
	TOTAL	641 913	834 576	842 137	2 318 626					

CUADRO 2

	CABOTAGE			Number of 2-month authorizations							
	7/90-6/91	7/91-6/92	7/92-12/92	1993	1994	1995	1996	1997	1/98-6/98	7/90-6/98	7/90-12/95
D	2170	2387	1314	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	18998
F	1793	1973	1086	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	15705
I	1795	1975	1087	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	15721
NL	1869	2056	1131	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	16361
B	1322	1455	801	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	11582
L	616	678	373	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	5396
UK	1124	1237	681	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	9851
IRL	595	655	361	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	5220
DK	1282	1411	777	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	11236
GR	584	643	355	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	5123
E	1371	1509	831	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	12010
P	777	855	471	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	6811
IS*					5	13	17	23	15	73	18
N*					198	514	669	870	567	2818	712
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2090
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	2944
FL**						22	43	57	37	159	22
A								4256	2767	7023	
Total	15298	16834	9268	18538	32498	47366	61602	85098	55329	341829	139800
Notes:	* for 1994: 7/94-12/94										
	** for 1995: 5/95-12/95										
CABRP1.XLS	page 1	31,7,97									

CUADRO 3

	CABOTAGE		Number of 1000tkm performed							1/98-6/98	7/90-6/98	7/90-12/95
	7/90-12/90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997				
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	82544	46949	529487	327926	
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	223247	272992	160834	1376352	719279	
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	52056	59773	33312	356697	211556	
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	888800	520020	3662310	1532686	
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	383520	453024	261760	2211577	1113273	
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	134100	158436	87814	781317	400967	
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	64260	34820	361676	199684	
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	19859	11070	104864	56439	
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	116014	63504	664153	385977	
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	196	
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	24855	26100	12729	159548	95864	
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	11103	7218	50669	22820	
IS*					0	0	0	0	0	0	0	
N*					1419	4484	6690	9570	5670	27833	5903	
FIN*					5099	30000	34995	42882	25896	138872	35099	
S*					33099	128715	158675	192864	109746	623099	161814	
FL**						21	43	57	37	158	21	
A								68096	35971	104067	0	
											0	
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	1999647	2466374	1417350	11152875	5269504	
CABRP1.XLS	page 2	31,7,97										

CUADRO 4

CABOTAGE	Average Use of 2-month authorizations (in 1000tkm)										
	7/90-12/90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1/98-6/98	7/90-6/98	7/90-12/95
D	18,77	32,46	28,04	16,62	12,57	10,52	9,17	8	7	12,07	17,26
F	29,02	58,33	47,51	57,62	46,79	37,52	34,34	32	29	37,93	45,80
I	10,07	17,60	19,53	20,83	10,25	9,14	8	7	6	9,82	13,46
NL	40,45	65,37	93,42	100,01	91,32	112,99	106,42	100	90	96,89	93,68
B	62,91	100,28	93,05	145,91	87,16	86,75	80	72	64	82,65	96,12
L	48,19	74,26	92,07	107,41	61,74	66,52	60	54	46	62,64	74,31
UK	6,13	27,80	26,30	29,82	17,80	15,15	15,42	12	10	15,89	20,27
IRL	19,36	20,41	10,89	7,49	9,09	8,35	8,09	7	6	8,69	10,81
DK	23,21	43,38	46,65	37,82	29,98	29,57	21,20	19	16	25,58	34,35
GR	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0	0	0	0,02	0,04
E	2,94	3,82	8,09	11,53	13,58	4,75	5	4	3	5,75	7,98
P	0,15	4,07	2,96	2,78	3,63	3,86	3,38	3	3	3,22	3,35
IS*					0,00	0,00	0	0	0	0,00	0,00
N*					7,17	8,72	10	11	10	9,88	8,29
FIN*					17,23	16,72	15	14	13	14,65	16,79
S*					56,10	54,68	52	48	42	49,31	54,96
FL**						0,95	1	1	1	0,99	0,95
A								16	13	14,82	
Total	22,98	40,18	42,13	47,52	35,25	35,40	32	29	26	33	37,69
CABRP1.XLS	page 3	31,7,97									

