



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 28.02.2000  
COM(2000) 105 final

### **INFORME DE LA COMISION**

**sobre la aplicación del Reglamento (CEE) N° 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)**

### **2º INFORME**

## INFORME DE LA COMISION

### sobre la aplicación del Reglamento (CEE) N° 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)

#### 2º INFORME

##### 0. Introducción

- 0.1. El presente informe es la continuación del COM (1998) 47 final, de fecha 4 de febrero de 1998, que cubrió el uso de autorizaciones de cabotaje hasta finalizar 1995. Este 2º informe amplía el análisis hasta finalizar junio de 1998, cuando, de conformidad con el apartado 2 del artículo 12 del Reglamento (CEE) N° 3118/93 del Consejo de 25 de octubre de 1993<sup>1</sup>, se suprimieron las restricciones cuantitativas al cabotaje (obsérvese que las restricciones cuantitativas al cabotaje dentro del Benelux se habían suprimido previamente en 1992).
- 0.2. El ámbito geográfico del régimen de cabotaje continúa siendo el del Espacio Económico Europeo (EEE) y la abolición de restricciones cuantitativas se aplica al conjunto del EEE. Finalmente se recuerda que Austria, que no se incluyó en las disposiciones del EEE de julio de 1994, se unió al régimen de cabotaje en enero de 1997 en virtud del protocolo N° 9 al Tratado de Adhesión de Austria<sup>2</sup> a la Comunidad.
- 0.3. El presente informe consta de cinco secciones. La **primera sección** trata de los datos suministrados conforme a los Reglamentos sobre cabotaje. La **segunda sección** está dedicada al análisis de los datos suministrados conforme a los Reglamentos sobre cabotaje entre julio de 1990 y junio de 1998. La **tercera sección** contiene comentarios preliminares sobre datos de cabotaje obtenidos de las encuestas por muestreo sobre transporte por carretera. La **cuarta sección** presenta algunas conclusiones, y la **quinta sección** resume las recomendaciones para la supervisión futura del cabotaje.
- 0.4. Este informe se elabora en cumplimiento del artículo 11 del Reglamento 3118/93, que requiere que la Comisión presente cada dos años un informe al Consejo sobre la aplicación de dicho Reglamento. A fin de que sea completo y comparable, el informe abarca desde la introducción del cabotaje (en virtud del Reglamento (CEE) N° 4058/89 del Consejo)<sup>3</sup> a principios de julio de 1990 hasta la abolición de las restricciones cuantitativas al finalizar junio de

---

1 DO L 279 de 12.11.1993, pág. 1.

2 DO C 241 de 29.8.1994, pág. 361.

3 DO L 390 de 30.12.1989, pág. 1.

1998. Como el informe previo, COM (1998) 47, éste cubre el área del EEE; también se enviará una copia para informar al Consejo del EEE.

## 1. Datos suministrados conforme a los Reglamentos sobre cabotaje

- 1.1. Los Reglamentos 4058/89 y 3118/93 (hasta finalizar junio de 1998) establecían que las autorizaciones de cabotaje debían ir acompañadas de talonarios de informes. Estos talonarios aportan el 100% de los datos con se compilan las estadísticas sobre el uso de autorizaciones de cabotaje. La abolición de las autorizaciones supuso también la de los talonarios de informes correspondientes. Sin embargo, el Consejo indicó claramente en el párrafo 2 del apartado 3 del artículo 12 del Reglamento 3118/93 la necesidad de continuar el seguimiento de la evolución del cabotaje tras la abolición de las autorizaciones al finalizar junio de 1998, por lo que a partir de entonces era necesaria una nueva forma de recopilar datos. Afortunadamente esta necesidad surgió al mismo tiempo que se completaba el estudio de la "Directiva sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera" (Directiva 78/546/CEE del Consejo de 12 de junio de 1978<sup>4</sup>, modificada por la Directiva 89/462/CEE del Consejo de 18 de julio de 1989<sup>5</sup>). Dicho estudio llevó a la adopción del Reglamento (CE) N° 1172/98 del Consejo de 25 de mayo de 1998<sup>6</sup>, por el que, a fin de incluir el cabotaje, se ampliaron, entre otras cosas, los tipos de viaje que debían cubrirse en las encuestas por muestreo. En la sección 3 se incluyen más detalles de los datos sobre cabotaje recogidos conforme a las "encuestas por muestreo sobre transporte por carretera".
- 1.2. De acuerdo con los diversos instrumentos comunitarios, cada país **notificador** tiene que informar trimestralmente a la Comisión sobre las "toneladas" y las "toneladas-km" de los movimientos de cabotaje realizados **por sus propios transportistas**, aportando por separado datos sobre **cada** Estado miembro del EEE en el que pudieran realizarse operaciones de cabotaje.
- 1.3. Al igual que se hizo en el informe previo, COM (1998) 47, los datos trimestrales se han agregado para formar una **base semestral** y se ha restringido el análisis a "toneladas-km" (tkm). Además, para facilitar las comparaciones con los cuadros y matrices del informe previo, se ha mantenido el mismo **orden** de Estados, es decir, Alemania (D), Francia (F), Italia (I), Países Bajos (NL), Bélgica (B), Luxemburgo (L), Reino Unido (RU), Irlanda (IRL), Dinamarca (DK), Grecia (GR), España (E), Portugal (P), Islandia (IS), Noruega (N), Finlandia (FIN), Suecia (S), Liechtenstein (FL) y Austria (A).
- 1.4. En el informe anterior se distinguían 2 periodos: "1<sup>er</sup> periodo" (julio de 1990 a junio de 1994) y "2<sup>o</sup> periodo" (julio de 1994 a diciembre de 1995), cuando el régimen de cabotaje se amplió al EEE (excepto Austria). Para describir

---

4 DO L 168 de 26.6.1978, pág. 29.

5 DO L 226 de 3.8.1989, pág. 8.

6 DO L 163 de 6.6.1998, pág. 1.

sucintamente los progresos registrados en un plazo determinado, en este informe se han añadido un "3<sup>er</sup> periodo" entre enero de 1996 y junio de 1998 y la "totalidad del periodo" entre julio de 1990 y junio de 1998.

- 1.5. Los datos suministrados por los países **notificadores** durante el **3<sup>er</sup> periodo** son completos con las siguientes excepciones:

España: ningún dato suministrado;

Francia: 1<sup>a</sup> mitad de 1998.

Para facilitar la interpretación de los resultados, se han calculado los datos no suministrados. En general, los valores calculados sobre los Países notificadores se presentan en los cuadros en cursiva salvo en el caso de las matrices grandes que figuran en los cuadros 7 y 8.

- 1.6. En el informe también se usan datos en tkm sobre el transporte nacional e internacional extraídos de las "encuestas por muestreo sobre transporte por carretera" y complementados mediante otras fuentes. Estos datos son necesarios para calcular:

- (a) los "índices de penetración", donde el "cabotaje **en** un Estado" se expresa como % del "transporte nacional **en** el mismo Estado";
- (b) los "coeficientes de actividad", donde el "cabotaje realizado **por** transportistas de un país notificador" se expresa como % del "transporte internacional realizado **por** los transportistas del mismo Estado" (sólo los transportistas con un permiso internacional están autorizados a realizar operaciones de cabotaje).

- 1.7. En contraste con el informe previo, este informe interpreta, sin embargo, que el transporte nacional (e internacional) cubre tanto a los transportistas por cuenta propia como a los transportistas por cuenta ajena, por dos razones: en primer lugar, el Reglamento (CE) N° 792/94 de la Comisión de 8 de abril de 1994<sup>7</sup> amplió el régimen de cabotaje a los transportistas por cuenta propia; en segundo lugar, los últimos trabajos para presentar series cronológicas de datos más coherentes sobre el transporte nacional (e internacional) se han concentrado en los transportistas por cuenta propia y por cuenta ajena en lugar de separar los dos tipos.

## 2. **Análisis de los datos suministrados conforme a los Reglamentos de cabotaje entre julio de 1990 y junio de 1998**

- 2.1. En el cuadro 5 puede verse que las operaciones de **cabotaje** notificadas mediante autorizaciones durante la **totalidad del periodo** (de julio de 1990 a junio de 1998) equivalieron a 10.500 millones de tkm. Por contra, el transporte **nacional** en los Estados donde el cabotaje estaba autorizado ascendió a 6,4 billones de tkm durante el mismo periodo; por tanto, el cabotaje sólo presentó, por término medio, un índice de penetración del

---

7 DO L 92 de 9.4.1994, pág. 13.

**0,164%** (ó 1/600) en el transporte nacional durante la totalidad del periodo (véanse los cuadros **5 y 6**). El transporte **internacional** (de nuevo en tkm) durante la totalidad del periodo equivalió aproximadamente a un cuarto del transporte nacional; por tanto, el cabotaje correspondió, por término medio, al **0,66%** (ó 1/150) de la actividad de los transportistas internacionales durante la totalidad del periodo.

- 2.2. Debido principalmente al rápido aumento del número de autorizaciones de cabotaje (de **15.298** entre julio de 1990 y junio de 1991 a **85.098** en 1997), el número de operaciones **se multiplicó por 6** y pasó de 176 millones de tkm en la **2ª mitad de 1990** (**352** millones de tkm por año) a **2.224** millones de tkm en **1997** (véase el cuadro **3**).
- 2.3. Pese a otro **aumento del 30%** en el número de autorizaciones de cabotaje disponibles en la **1ª mitad de 1998** (respecto a cualquier semestre de 1997), en la **1ª mitad de 1998** se notificó una pequeña disminución en **términos absolutos** para pasar a 1.010 millones de tkm (**2.020** millones de tkm por año). Esto se atribuye a un notable déficit de notificaciones en dicho semestre, debido probablemente al hecho de que los transportistas sabían que no tendrían que justificar ante sus autoridades su necesidad de autorizaciones en los siguientes trimestres (en los apartados 3.7 a 3.9 se hacen más observaciones acerca del déficit de notificaciones).
- 2.4. Dado que sólo el transporte nacional creció un 20% entre 1990 y 1998, el cuadro 6 muestra que el índice de penetración medio del cabotaje en los mercados nacionales se multiplicó por cinco y pasó del **0,05%** en la 2ª mitad de 1990 al **0,25%** en 1997. El claro descenso hasta el 0,22% en la 1ª mitad de 1998 se atribuye al déficit de notificaciones (véanse también los apartados 3.7 a 3.9). Del mismo modo, mientras que el cabotaje correspondió a alrededor del 0,2% de la actividad de los transportistas internacionales en la 2ª mitad de 1990, en 1997 ascendió a alrededor del 1%.
- 2.5. El uso medio de una autorización de cabotaje (de dos meses) se indica en el cuadro 4. Durante la totalidad del periodo (julio de 1990 a junio de 1998) fue de **30.800** tkm. El uso medio ascendió rápidamente de **23.000** tkm (2ª mitad de 1990) hasta **47.500** tkm (1993), pero después disminuyó constantemente hasta **26.100** tkm (1997) para acentuar su descenso posteriormente hasta **18.200** tkm (1ª mitad de 1998). El descenso en el uso medio vuelve a ser atribuible parcialmente al déficit de notificaciones (véanse de nuevo los apartados 3.7 a 3.9).
- 2.6. Los transportistas más activos en el mercado del cabotaje han sido los de los países del Benelux. El cuadro **3** muestra que a ellos corresponde el **58,7%** de todo el cabotaje (de hecho los transportistas **holandeses** hicieron por sí solos el **31,2%**) pese a que al conjunto del Benelux le correspondió únicamente el **22,5%** de las autorizaciones de cabotaje (véase el cuadro 2). Por tanto, el cuadro 4 muestra que, durante la totalidad del periodo, los transportistas de cada país del Benelux hicieron un uso medio de entre **70.200 y 86.900** tkm por autorización, lo que contrasta fuertemente con las **16.400** tkm por autorización de los transportistas de países no pertenecientes al Benelux.

- 2.7. Otros transportistas especialmente activos en el mercado del cabotaje fueron los de **Suecia** (5,0% de todas las tkm de cabotaje, con el 3,7% de todas las autorizaciones de cabotaje, y un uso medio de 42.000 tkm), **Francia** (12,7%, 10,6% y 36.700 tkm respectivamente) y **Dinamarca** (6,7%, 7,6% y 27.300 tkm).
- 2.8. Los transportistas **alemanes, italianos** y del **Reino Unido** no fueron muy activos en los mercados de cabotaje con sólo el **5,3%, 3,1%** y **3,0%** del mercado respectivamente; ello pese a que estos países contaban con un número relativamente alto de autorizaciones (12,8%, 10,6% y 6,7% respectivamente). Así pues, su uso medio por autorización fue sólo de 12.600, 9.100 y 14.000 tkm respectivamente.
- 2.9. A los transportistas de los países "de mano de obra barata" (**Grecia, España** y **Portugal**) sólo les correspondió el **2%** del cabotaje, pese a que juntos contaban con el 16,2% de las autorizaciones de cabotaje asignadas. Así, el uso medio de autorizaciones por los transportistas griegos, españoles y portugueses fue solamente de 20, 5.500 (cálculo) y 3.700 tkm respectivamente. Esto demuestra lo infundado de los temores de que los transportistas de los países "de mano de obra barata" supusieran competencia desleal para los transportistas de los países "de mano de obra cara".
- 2.10. El cuadro 5 muestra que el **68,3%** de todo el cabotaje se llevó a cabo en **Alemania**, el "Estado **miembro más popular**", con un aumento de la proporción que va del **64%** (1<sup>er</sup> periodo) al **73%** (2<sup>o</sup> periodo) y un descenso posterior hasta el **69%** (3<sup>er</sup> periodo). El cuadro 6 muestra que el índice de penetración del cabotaje en el mercado nacional alemán ha pasado del **0,12%** (2<sup>a</sup> mitad de 1990) al **0,75%** en 1997 (véanse los apartados 3.7 a 3.9). Dado que los transportistas alemanes sólo llevaron a cabo el 5,3% de todas las operaciones de cabotaje realizadas, es evidente que Alemania presenta un balance marcadamente negativo en cuanto al cabotaje.
- 2.11. Mientras que el **12,6%** del cabotaje se llevó a cabo en **Francia**, el "2<sup>o</sup> Estado miembro más popular", la penetración del cabotaje en el mercado nacional francés en 1997 fue del **0,21%**. Además, dado que los transportistas **franceses** llevaron a cabo el 12,7% de todo el cabotaje, en Francia se ha producido un balance de casi exactamente cero en cuanto al cabotaje.
- 2.12. El "3<sup>er</sup> Estado miembro más popular" fue **Italia**, donde se realizó el **6,9%** de todo el cabotaje. Dado que los transportistas italianos se mostraron bastante inactivos (realizaron sólo el 3,1% de todo el cabotaje), el balance de Italia es negativo.
- 2.13. Los únicos otros Estados con claros balances negativos en el cabotaje fueron **España, Grecia** y **Noruega**. No obstante, en el caso de **España**, se impone cierta prudencia, dado que a partir de 1996 ha sido necesario calcular los datos relativos a los transportistas españoles y ya había indicios de déficit de notificaciones incluso antes. En el caso de **Grecia**, el balance negativo se debe al hecho de que los transportistas griegos no notificaron operaciones de cabotaje después de 1991. En el caso de **Noruega**, aunque el número de operaciones de cabotaje realizado **en** el país ha sido el doble del realizado

por los transportistas noruegos, el índice de penetración en la 1ª mitad de 1998 fue sólo del 0,25%.

- 2.14. El cuadro 7 muestra las operaciones de cabotaje realizadas por los transportistas de cada país notificador (**hileras** de la matriz) **en cada** Estado miembro (**columnas** de la matriz) durante el **3<sup>er</sup>** periodo (de enero de 1996 a junio de 1998). Del mismo modo el cuadro **8** recoge la matriz correspondiente a la **totalidad** (8 años) del periodo (desde julio de 1990 a junio de 1998). En el cuadro **9** se ordenan por importancia los principales operadores de cabotaje (cabotaje realizado por los transportistas de un país **notificador** dado **en** un Estado **miembro** concreto) durante los periodos 1º, 2º y 3º así como en la **totalidad** del periodo en función del orden de esta última (julio de 1990 a junio de 1998).
- 2.15. Los líderes en el cabotaje son los **transportistas holandeses en Alemania**, que llevaron a cabo 2.814 de cada 10.517 millones de tkm durante la totalidad del periodo de 8 años, es decir, el **27%** de **todo** el cabotaje (el realizado **por todos** los transportistas **en todos** los países). Los "transportistas holandeses en Alemania" fueron los primeros durante los 3 periodos con el 19%, 31% y 29% de todo el cabotaje en cada periodo respectivamente.
- 2.16. Los segundos fueron los **transportistas belgas en Alemania**, con el **10%** de **todo** el cabotaje (1.055 de cada 10.517 millones de tkm). Mientras que los "transportistas belgas en Alemania" fueron los segundos en los periodos 1º y 2º (con el 14% y el 11% respectivamente), en el **3<sup>er</sup>** periodo supusieron **sólo el 7%**, y se vieron rebasados por los "**transportistas luxemburgueses en Alemania**" (**9%**) y los "**transportistas belgas en Francia**" (**8%**).
- 2.17. Otros operadores de cabotaje notables durante el **3<sup>er</sup>** periodo fueron los "**transportistas suecos en Alemania**" y los "**transportistas franceses en Alemania**" (ambos con el **6,5%**).

### **3. Comentarios preliminares sobre los datos de cabotaje de las encuestas por muestreo sobre el transporte por carretera**

- 3.1. La Comisión presentó en 1987 una propuesta, COM (87) 548 final de 20 de noviembre de 1987, para incluir el cabotaje en la Directiva de las estadísticas sobre el transporte por carretera (78/546). En dicha propuesta se planteaba explícitamente incluir el cabotaje en los tipos de viaje (enumerados en el artículo 1 de la Directiva) que, conforme a la Directiva, deben ser objeto de encuestas (de muestreo). No obstante, el Consejo, al adoptar la Directiva 89/462 (que modificó la 78/546), excluyó específicamente el cabotaje debido a que, en esa fecha, éste era aún "ilegal".
- 3.2. Los proyectos para una segunda modificación de la Directiva de estadísticas sobre el transporte por carretera estuvieron en preparación durante mucho tiempo y el Consejo no adoptó formalmente una directiva sustitutoria hasta el 25 de mayo de 1998 en forma de Reglamento (1172/98). Incluso entonces, su adopción final se vio acelerada ante el cese inminente del suministro de datos

sobre cabotaje a partir de la entrada en vigor del Reglamento sobre cabotaje (3118/93).

- 3.3. Como es costumbre, los Estados miembros dispusieron de un periodo de tiempo para ajustar sus encuestas, a fin de incluir, entre otras cosas, el cabotaje; por lo tanto, el nuevo Reglamento (1172/98) sólo afecta a los datos recogidos a partir del 1-1-1999. El Consejo era consciente del **vacío** que se produciría en los datos sobre cabotaje entre la derogación del Reglamento sobre cabotaje (30-6-1998) y la entrada en vigor formal del Reglamento sobre estadísticas del transporte por carretera (1-1-1999). Por ello el Consejo pidió a los Estados miembros que, si era posible, enviaran a la Comisión los datos sobre cabotaje de sus encuestas por muestreo relativas al transporte por carretera y correspondientes al periodo perdido, es decir, la 2ª mitad de 1998. Hasta ahora han respondido a esta petición **seis** países (cinco Estados miembros y Noruega), que ya han empezado a recoger datos sobre el cabotaje en sus encuestas por muestreo (como se ha señalado anteriormente, el proyecto del Reglamento sobre estadísticas de transporte en carretera lleva mucho tiempo en preparación).
- 3.4. Los servicios de la Comisión también eran conscientes de que un cambio en la fuente de datos sobre el cabotaje (julio de 1998) podía "confundirse" con los efectos de la abolición de las restricciones cuantitativas en el cabotaje (también julio de 1998). Así pues, los servicios de la Comisión pidieron a los Estados que, cuando fuera posible, aportaran datos sobre el cabotaje correspondientes a las encuestas por muestreo del periodo **anterior** a la 2ª mitad de 1998; esto permitiría comparar las dos fuentes de datos sobre cabotaje del **mismo** periodo. Para proceder a estas comparaciones, es necesario excluir el cabotaje intra-Benelux puesto que éste se vio libre de restricciones cuantitativas en 1992 (sólo se registró una cantidad insignificante de datos recogidos conforme al Reglamento sobre cabotaje después de 1992).
- 3.5. En consecuencia, los servicios de la Comisión han recibido ya de algunos Estados miembros y de Noruega información bastante extensa sobre cabotaje extraída de las encuestas por muestreo anteriores a 1999. Sin embargo, como los expertos estadísticos de los Estados han señalado, las encuestas por muestreo generalmente sólo cubren alrededor del 1% de todos los viajes realizados; y, de estos viajes, sólo una proporción muy pequeña es cabotaje. Por lo tanto, como generalmente estos datos sobre cabotaje no se habían recogido con vistas a su publicación en detalle, no estaban sujetos a los controles de calidad normalmente realizados antes de la publicación. A fin de tener en cuenta estas justificadas advertencias de los expertos estadísticos, el presente informe combina los datos trimestrales sobre el cabotaje obtenidos de las encuestas por muestreo tanto "en el tiempo" como "en los países notificadores"; así las conclusiones extraídas de esta suma de datos deben ser suficientemente fiables.
- 3.6. El examen de los datos hasta ahora recibidos de las encuestas por muestreo sobre transporte por carretera indica que:

**No hubo ninguna "explosión" del cabotaje cuando se suprimieron las restricciones cuantitativas en julio de 1998.** Esta conclusión provisional se basa en datos de 5 países (Francia, Países Bajos [excluidas las operaciones intra-Benelux], Reino Unido, Noruega y Finlandia). Éstos son los únicos países que han proporcionado hasta ahora datos de las encuestas por muestreo sobre la 1ª y la 2ª mitad de 1998. Estos datos arrojan sólo un **aumento del 2%** en el las tkm de cabotaje después de que se suprimieran las restricciones cuantitativas en julio de 1998. Conviene observar que estos 5 países supusieron el 45% del cabotaje llevado a cabo conforme al Reglamento sobre cabotaje en la 1ª mitad de 1998.

3.7 La comparación de los datos obtenidos en virtud del Reglamento sobre cabotaje con los hasta ahora recibidos de las encuestas por muestreo indica que:

(i) **En el Reglamento sobre cabotaje se produjo en términos generales un progresivo déficit de notificaciones. El coeficiente de adaptación se ha calculado como 1,1 durante 1996, 1,4 durante 1997 y 1,8 durante la 1ª mitad de 1998.** El coeficiente de adaptación durante 1997 está basado en datos de 8 países (Francia, Bélgica y Países Bajos [excluidas en ambos casos las operaciones intra-Benelux], Reino Unido, Dinamarca, Noruega, Suecia y Austria); estos países supusieron el 80% del cabotaje realizado conforme al Reglamento sobre cabotaje en 1997. Así pues, el ajuste debería ser bastante fiable cuando se combinen las dos series de datos sobre cabotaje que se requerirán en el futuro, cuando sólo se disponga de los datos de las encuestas por muestreo. El coeficiente de adaptación durante la 1ª mitad de 1998 se basa por el momento sólo en 4 Estados (Países Bajos [excluidas las actividades intra-Benelux], Reino Unido, Noruega y Finlandia). Estos 4 Estados supusieron solamente el 33% del cabotaje llevado a cabo conforme al Reglamento en la 1ª mitad de 1998, por lo que este factor debe considerarse provisional. El coeficiente de adaptación para 1996 se ha establecido de forma que se facilite una evolución sin problemas del cabotaje realizado conforme al Reglamento. **Se asume que no se requiere ningún ajuste antes de 1996.** Aunque los coeficientes de adaptación sean en sí imprecisos, esto no afecta a las conclusiones generales presentadas en los puntos 3.8 y 3.9.

(ii) **Actualmente, existe un considerable déficit de notificaciones sobre cabotaje en las encuestas por muestreo de algunos países, sobre todo los escandinavos.**

3.8. Aplicando los **coeficientes de adaptación provisionales** presentados en el apartado 3.7 (i) a los resultados principales que figuran en la Sección 2 de este informe se obtienen la siguientes **cifras modificadas**:

i) Cabotaje llevado a cabo **por** transportistas de **todos los países**:

– en 1996: **2.215** millones de tkm (2.014 x 1,1);

– en 1997: **3.114** millones de tkm (2.224 x 1,4);

- en la 1ª mitad de 1998: **1.818** millones de tkm (1.010 x 1,8), **3.636** millones de tkm por año.
- (ii) El cabotaje supuso alrededor del **0,35%** (0,25% x 1,4) de los mercados nacionales en todo el área del EEE en 1997, y (provisionalmente) alrededor del **0,40%** (0,22 x 1,8) en la 1ª mitad de 1998.
- (iii) El cabotaje **en Alemania** supuso:
- en 1996: 1.560 millones de tkm (1.418 x 1,1), **0,8%** del mercado nacional alemán;
  - en 1997: 2.122 millones de tkm (1.516 x 1,4), **1,0%** del mercado nacional alemán;
  - en la 1ª mitad de 1998: 1.240 millones de tkm (688 x 1,8), (provisionalmente) el **1,2%** del mercado nacional alemán.
- 3.9. Aplicando un ajuste similar, el cabotaje correspondió al **1,4%** (1,0% x 1,4) de la actividad de los transportistas internacionales en 1997.
- 3.10. La naturaleza provisional de los ajustes significa que no sería prudente aplicar en esta fase los ajustes a otros resultados más detallados de la Sección 2.

#### **4. Conclusiones**

- 4.1. Las operaciones de **cabotaje** crecieron considerablemente durante los 8 años de julio de 1990 a junio de 1998. Sin embargo, incluso en 1997, el número de tkm realizadas en el transporte nacional (es decir, transporte de un país por transportistas **residentes**) fue **300** veces superior al cabotaje. Por otra parte, el número de tkm realizadas en el transporte internacional fue **70** veces superior al cabotaje.
- 4.2. El 68% de todo el cabotaje se llevó a cabo en Alemania, pero incluso en 1997 el transporte nacional alemán fue aún 100 veces más amplio que el cabotaje llevado a cabo en Alemania.
- 4.3. Los resultados provisionales de las encuestas por muestreo indican que no hubo ninguna "explosión" del cabotaje en la 2ª mitad de 1998, después de que se suprimieran las restricciones cuantitativas.
- 4.4. Los transportistas eficientes aún pueden encontrar oportunidades para realizar operaciones de cabotaje en otros Estados; en el EEE aún se dispone de pocas pruebas para sugerir que los transportistas con mano de obra barata supongan necesariamente "competencia desleal" para los transportistas con mano de obra cara.

#### **5. Recomendaciones para la supervisión futura del cabotaje**

En estos momentos la Comisión no recomienda emprender ningún ejercicio adicional de recopilación de datos para supervisar el cabotaje. No obstante,

los países deberían utilizar índices de muestreo (y métodos de muestreo) en su aplicación del Reglamento 1172/98 sobre estadísticas que bastarán para proporcionar anualmente (y preferiblemente sobre una base semestral) datos fiables sobre el cabotaje. Esto aseguraría la adecuada supervisión del cabotaje conforme al 2º párrafo del artículo 12.3 del Reglamento 3118/93 sobre cabotaje.

## LISTA DE CUADROS

Cuadro 1: Cabotaje realizado **por** transportistas de cada país **notificador** a mediados de año en el **3<sup>er</sup>** periodo (enero de 1996 a junio de 1998).

Cuadro 2: Número de autorizaciones (de dos meses) de cabotaje asignadas a cada país notificador por año civil.

Cuadro 3: Cabotaje realizado **por** transportistas de cada país notificador por año civil.

Cuadro 4: Uso medio de autorizaciones (de dos meses) de cabotaje para cada país notificador por año civil.

Cuadro 5: Cabotaje **en** cada Estado **miembro** y transporte **nacional** por año civil.

Cuadro 6: Índice de penetración (cabotaje **en** cada Estado **miembro**/transporte **nacional**) e índice de penetración relativo por año civil.

Cuadro 7: Matriz del cabotaje realizado **por** transportistas de cada país **notificador en** cada Estado **miembro** para el **3<sup>er</sup>** periodo (enero de 1996 a junio de 1998).

Cuadro 8: Matriz del cabotaje realizado **por** transportistas de cada país notificador **en** cada Estado **miembro** durante la totalidad del periodo (julio de 1990 a junio de 1998).

Cuadro 9: principales operadores de cabotaje (cabotaje **por** transportistas de un país **notificador en** un Estado **miembro**) en el **1<sup>er</sup>** periodo (julio de 1990 a junio de 1994), el **2<sup>o</sup>** periodo (julio de 1994 a diciembre de 1995), el **3<sup>er</sup>** periodo (enero de 1996 a junio de 1998) y la **totalidad** del periodo (julio de 1990 a junio de 1998).

### Cuadro 1

#### Cabotaje realizado por transportistas de cada país notificador a mediados de año en el 3<sup>er</sup> periodo

Units: tkm (1000's)

Reporting State	Half year				
	1-6,1996	7-12,1996	1-6,1997	7-12,1997	1-6,1998
D	34781	37287	48954	55345	48130
F	120461	111786	125342	128869	125342
I	25002	22584	25508	20948	23582
NL	325962	394842	383497	362117	286186
B	171835	183949	205108	178603	161634
L	80442	66172	109760	89060	129075
UK	36707	26205	33108	13209	8761
IRL	8713	8783	4827	3038	5068
DK	50387	48271	57481	84219	83525
GR	0	0	0	0	0
E	11122	11122	11122	11122	11122
P	6311	3217	5037	9557	11811
IS	0	0	0	0	0
N	4482	5571	7653	4527	4768
FIN	26985	32045	31536	29587	35380
S	82082	76623	78919	73041	58333
FL	30	102	284	128	1468
A			15690	16625	15423
Total	985302	1028559	1143826	1079995	1009608

**Cuadro 2**

**Número de autorizaciones (de dos meses) de cabotaje asignadas a cada país notificador**

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	1085	2278,5	2507,5	2628	4452	6047	7862	10318	6707	43885	12,8%
F	896,5	1883	2072,5	2172	3681	5000	6501	8531	5546	36283	10,6%
I	897,5	1885	2074,5	2174	3685	5005	6507	8539	5552	36319	10,6%
NL	934,5	1962,5	2159	2262	3834	5209	6773	8888	5778	37800	11,1%
B	661	1388,5	1528,5	1602	2715	3687	4794	6292	4090	26758	7,8%
L	308	647	712	746	1264	1719	2235	2934	1909	12474	3,6%
UK	562	1180,5	1299,5	1362	2309	3138	4080	5355	3482	22768	6,7%
IRL	297,5	625	688,5	722	1224	1663	2162	2837	1845	12064	3,5%
DK	641	1346,5	1482,5	1554	2634	3578	4653	6106	3969	25964	7,6%
GR	292	613,5	676,5	710	1200	1631	2121	2785	1811	11840	3,5%
E	685,5	1440	1585,5	1662	2814	3823	4971	6525	4243	27749	8,1%
P	388,5	816	898,5	942	1597	2169	2820	3701	2406	15738	4,6%
IS*					5	13	17	23	15	73	0,0%
N*					198	514	669	870	567	2818	0,8%
FIN*					296	1794	2333	3063	1992	9478	2,8%
S*					590	2354	3061	4018	2613	12636	3,7%
FL**						22	43	57	37	159	0,0%
A								4256	2767	7023	2,1%
Total	7649	16066	17685	18536	32498	47366	61602	85098	55329	341829	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State" as a % of "Total"

### Cuadro 3

#### Cabotaje realizado por transportistas de cada país notificador

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	20361	73960	70322	43667	55983	63633	72068	104299	48130	552423	5,3%
F	26012	109835	98457	125161	172218	187596	232247	254211	125342	1331079	12,7%
I	9037	33183	40516	45280	37786	45754	47586	46456	23582	329180	3,1%
NL	37804	128279	201685	226233	350103	588582	720804	745614	286186	3285290	31,2%
B	41581	139233	142233	233747	236641	319838	355784	383711	161634	2014402	19,2%
L	14843	48047	65557	80131	78038	114351	146614	198820	129075	875476	8,3%
UK	3444	32819	34176	40617	41097	47531	62912	46317	8761	317674	3,0%
IRL	5760	12757	7501	5409	11130	13882	17496	7865	5068	86868	0,8%
DK	14876	58409	69160	58768	78956	105808	98658	141700	83525	709860	6,7%
GR	0	196	0	0	0	0	0	0	0	196	0,0%
E	2013	5497	12822	19169	38211	18152	22244	22244	11122	151474	1,4%
P	57	3319	2660	2619	5799	8366	9528	14594	11811	58753	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1419	4484	10053	12180	4768	32904	0,3%
FIN*					5099	30000	59030	61123	35380	190632	1,8%
S*					33099	128715	158705	151960	58333	530812	5,0%
FL**						21	132	412	1468	2033	0,0%
A								32315	15423	47738	0,5%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Reporting State as a % of "Total"

### Cuadro 4

#### Uso medio de autorizaciones (de dos meses) de cabotaje para cada país notificador

Units: tkm (1000's)

Reporting State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	Ratio
D	18,8	32,5	28,0	16,6	12,6	10,5	9,2	10,1	7,2	12,6	0,41
F	29,0	58,3	47,5	57,6	46,8	37,5	35,7	29,8	22,6	36,7	1,19
I	10,1	17,6	19,5	20,8	10,3	9,1	7,3	5,4	4,2	9,1	0,29
NL	40,5	65,4	93,4	100,0	91,3	113,0	106,4	83,9	49,5	86,9	2,82
B	62,9	100,3	93,1	145,9	87,2	86,7	74,2	61,0	39,5	75,3	2,45
L	48,2	74,3	92,1	107,4	61,7	66,5	65,6	67,8	67,6	70,2	2,28
UK	6,1	27,8	26,3	29,8	17,8	15,1	15,4	8,6	2,5	14,0	0,45
IRL	19,4	20,4	10,9	7,5	9,1	8,3	8,1	2,8	2,7	7,2	0,23
DK	23,2	43,4	46,7	37,8	30,0	29,6	21,2	23,2	21,0	27,3	0,89
GR	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,02	0,001
E	2,9	3,8	8,1	11,5	13,6	4,7	4,5	3,4	2,6	5,5	0,18
P	0,1	4,1	3,0	2,8	3,6	3,9	3,4	3,9	4,9	3,7	0,12
IS*					0	0	0	0	0	0	0
N*					7,2	8,7	15,0	14,0	8,4	11,7	0,38
FIN*					17,2	16,7	25,3	20,0	17,8	20,1	0,65
S*					56,1	54,7	51,8	37,8	22,3	42,0	1,37
FL**						1,0	3,1	7,2	39,7	12,8	0,42
A								7,6	5,6	6,8	0,22
Total	23,0	40,2	42,1	47,5	35,3	35,4	32,7	26,1	18,2	30,8	

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\* for 1995: 5-12,95

Column "Ratio": Ratio of "Reporting State" to "Total"

### Cuadro 5

#### Cabotaje en cada Estado miembro Units: tkm (1000's)

Partner State	7-12,90	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,98	7,90-6,98	%
D	98678	402470	470038	578950	785512	1229711	1417816	1516105	687969	7187249	68,3%
F	16034	54737	61439	107128	151304	200319	306064	297410	135865	1330300	12,6%
I	28051	98633	103194	89483	84907	71033	80967	121277	53153	730698	6,9%
NL	5998	13398	12286	5609	5644	8692	11504	11489	3677	78297	0,7%
B	6879	16741	23172	11232	21806	30967	28849	31677	12310	183633	1,7%
L	145	115	306	464	262	665	559	1239	1031	4786	0,05%
UK	11956	35648	34620	27890	36935	41548	42805	50677	21974	304053	2,9%
IRL	606	4965	5489	3119	3653	5476	6807	7614	1653	39382	0,4%
DK	1587	2989	2310	4357	1009	1909	4683	2395	1070	22309	0,2%
GR	0	83	368	3132	4199	7717	10168	22530	5766	53963	0,5%
E	5502	14835	21871	34900	35332	47332	56977	76839	35738	329326	3,1%
P	352	920	9996	14537	8115	8874	9526	8474	4064	64858	0,6%
IS*					0	0	0	0	0	0	0,0%
N*					1786	7740	13761	22504	14841	60632	0,6%
FIN*					138	1506	609	2187	494	4934	0,05%
S*					4977	13224	22766	40602	25699	107268	1,0%
FL**						0	0	5	2	7	0,00%
A								10797	4302	15099	0,1%
Total	175788	645534	745089	880801	1145579	1676713	2013861	2223821	1009608	10516794	100,0%

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

Column "%": "Partner State" as a % of "Total"

#### Transporte nacional

Units: tkm (1000 million's)

State	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98	%
D	167,3	184,8	188,0	184,5	197,4	201,3	199,2	203,1	101,4	1543,4	24,1%
F	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,3	136,5	139,0	72,5	1026,5	16,0%
I	141,8	142,4	144,5	142,0	146,9	162,4	163,6	171,3	87,3	1231,3	19,2%
NL	22,9	23,3	26,6	26,0	25,7	27,0	27,6	27,6	14,1	209,4	3,3%
B	12,4	13,3	13,8	14,6	17,5	19,0	17,2	18,0	9,2	128,8	2,0%
L	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,2	3,6	0,1%
UK	130,6	124,6	121,3	128,6	137,8	143,7	146,2	149,2	77,9	1094,6	17,1%
IRL	3,9	4,2	4,7	4,2	4,4	4,5	4,7	4,7	2,4	35,8	0,6%
DK	9,4	9,0	9,4	8,8	9,5	9,3	9,4	9,7	5,0	74,8	1,2%
GR	9,7	10,7	10,2	11,4	10,8	12,4	12,5	13,0	6,6	92,5	1,4%
E	69,2	72,0	73,6	75,5	77,2	78,7	76,3	78,8	40,1	606,8	9,5%
P	10,9	11,7	10,6	10,0	11,2	11,1	11,3	11,5	5,9	88,8	1,4%
IS											
N					8,4	9,4	10,4	11,6	5,9	41,5	0,6%
FIN					19,3	21,3	22,2	23,8	12,1	89,1	1,4%
S					25,2	27,8	29,8	31,4	14,2	115,8	1,8%
FL											
A								11,3	5,8	17,1	0,3%
Total	696,1	716,6	725,4	724,0	815,9	863,7	867,3	904,4	460,6	6399,5	100,0%

### Cuadro 6

**Índice de penetración =  $\frac{\text{cabotaje en cada Estado miembro}}{\text{transporte nacional}}$**  Units: Parts per 1000

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	1,18	2,18	2,50	3,14	3,98	6,11	7,12	7,46	6,78	4,66
F	0,27	0,46	0,50	0,91	1,22	1,48	2,24	2,14	1,87	1,30
I	0,40	0,69	0,71	0,63	0,58	0,44	0,49	0,71	0,61	0,59
NL	0,52	0,58	0,46	0,22	0,22	0,32	0,42	0,42	0,26	0,37
B	1,11	1,26	1,68	0,77	1,25	1,63	1,68	1,76	1,34	1,43
L	0,73	0,29	0,61	0,93	0,52	1,33	1,40	3,10	5,16	1,33
UK	0,18	0,29	0,29	0,22	0,27	0,29	0,29	0,34	0,28	0,28
IRL	0,31	1,18	1,17	0,74	0,83	1,22	1,45	1,62	0,69	1,10
DK	0,34	0,33	0,25	0,50	0,11	0,21	0,50	0,25	0,21	0,30
GR	0,00	0,01	0,04	0,27	0,39	0,62	0,81	1,73	0,87	0,58
E	0,16	0,21	0,30	0,46	0,46	0,60	0,75	0,98	0,89	0,54
P	0,06	0,08	0,94	1,45	0,72	0,80	0,84	0,74	0,69	0,73
IS*										
N*					0,43	0,82	1,32	1,94	2,52	1,46
FIN*					0,01	0,07	0,03	0,09	0,04	0,06
S*					0,40	0,48	0,76	1,29	1,81	0,93
FL**										
A								0,96	0,74	0,88
Total	0,51	0,90	1,03	1,22	1,40	1,94	2,32	2,46	2,19	1,64

Notes: \* for 1994: 7-12,94

\*\* for 1995: 5-12,95

**Índice de penetración relativo =  $\frac{\text{cabotaje en cada Estado miembro} / \text{transporte nacional}}{\text{Cabotaje total} / \text{Transporte nacional total}}$**

Partner State	7-12,1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1-6,1998	7,90-6,98
D	2,34	2,42	2,43	2,58	2,83	3,15	3,07	3,04	3,10	2,83
F	0,54	0,51	0,49	0,75	0,87	0,76	0,97	0,87	0,85	0,79
I	0,78	0,77	0,70	0,52	0,41	0,23	0,21	0,29	0,28	0,36
NL	1,04	0,64	0,45	0,18	0,16	0,17	0,18	0,17	0,12	0,23
B	2,20	1,40	1,63	0,63	0,89	0,84	0,72	0,72	0,61	0,87
L	1,44	0,32	0,60	0,76	0,37	0,69	0,60	1,26	2,35	0,81
UK	0,36	0,32	0,28	0,18	0,19	0,15	0,13	0,14	0,13	0,17
IRL	0,62	1,31	1,14	0,61	0,59	0,63	0,62	0,66	0,31	0,67
DK	0,67	0,37	0,24	0,41	0,08	0,11	0,21	0,10	0,10	0,18
GR	0,00	0,01	0,04	0,23	0,28	0,32	0,35	0,70	0,40	0,36
E	0,31	0,23	0,29	0,38	0,33	0,31	0,32	0,40	0,41	0,33
P	0,13	0,09	0,92	1,19	0,52	0,41	0,36	0,30	0,31	0,44
IS										
N					0,30	0,42	0,57	0,79	1,15	0,89
FIN					0,01	0,04	0,01	0,04	0,02	0,03
S					0,28	0,25	0,33	0,53	0,83	0,56
FL										
A								0,39	0,34	0,54
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

## Cuadro 7

### Matriz del cabotaje realizado por transportistas de cada país notificador en cada Estado miembro para el 3<sup>er</sup> periodo (enero de 1996 a junio de 1998)

Units: tkm (1000's)

Rep. State	Year	Partner State																		TOTAL
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	
D	96-98		55388	67930	15721	10802	852	4578	0	604	30709	20533	774	0	339	5	3718	5	12539	224497
F	96-98	336463		136104	1122	55293	1955	7674	0	5	1615	69932	1605	0	0	0	32	0	0	611800
I	96-98	98159	13135		240	144	0	1723	0	110	55	3842	76	0	0	0	140	0	0	117624
NL	96-98	1542995	121753	8665		1734	3	22743	335	4413	21	32500	500	0	1672	101	14135	0	1034	1752604
B	96-98	388938	433386	19336	194		2	50228	30	359	245	6917	20	0	0	71	983	0	420	901129
L	96-98	462609	4672	5989	0	0		0	0	181	0	820	238	0	0	0	0	0	0	474509
UK	96-98	6729	70519	4828	7710	4152	0		15709	0	5819	1515	303	0	0	0	706	0	0	117990
IRL	96-98	6526	124	0	0	6	0	23479		0	0	0	0	0	0	0	294	0	0	30429
DK	96-98	258249	1217	1214	1365	364	0	4119	0		0	267	1755	0	19790	924	34619	0	0	323883
GR	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	96-98	2710	35580	600	0	10	0	0	0	0	0		16700	0	0	10	0	0	0	55610
P	96-98	93	3098	208	2	79	0	7	0	24	0	32422		0	0	0	0	0	0	35933
IS	96-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	96-98	13248	2	15	18	12	14	0	0	56	0	3	57	0		1	13574	0	1	27001
FIN	96-98	126303	78	218	40	3	0	0	0	1866	0	507	0	0	6747		19770	0	1	155533
S	96-98	341936	124	353	105	86	0	877	0	530	0	242	9	0	22558	2178		0	0	368998
FL	96-98	886	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2012
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	96-98	3621890	739339	255397	26670	72836	2829	115456	16074	8148	38464	169554	22064	0	51106	3290	89067	7	15099	5247290

Percentage      69,0    14,1    4,9    0,5    1,4    0,1    2,2    0,3    0,2    0,7    3,2    0,4    0    1,0    0,1    1,7    0,0    0,3    100,0

**Cuadro 8**

**Matriz del cabotaje realizado por transportistas de cada país notificador en cada Estado miembro durante la totalidad del periodo (julio de 1990 a junio de 1998)**

Units tkm (1000's)

Rep.	Year	Partner State																		
		D	F	I	NL	B	L	UK	IRL	DK	GR	E	P	IS	N	FIN	S	FL	A	TOTAL
D	90-98		99652	299075	31275	20270	1070	12290	2	4730	36588	28490	1706	0	339	5	4387	5	12539	552423
F	90-98	804565		214084	2391	113658	3412	35187	0	13	2756	151277	3535	0	76	0	125	0	0	1331079
I	90-98	294140	23899		816	382	0	3346	0	110	55	6158	76	0	0	0	198	0	0	329180
NL	90-98	2814183	174571	71237		31927	91	105556	534	12463	585	54235	2114	0	1752	158	14850	0	1034	3285290
B	90-98	1054820	777339	73517	22425		152	69384	30	731	1248	13131	151	0	0	71	983	0	420	2014402
L	90-98	847584	10557	11042	206	3813		0	0	251	0	1667	356	0	0	0	0	0	0	875476
UK	90-98	35706	138744	37105	17356	12517	0		38800	226	12680	23059	733	0	6	0	742	0	0	317674
IRL	90-98	15117	1600	4	166	48	0	69427		2	0	136	0	0	0	0	368	0	0	86868
DK	90-98	605516	6469	12491	3226	421	0	7215	16		0	441	4513	0	23238	924	45390	0	0	709860
GR	90-98	196	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	196
E	90-98	9129	89373	1222	17	18	0	123	0	0	0		51578	0	0	14	0	0	0	151474
P	90-98	762	7543	312	2	115	44	13	0	78	0	49884		0	0	0	0	0	0	58753
IS	94-98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
N	94-98	17822	37	42	31	41	14	0	0	122	8	16	60	0		1	14709	0	1	32904
FIN	94-98	154623	78	274	83	6	0	55	0	2489	43	509	0	0	8051		24420	0	1	190632
S	94-98	496133	175	356	150	266	0	1429	0	1094	0	269	9	0	27170	3761		0	0	530812
FL	95-98	907	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1104	2033
A	97-98	36046	263	9937	153	129	3	28	0	0	0	54	27	0	0	0	1096	2		47738
Total	90-98	7187249	1330300	730698	78297	183633	4786	304053	39382	22309	53963	329326	64858	0	60632	4934	107268	7	15099	10516794

Percentage 68,3 12,6 6,9 0,7 1,7 0,0 2,9 0,4 0,2 0,5 3,1 0,6 0 0,6 0,0 1,0 0,0 0,1 100,0

## Cuadro 9

### principales operadores de cabotaje

(cabotaje por transportistas de un país notificador en un Estado miembro)

Units: tkm (1000's)

"Relation"	7/1990-6/1994			7/1994-12/1995			1/1996-6/1998			7/1990-6/1998		
	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%	N°	tkm	%
NL in D	1	553606	18,8	1	717582	30,9	1	1542995	29,4	1	2814183	26,8
B in D	2	400019	13,6	2	265863	11,5	4	388938	7,4	2	1054820	10,0
L in D	4	240584	8,2	6	144391	6,2	2	462609	8,8	3	847584	8,1
F in D	3	290822	9,9	3	177280	7,6	6	336463	6,4	4	804565	7,7
B in F	6	193433	6,6	5	150520	6,5	3	433386	8,3	5	777339	7,4
DK in D	5	219131	7,4	7	128136	5,5	7	258249	4,9	6	605516	5,8
S in D				4	154197	6,7	5	341936	6,5	7	496133	4,7
D in I	7	183789	6,2	9	47356	2,0	14	67930	1,3	8	299075	2,8
I in D	8	140892	4,8	8	55089	2,4	11	98159	1,9	9	294140	2,8
F in I	9	52461	1,8	16	25519	1,1	8	136104	2,6	10	214084	2,0
NL in F		17527	0,6	10	35291	1,5	10	121753	2,3	11	174571	1,7
FIN in D				15	28320	1,2	9	126303	2,4	12	154623	1,5
F in E	12	48705	1,7	12	32640	1,4	13	69932	1,3	13	151277	1,4
UK in F	14	38935	1,3	14	29290	1,3	12	70519	1,3	14	138744	1,3
F in B		23194	0,8	11	35171	1,5	16	55293	1,1	15	113658	1,1
NL in UK	11	51624	1,7	13	31189	1,3		22743	0,4	16	105556	1,0
NL in I	10	52408	1,8		10164	0,4		8665	0,2		71237	0,7
B in I	13	42568	1,4		11613	0,5		19336	0,4		73517	0,7
E in F	15	32442	1,1		21351	0,9		35580	0,7		89373	0,8
IRL in UK	16	29899	1,0		16049	0,7		23479	0,4		69427	0,7
D in F		22356	0,8		21908	0,9	15	55388	1,1		99652	0,9
"Top 16"		2571318	87,1		2057834	88,8		4565957	87,0		9045868	86,0
"All"		2950878			2318626			5247290			10516794	