CUADRO 6

CABOTAGE IN PARTNER STATE					Parts per 1000	
NATIONAL TRANSPORT - hire or reward only						
Partner	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995
D	1,87	3,13	3,30	4,30	5,51	8,41
F	0,35	0,59	0,65	1,16	1,55	1,86
I	0,60	1,04	1,04	0,96	0,87	0,71
NL	0,79	0,86	0,69	0,30	0,29	0,42
B	2,09	2,39	2,97	1,20	1,88	2,55
L	2,96	1,17	3,12	3,71	1,94	4,75
UK	0,25	0,41	0,39	0,29	0,36	0,39
IRL	0,56	1,96	1,83	1,08	1,31	1,89
DK	0,46	0,45	0,33	0,65	0,14	0,27
GR	0,00	0,01	0,05	0,31	0,37	0,67
E	0,18	0,23	0,35	0,54	0,53	0,68
P	0,20	0,26	2,65	4,74	2,52	2,64
IS					0	0
N					0,22	0,87
FIN					0,01	0,07
S					0,20	0,50
FL						0
TOTAL	0,71	1,27	1,40	1,66	1,86	2,60
						31,7,97
CABOTAGE IN PARTNER STATE					E /	
NATIONAL TRANSPORT					/ TOTAL CABOTAGE	
/ TOTAL NATIONAL TRANSPORT						
Partner	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995
D	2,61	2,47	2,36	2,59	2,97	3,23
F	0,49	0,47	0,46	0,70	0,83	0,71
I	0,84	0,83	0,75	0,58	0,47	0,27
NL	1,11	0,68	0,49	0,18	0,16	0,16
B	2,92	1,89	2,13	0,72	1,01	0,98
L	4,14	0,93	2,24	2,23	1,05	1,83
UK	0,35	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15
IRL	0,78	1,55	1,31	0,65	0,71	0,73
DK	0,65	0,36	0,23	0,39	0,08	0,10
GR	0,00	0,01	0,04	0,19	0,20	0,26
E	0,25	0,19	0,25	0,33	0,29	0,26
P	0,28	0,20	1,90	2,85	1,36	1,01
IS					0	0
N					0,12	0,34
FIN					0,00	0,03
S					0,11	0,19
FL						0
TOTAL	1	1	1	1	1	1
CABP9095.XLS	page 2					31,7,97

1000 TKM
Cabotage Statistics
III 90 - II 94

		Cabotage performed in :				Cabotage effectué en :				Kabotagefahrten in :				EUR	III90-II94	
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P			
	D		22 356	183 789	10 154	1 979	25	7 192	2	3 747	1 959	5 088	745	237 036	237 036	8%
Reporting	F	290 822		52 461	877	23 194	847	20 225	0	8	393	48 705	831	438 363	438 363	15%
Member	I	140 892	3 866		459	161	0	34	0	0	0	947	0	146 359	146 359	5%
State	NL	553 606	17 527	52 408		29 247	80	51 624	199	7 516	564	10 569	874	724 214	724 214	25%
	B	400 019	193 433	42 568	22 028		145	11 356	0	181	97	1 287	48	671 162	671 162	23%
Etat	L	240 584	3 604	3 126	206	3 813		0	0	47	0	434	23	251 837	251 837	9%
Membre	UK	25 473	38 935	20 768	5 984	6 009	0		15 475	86	3 373	16 877	256	133 236	133 236	5%
déclarant	IRL	3 667	1 158	4	160	40	0	29 899		0	0	136	0	35 064	35 064	1%
	DK	219 131	4 144	10 852	463	23	0	2 395	16		0	168	1 497	238 689	238 689	8%
Mitglied-	GR	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	196	196	0%
Staat der	E	4 792	32 442	259	17	3	0	123	0	0	0		24 861	62 497	62 497	2%
Unternehmer	P	647	1 558	60	0	7	31	0	0	0	0	9 922		12 225	12 225	0%
	Total	1 879 829	319 023	366 295	40 348	64 476	1 128	122 848	15 692	11 585	6 388	94 133	29 135	2 950 878	2 950 878	100%
	III90-II94	1 879 829	319 023	366 295	40 348	64 476	1 128	122 848	15 692	11 585	6 388	94 133	29 135	2 950 878		
		64%	11%	12%	1%	2%	0%	4%	1%	0%	0%	3%	1%	100%		

1000 TKM Cabotage statistics

III 94 - IV 95

1000 TKM	Cabotage performed in :										Cabotage effectué en :					Kabotagefahrten in :					total	III 94-IV 95	
	D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL						
	D		21 908	47 356	5 400	7 489	193	520	0	379	3 920	2 869	187	0	0	669		90 890	90 890	4%			
Reporting	F	177 280		25 519	392	35 171	610	7 288	0	0	748	32 640	1 099	0	76	0	93	280 916	280 916	12%			
Member	I	55 089	6 898		117	77	0	1 589	0	0	0	1 369	0	0	0	0	58	65 197	65 197	3%			
State	NL	717 582	35 291	10 164		946	8	31 189	0	534	0	11 166	740	0	80	57	715	808 472	808 472	35%			
	B	265 863	150 520	11 613	203		5	7 800	0	191	906	4 927	83	0	0	0	0	442 111	442 111	19%			
	L	144 391	2 281	1 927	0	0		0	0	23	0	413	95	0	0	0	0	149 130	149 130	6%			
Etat	UK	3 504	29 290	11 509	3 662	2 356	0		7 616	140	3 488	4 667	174	0	6	0	36	66 448	66 448	3%			
Membre	IRL	4 924	318	0	6	2	0	16 049	2	0	0	0	0	0	0	0	74	21 375	21 375	1%			
Déclarant	DK	128 136	1 108	425	1 398	34	0	701	0		6	1 261	0	3 448	0	10 771		147 288	147 288	6%			
	GR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%			
Mitglied-	E	1 627	21 351	363	0	5	0	0	0	0	0	10 017	0	0	4	0	0	33 367	33 367	1%			
staat	P	22	2 887	44	0	29	13	6	0	54	0	7 540	0	0	0	0	0	10 595	10 595	0%			
der	IS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%			
Unter-	N	4 574	35	27	13	29	0	0	0	66	8	13	3	0	0	1 135	0	5 903	5 903	0%			
nehmer	FIN	28 320	0	56	43	3	0	55	0	623	43	2	0	1 304	0	4 650	0	35 099	35 099	2%			
	S	154 197	51	3	45	180	0	552	0	564	0	27	0	4 612	1 583	0	0	161 814	161 814	7%			
	FL	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	21	0%			
	Total	1 685 530	271 938	109 006	11 279	46 321	829	65 749	7 616	2 576	9 113	65 639	13 659	0	9 526	1 644	18 201	2 318 626	2 318 626	100%			
		1 685 530	271 938	109 006	11 279	46 321	829	65 749	7 616	2 576	9 113	65 639	13 659	0	9 526	1 644	18 201	2 318 626					
		73%	12%	5%	0%	2%	0%	3%	0%	0%	0%	3%	1%	0%	0%	0%	1%	100%					

CUADRO 8

CUADRO 9

	Leading Caboteurs					
"Relation"	1st period, 7/90 - 6/94			2nd period, 7/94 - 12/95		
	Rank	tkm	%	Rank	tkm	%
NL in D	1	553606	19	1	717582	31
B in D	2	400019	13	2	265863	11
F in D	3	290822	10	3	177280	8
S in D		-----		3A	154197	7
B in F	6	193433	7	4	150520	7
L in D	4	240584	8	5	144391	6
DK in D	5	219131	7	6	128136	6
I in D	8	140892	5	7	55089	2
D in I	7	183789	6	8	47356	2
NL in F		17527	<1	9	35291	2
F in B		23194	<1	10	35171	2
F in E	12	48705	2	11	32640	1
NL in UK	11	51624	2	12	31189	1
UK in F	14	38935	1	13	29290	1
FIN in D		-----		13A	28320	1
F in I	9	52461	2	14	25519	1
NL in I	10	52408	2		10164	<1
B in I	13	42568	1		11613	<1
E in F	15	32442	1		21351	<1
IRL in UK	16	29899	1		16049	<1
Total of above		2612039	89		2117011	91
"All relations"		2950878			2318626	
LECAB.XLS		7,7,97				

ISSN 0257-9545

COM(98) 47 final

DOCUMENTOS

ES

07 10 08 06

N° de catálogo : CB-CO-98-053-ES-C

ISBN 92-78-30739-4

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo