

Bruselas, 11 de marzo de 2026  
(OR. en)

7248/26

STATIS 16  
TRANS 147  
COMPET 312

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 4 de marzo de 2026

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

Asunto: INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO  
relativo a la aplicación del Reglamento (UE) 2018/974 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 relativo a la aplicación del Reglamento (UE) 2018/974 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2026) 107 final.

Adj.: COM(2026) 107 final



Bruselas, 4.3.2026  
COM(2026) 107 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**relativo a la aplicación del Reglamento (UE) 2018/974 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 relativo a la aplicación del Reglamento (UE) 2018/974 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores**

## Índice

1.	INTRODUCCIÓN .....	2
1.1.	Antecedentes .....	2
1.2.	Contexto político .....	2
1.3.	Cobertura de los Estados miembros y de otros países .....	3
2.	SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO .....	5
2.1.	Cumplimiento de las obligaciones legales .....	5
2.2.	Métodos de recogida de datos utilizados por los Estados miembros .....	5
2.3.	Costes y cargas de la recogida de datos y la comunicación de información para los Estados miembros .....	6
2.4.	Validación y controles de calidad sobre los datos recibidos .....	7
2.5.	Apoyo metodológico que presta Eurostat a los Estados miembros .....	8
2.6.	Intercambio de datos .....	8
2.7.	Estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores .....	10
3.	POSIBLE EVOLUCIÓN FUTURA DE LAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES .....	12
4.	CONCLUSIONES .....	14

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. ANTECEDENTES

El Reglamento (UE) 2018/974, sobre estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables interiores<sup>1</sup> (en lo sucesivo, «el Reglamento»), garantiza la comparabilidad, fiabilidad, armonización, periodicidad y exhaustividad de los datos estadísticos sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores en el seno de la UE. Estos datos prestan apoyo a ministerios, asociaciones, empresas navieras, operadores que utilizan vías navegables y puertos interiores para el transporte de mercancías, y responsables políticos. Las estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores ayudan a elaborar las políticas regionales, nacionales y transeuropeas y a llevar un seguimiento de ellas, sirven de base para la planificación de infraestructuras y el control del tráfico, y proporcionan valiosa información sobre el cambio modal a modos de transporte no contaminantes. Además, sirven como una única fuente de información común en toda la UE, al recopilar datos sobre las mercancías transportadas por vías navegables interiores en cada país en lugar de por ríos.

De conformidad con el artículo 9 del Reglamento, la Comisión, previa consulta al Comité del Sistema Estadístico Europeo, debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del Reglamento y sobre posibles novedades futuras. El primer informe debía presentarse a más tardar el 31 de diciembre de 2020<sup>2</sup>, y posteriormente cada cinco años. Este es el segundo informe.

En la sección 1 del presente informe se explica el contexto político y la cobertura del Reglamento en los Estados miembros y otros países. En la sección 2 se ofrece un seguimiento de la aplicación del Reglamento por parte de los Estados miembros y la Comisión (Eurostat), lo que comprende el cumplimiento de la legislación, los métodos de recogida de datos utilizados por los Estados miembros, los costes y la carga que soportan, la validación de los datos y los controles de calidad de Eurostat, el apoyo metodológico prestado a los Estados miembros por Eurostat e información sobre el intercambio de datos.

En la última parte de la sección 2 se describe la evolución de las estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. En la sección 3 se resume la posible evolución futura de las estadísticas del transporte de mercancías y pasajeros por vías navegables interiores, y en la sección 4 se presentan las principales conclusiones del informe.

### 1.2. CONTEXTO POLÍTICO

El transporte por vías navegables interiores es un componente importante del sistema de transporte europeo, con una red que se extiende a lo largo de más de 49 684 kilómetros en 20 Estados miembros de la UE<sup>3</sup>. En comparación con otros modos de transporte, que a menudo

---

<sup>1</sup> DO L 179 de 16.7.2018, p. 14. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/974/oj>.

<sup>2</sup> El primer informe se adoptó el 18 de diciembre de 2020 [COM(2020) 821 final].

<sup>3</sup> El cálculo se basa en los datos disponibles en [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww\\_if\\_infrastr\\_custom\\_16182625/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/iww_if_infrastr_custom_16182625/default/table?lang=en) (disponible en inglés, francés y alemán). La longitud total de la red se basa en datos de 2023, excepto en el caso de Bélgica, cuyos datos más recientes disponibles corresponden a 2008.

afrontan problemas de congestión y capacidad, el transporte por vías navegables interiores proporciona una alternativa más fiable y eficiente desde el punto de vista energético y su utilización cuenta con un considerable potencial de ampliación. Junto con el ferrocarril, el transporte por vías navegables interiores está reconocido desde hace tiempo como uno de los medios de transporte de mercancías más eficientes en términos de emisiones de CO<sub>2</sub>. Por lo tanto, se considera crucial para las iniciativas de la UE, incluidos los objetivos de cambio modal para reducir las emisiones de carbono en el sector del transporte<sup>4</sup>. Además, el transporte por vías navegables interiores genera menos emisiones sonoras y proporciona altos niveles de seguridad, lo que supone una ventaja considerable, sobre todo para el transporte de mercancías peligrosas. Asimismo, reduce la congestión de la red de carreteras, que está sobrecargada, en las zonas densamente pobladas<sup>5</sup>.

Habida cuenta de estos puntos fuertes, el transporte por vías navegables interiores podría desempeñar un papel crucial en el sistema de transporte de la UE. La Comisión Europea reconoce el considerable potencial de crecimiento del transporte por vías navegables interiores y se ha comprometido a mejorar su competitividad y su papel en la red logística intermodal. Este compromiso se refleja en el programa de acción Naiades III<sup>6</sup>, que se centra principalmente en transferir un mayor volumen de mercancías a los ríos y canales de Europa y en la transición hacia barcazas de cero emisiones de aquí a 2050. También incluye medidas para fomentar el desarrollo y el despliegue de tecnologías de cero emisiones y cero residuos para los buques y los puertos interiores. El programa de acción Naiades III está en consonancia con el Pacto Verde Europeo<sup>7</sup> y la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente<sup>8</sup>, cuyo objetivo es aumentar el transporte por vías navegables interiores y el transporte marítimo de corta distancia en un 25 % de aquí a 2030 hasta alcanzar un 50 % de aquí a 2050.

Las estadísticas europeas sobre el transporte por vías navegables interiores son esenciales para el desarrollo, el seguimiento y la evaluación de iniciativas y políticas en el marco del programa Naiades III y otros programas de la UE en materia de medio ambiente, transporte y mercado interior. Estas iniciativas y políticas requieren un conocimiento profundo de la dimensión del transporte por vías navegables interiores y de la manera en que este modo de transporte evoluciona con el tiempo.

### **1.3. COBERTURA DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y DE OTROS PAÍSES**

El Reglamento se aplica directamente y en su integridad a todos los Estados miembros. No es necesaria su transposición a la legislación nacional. Sin embargo, el transporte por vías

---

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0324> (disponible únicamente en inglés).

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways\\_es](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_es) (disponible en todas las lenguas oficiales de la UE).

<sup>6</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan\\_es](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways/promotion-inland-waterway-transport/naiades-iii-action-plan_es) (disponible en todas las lenguas oficiales de la UE).

<sup>7</sup> COM(2019) 640 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=175888521529>.

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789&qid=175888687830>.

navegables interiores no existe en todos los Estados miembros. Por lo tanto, el efecto del Reglamento se limita a aquellos en los que existe este modo de transporte.

El Reglamento establece para los Estados miembros en los que se utiliza el transporte de mercancías por vías navegables interiores un umbral por encima del cual los países están obligados a facilitar datos. La obligación de notificación se aplica a todos aquellos Estados miembros cuyo volumen total de mercancías transportadas anualmente por vías navegables interiores excede de un millón de toneladas. En la actualidad, once Estados miembros (Bélgica, Bulgaria, Alemania, Francia, Croacia, Luxemburgo, Hungría, Países Bajos, Austria, Rumanía y Eslovaquia) están obligados a facilitar datos respecto a todos los cuadros obligatorios siguientes que se enumeran en los anexos I a IV:

- II: Mercancías transportadas, por tipo de mercancía (datos anuales);
- III: Transporte por nacionalidad del barco y por tipo de barco (datos anuales);
- III1: Transporte de contenedores por tipo de mercancía (datos anuales);
- IV1: Transporte según la nacionalidad de los barcos (datos trimestrales);
- IV2: Transporte de contenedores según la nacionalidad de los barcos (datos trimestrales).

Entre los países obligados a facilitar datos, Bélgica, Hungría<sup>9</sup> y Luxemburgo también facilitan datos para el cuadro opcional II2: Tráfico de barcos (datos anuales), disponible en el anexo II del Reglamento.

De conformidad con el Reglamento, los países que superen el umbral de un millón de toneladas pero en los que no exista tráfico internacional o de tránsito deberán proporcionar únicamente un cuadro V1 reducido: Transporte de mercancías (datos anuales), tal como se establece en el anexo V del Reglamento. En la actualidad, esta disposición solo se aplica a Suecia. Sin embargo, este país facilita de manera voluntaria todos los cuadros obligatorios, no solo el cuadro anual reducido.

Otros cinco Estados miembros con actividad de transporte por vías navegables interiores que no alcanzan los umbrales establecidos por el Reglamento proporcionan actualmente datos de forma voluntaria: Chequia, Finlandia, Italia, Lituania y Polonia. Chequia, Finlandia y Polonia presentan todos los cuadros obligatorios exigidos por el Reglamento. Chequia también facilita datos anuales sobre el tráfico de barcos para el cuadro opcional II2. Por el contrario, Italia y Lituania solo proporcionan datos anuales sobre el transporte de mercancías para el cuadro V1 reducido. Fuera de la UE, el país candidato Serbia facilita datos para el cuadro IV1: Transporte según la nacionalidad de los barcos (datos trimestrales), incluido en el anexo IV del Reglamento.

Además de los cuadros incluidos en el Reglamento, el Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores acordó en febrero de 2007 organizar la recogida voluntaria de datos sobre el transporte de mercancías peligrosas (cuadro A2) y los accidentes (cuadro A3). En octubre de 2013, el Grupo decidió además organizar la recogida voluntaria de datos sobre el transporte de mercancías por puerto de carga o descarga (cuadro A4) y sobre el transporte de mercancías por tipo de carga (cuadro A5).

---

<sup>9</sup> Hungría no comunicó datos sobre el tráfico de barcos correspondientes a los años de referencia 2022, 2023 y 2024.

Para el año de referencia 2024, varios países presentaron voluntariamente datos en diversos cuadros, a saber:

- siete países presentaron el cuadro A2: Chequia, Alemania, Hungría, Países Bajos, Polonia, Rumanía y Eslovaquia;
- cinco países presentaron el cuadro A3: Chequia, Croacia, Hungría, Austria y Polonia;
- ocho países presentaron el cuadro A4: Bulgaria, Chequia, Finlandia, Alemania, Croacia, Austria, Polonia y Rumanía;
- también ocho países presentaron el cuadro A5: Bulgaria, Finlandia, Alemania, Croacia, Hungría, Países Bajos, Polonia y Rumanía.

## **2. SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO**

### **2.1. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES LEGALES**

El cumplimiento de las obligaciones de suministro de datos definidas en el Reglamento es muy bueno. Todos los Estados miembros facilitaron los conjuntos de datos requeridos, siguiendo la metodología acordada y dentro de los plazos establecidos. Solo se han observado pequeños retrasos en un reducido número de casos, pero no han repercutido en la elaboración de estadísticas. El elevado nivel de cumplimiento se traduce en estadísticas fiables y de alta calidad sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores.

En términos de confidencialidad, la mayoría de los Estados miembros no comunican ningún problema. Sin embargo, algunos países (Bulgaria, Chequia y Hungría) designan como confidenciales sus datos sobre el puerto de carga y el puerto de descarga. Estos datos son pertinentes para un cuadro voluntario que no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento. Además, Francia ha señalado como confidenciales algunos datos a partir del año de referencia 2023. Eurostat aplica normas y medidas para evitar la divulgación de cualquier tipo de datos confidenciales.

### **2.2. MÉTODOS DE RECOGIDA DE DATOS UTILIZADOS POR LOS ESTADOS MIEMBROS**

Los procesos de recogida y compilación de los datos difieren entre los países declarantes, pero siguen un proceso tradicional de información ascendente. Los suministradores de los datos también varían 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 mayoría de los países declarantes utilizan asimismo datos obtenidos de sus sistemas de servicios de información fluvial (SIF) o de otros sistemas. Además, todos los países declarantes hacen un uso directo o indirecto de los datos recopilados a nivel nacional, bien para fines de elaboración de políticas, bien para el intercambio de información.

La mayor parte de las autoridades nacionales aplican controles de validación antes de enviar la información a Eurostat utilizando procedimientos de control creados internamente. Las normas de validación abarcan numerosos aspectos del proceso, incluidos el formato y la codificación de

los datos. También abarcan la coherencia dentro de cada conjunto de datos, entre diversos conjuntos de datos y variables, y en las series temporales.

La información general sobre la recogida y compilación de los datos se publica en los metadatos de referencia de la UE<sup>10</sup> que Eurostat actualiza periódicamente. Cada año se publica información específica sobre las metodologías nacionales en los archivos de metadatos nacionales actualizados por los países. Además, el manual de referencia de Eurostat sobre estadísticas del transporte por vías navegables interiores (*Reference Manual on Inland Waterway Transport Statistics*)<sup>11</sup> incluye un capítulo sobre metodologías nacionales con subcapítulos sobre fuentes de datos y compilación, validación e intercambio de datos. El capítulo sobre metodologías nacionales se basa en un cuestionario enviado a los Estados miembros. Este cuestionario se ha revisado y en 2025 se envió a los distintos países para que lo cumplimentaran. Sus respuestas se incorporarán a una próxima revisión del manual de referencia.

### **2.3. COSTES Y CARGAS DE LA RECOGIDA DE DATOS Y LA COMUNICACIÓN DE INFORMACIÓN PARA LOS ESTADOS MIEMBROS**

Según la información facilitada por los Estados miembros, la mayoría de los países declarantes consideran que la carga de trabajo que supone el suministro de datos es aceptable. Varios Estados miembros informan de que la carga de la respuesta recae en los agentes de navegación, capitanes de buques, patronos, administraciones portuarias, autoridades portuarias, capitanes de puertos regionales, puertos y otros lugares de carga, u otras partes designadas como agentes para recopilar la información requerida.

La carga administrativa puede aumentar cuando los errores detectados deben corregirse manualmente o es necesario volver a ponerse en contacto con los suministradores de datos. También puede haber una carga adicional asociada a la recogida de datos sobre el transporte de tránsito, lo que en ocasiones requiere la cooperación bilateral con otros Estados miembros para obtener los datos o procedimientos de imputación y extrapolación. En general, el coste de la recogida de datos y la comunicación de información no se considera muy elevado.

Los Estados miembros que son capaces de cuantificar el coste y la carga que supone la recopilación de datos sobre las vías navegables interiores notifican disparidades significativas en función del volumen de transporte por vías navegables interiores en el país y de los sistemas de recopilación de datos. Sin embargo, el Reglamento ha establecido umbrales sobre la magnitud de la actividad de transporte para limitar la carga que supone la notificación, al tiempo que se mantiene la calidad de las estadísticas.

#### Reducción y simplificación de la carga

Eurostat está trabajando para reducir la carga que supone la recogida de datos y mantiene un canal de comunicación con los Estados miembros a este respecto. En colaboración con las autoridades

---

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww\\_go\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/iww_go_esms.htm) (disponible únicamente en inglés).

<sup>11</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww\\_reference\\_manual\\_april\\_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/iww_reference_manual_april_2023.pdf/95785869-c98a-7f6a-a936-b243bb5ba468) (disponible únicamente en inglés).

nacionales de estadística, está llevando a cabo acciones específicas a fin de reducir la carga que suponen la recogida de datos y la notificación. Estas acciones incluyen:

- la elaboración de una matriz de distancias que sirva de base para el cálculo de las mediciones del transporte por vías navegables interiores en toneladas-kilómetro o pasajeros-kilómetro;
- nuevas herramientas de validación desarrolladas por Eurostat, que permiten a los países declarantes validar sus datos antes de transmitirlos oficialmente a Eurostat (validación previa) y recibir observaciones sobre errores para cada conjunto de datos;
- consultas con los Estados miembros, los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), los países candidatos y los candidatos potenciales sobre cuestiones metodológicas y nuevas solicitudes (por ejemplo, sobre el transporte de pasajeros), con el fin de reducir en la medida de lo posible la carga que supone la elaboración de estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores.

#### **2.4. VALIDACIÓN Y CONTROLES DE CALIDAD SOBRE LOS DATOS RECIBIDOS**

La recogida y transmisión de datos es responsabilidad de los Estados miembros, pero Eurostat toma todas las medidas necesarias para garantizar unas estadísticas de alta calidad y detectar cualquier error o incoherencia en los datos recibidos.

Desde 2023, Eurostat aplica un sofisticado sistema informático para la gestión de datos con dos componentes mejorados: nuevas herramientas de validación de datos y el potente programa informático denominado Sistemas de Análisis Estadístico (SAS, por sus siglas en inglés) para el tratamiento, el control de calidad y la publicación de datos sobre el transporte por vías navegables interiores.

Los procedimientos de transmisión y validación de datos están actualmente muy normalizados. Los países declarantes transmiten conjuntos de datos a Eurostat a través del portal EDAMIS<sup>12</sup>, usando una estructura compatible con la norma SDMX [Statistical Data and Metadata eXchange (Intercambio de Datos y Metadatos Estadísticos)]. A continuación, se aplica un sólido proceso de validación en dos fases a los conjuntos de datos recibidos.

- En primer lugar, la herramienta STRUVAL [STRUctural VALidation (validación estructural)] valida cada conjunto de datos en términos de formato, exhaustividad de los campos obligatorios y corrección de la estructura y los códigos utilizados.
- En segundo lugar, la herramienta CONVAL [CONtent VALidation (validación del contenido)] valida el contenido de cada conjunto de datos sobre la base de normas y umbrales predefinidos. La validación CONVAL solo se produce una vez que un conjunto de datos supera con éxito la validación de STRUVAL.

Los países declarantes reciben un informe de validación detallado después de cada etapa de validación, lo que facilita la corrección de cualquier error. Eurostat actualiza periódicamente las

---

<sup>12</sup> *Electronic Dataflow Administration and Management Information System* (sistema electrónico de información sobre gestión y administración de flujos de datos). Este es el punto de entrada único para el intercambio de datos utilizado por Eurostat. <https://cros.ec.europa.eu/dashboard/edamis>.

normas de validación aplicadas para satisfacer las necesidades cambiantes y garantizar la elaboración de estadísticas de alta calidad.

Una vez que los datos se han cargado en la base de datos de producción del SAS de Eurostat, se aplican controles de calidad detallados a los datos. Estos controles atañen a la coherencia de las series temporales, la coherencia entre los conjuntos de datos trimestrales y anuales y la comparación de los resultados entre los países declarantes socios (los denominados «controles espejo»).

En general, la calidad de los datos transmitidos es buena. No obstante, es necesario seguir trabajando para reducir las asimetrías que se han detectado en los «controles espejo» y mejorar la notificación de datos sobre el transporte de tránsito por vías navegables interiores.

## **2.5. APOYO METODOLÓGICO QUE PRESTA EUROSTAT A LOS ESTADOS MIEMBROS**

Eurostat presta a los países declarantes un apoyo metodológico y técnico continuo para la aplicación del Reglamento en un esfuerzo por mantener datos y metadatos de alta calidad.

Las reuniones del Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores ofrecen a los Estados miembros, los países de la AELC, los países candidatos y los candidatos potenciales la posibilidad de debatir sobre la calidad de los datos, así como sobre cuestiones metodológicas y nuevos proyectos. La aplicación del Reglamento es también un punto permanente del orden del día de las reuniones anuales del Grupo de Coordinación de las Estadísticas de Transporte de la Comisión.

Además, el manual de referencia de Eurostat sobre estadísticas del transporte por vías navegables interiores proporciona a los países declarantes orientaciones detalladas sobre la aplicación del Reglamento. El manual de referencia se actualiza periódicamente (normalmente cada año) para incluir la información, la documentación y las orientaciones más recientes pertinentes para la recogida de estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores.

El glosario de estadísticas de transporte<sup>13</sup>, elaborado en estrecha cooperación con la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y el Foro Internacional del Transporte, ha sido objeto de una revisión significativa. El objetivo del glosario es dar uniformidad a las definiciones de las estadísticas de transporte a escala europea e internacional. El glosario revisado incluirá una sección actualizada y mejorada sobre el transporte por vías navegables interiores con definiciones que reflejen las del Reglamento y nuevas definiciones relativas al transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Está previsto que el glosario revisado se publique a principios de 2026.

## **2.6. INTERCAMBIO DE DATOS**

Base de datos en línea de Eurostat

---

<sup>13</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/675927> (disponible en inglés, francés y alemán).

Eurostat publica los datos recogidos en virtud del Reglamento a través de su base de datos en línea, a la que se puede acceder gratuitamente desde el sitio web de Eurostat<sup>14</sup>. La base de datos contiene diecisiete cuadros sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores, que se actualizan periódicamente y se completan con ficheros de metadatos europeos y nacionales detallados.

### Productos divulgativos

Eurostat elabora los siguientes cuatro artículos de *Statistics Explained* [«Estadísticas explicadas»] sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores. Estos artículos ofrecen a los medios de comunicación y al público en general una sinopsis de los avances más importantes en relación con este modo de transporte y un análisis de los datos recogidos en virtud del Reglamento.

1. «Inland waterway freight transport – quarterly and annual data» [«Transporte de mercancías por vías navegables interiores: datos trimestrales y anuales»]<sup>15</sup>.
2. «Inland waterway transport statistics by product category» [«Estadísticas del transporte por vías navegables interiores por categoría de producto»]<sup>16</sup>.
3. «Inland waterways – statistics on container transport» [«Vías navegables interiores: estadísticas sobre el transporte de contenedores»]<sup>17</sup>.
4. «Inland waterway freight transport at regional level» [«Transporte de mercancías por vías navegables interiores a nivel regional»]<sup>18</sup>.

Estos artículos se actualizan anualmente tan pronto como haya finalizado la recogida de datos para un año de referencia determinado.

### Otros medios de intercambio de información

Los datos sobre el transporte por vías navegables interiores también se comparten a través de los artículos informativos de Eurostat, por ejemplo, «Inland waterway freight transport drops again in 2023» [«El transporte de mercancías por vías navegables interiores volvió a caer en 2023»]<sup>19</sup> y otras publicaciones de Eurostat, como *Key figures on European transport* [«Cifras clave sobre el transporte europeo»]<sup>20</sup> y *Key figures on Europe* [«Cifras clave sobre Europa»]<sup>21</sup>. Los datos

---

<sup>14</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/information-data/inland-waterways-transport> (disponible en inglés, francés y alemán).

<sup>15</sup> [Inland waterway freight transport - quarterly and annual data](#) [«Transporte de mercancías por vías navegables interiores: datos trimestrales y anuales», disponible únicamente en inglés].

<sup>16</sup> [Inland waterway transport statistics by product category](#) [«Estadísticas del transporte por vías navegables interiores por categoría de producto», disponible únicamente en inglés].

<sup>17</sup> [Inland waterways - statistics on container transport](#) [«Vías navegables interiores: estadísticas sobre el transporte de contenedores», disponible únicamente en inglés].

<sup>18</sup> [Inland waterway freight transport at regional level](#) [«Transporte de mercancías por vías navegables interiores a nivel regional», disponible únicamente en inglés].

<sup>19</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240920-1> (disponible únicamente en inglés).

<sup>20</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/9777356> (disponible únicamente en inglés).

<sup>21</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/318624> (disponible en inglés, francés y alemán).

también se difunden en publicaciones de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por ejemplo, en su *Statistical pocketbook* [«Libro de bolsillo estadístico»]<sup>22</sup>.

Los datos sobre el transporte de mercancías por vías navegables interiores también se incluyen en el documento *Sustainable Development Monitoring Report* [«Informe de seguimiento sobre el desarrollo sostenible»]<sup>23</sup>, que supervisa los avances hacia la consecución del objetivo estratégico de la UE de desviar el transporte de mercancías de la carretera hacia el ferrocarril y las vías navegables interiores. Este informe recoge un indicador con el que se analiza la evolución a corto y largo plazo de la proporción que representan el ferrocarril y las vías navegables interiores en el volumen total de transporte interior de mercancías, expresado en toneladas-kilómetro.

Eurostat ofrece además extracciones de datos personalizadas a petición de los usuarios. Todos los datos incluidos en las extracciones personalizadas y en las publicaciones también se publican en la base de datos en línea de Eurostat.

## **2.7. ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES**

Aunque el transporte por vías navegables interiores es un sector de tamaño reducido, el segmento del transporte de pasajeros está experimentando un rápido crecimiento. Por lo tanto, es esencial contar con datos sobre su actividad económica y su desarrollo para la observación del mercado y la elaboración de políticas.

En la actualidad, el Reglamento no exige recopilar estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. No obstante, el artículo 5 del Reglamento impone a la Comisión la obligación de investigar, en colaboración con los Estados miembros, el desarrollo de estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, incluidos los servicios de transporte transfronterizos.

De conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5, Eurostat y los Estados miembros elaboraron en 2018 un proyecto de metodología para recopilar estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, que los Estados miembros deben utilizar en estudios piloto. En 2019, Eurostat cofinanció a siete Estados miembros (Alemania, Croacia, Países Bajos, Austria, Polonia, Rumanía y Suecia) para llevar a cabo estudios piloto que comprendían dos módulos: estadísticas sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores (módulo 1); y estadísticas sobre accidentes en vías navegables interiores (módulo 2). En 2020, Eurostat también realizó una encuesta sobre las estadísticas del transporte de pasajeros a todos los Estados miembros afectados para complementar las observaciones formuladas en los siete estudios piloto.

En febrero de 2021, la Comisión adoptó un informe al Parlamento Europeo y al Consejo<sup>24</sup> en el que presentaba los resultados de los estudios piloto y de la encuesta de 2020 sobre las estadísticas

---

<sup>22</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2832/16593> (disponible únicamente en inglés).

<sup>23</sup> <https://data.europa.eu/doi/10.2785/98370> (disponible únicamente en inglés).

<sup>24</sup> Informe de 12 de febrero de 2021 de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de los resultados de los estudios piloto llevados a cabo por los Estados miembros sobre estadísticas relativas al transporte de pasajeros por vías navegables interiores, de conformidad con el artículo 5, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/974, COM(2021) 59 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:52021DC0059>.

del transporte de pasajeros por vías navegables interiores. El informe se centró en la viabilidad de recopilar nuevos datos, la calidad de los datos estadísticos, la metodología conexas y los costes y cargas para los Estados miembros. La conclusión del informe era que los estudios piloto habían investigado a fondo la viabilidad de recopilar datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores, y mostraba que en los siete países participantes sería posible recopilar dichos datos en cierta medida. Sin embargo, el informe también concluía que, frente a la necesidad de obtener datos, también es necesario tener en cuenta la disponibilidad de información y la carga para los encuestados.

El resultado de los estudios piloto se presentó en la reunión del Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores celebrada en octubre de 2021. Tras esta reunión, Eurostat puso en marcha una consulta con los Estados miembros con el fin de adaptar la metodología propuesta a las observaciones de los estudios piloto y otras observaciones formuladas por los países. El resultado de esta consulta dio lugar a una simplificación de los conjuntos de datos propuestos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores para reducir la carga que soportan los encuestados. En una segunda consulta a los países, celebrada en mayo de 2022, se debatió una versión revisada del proyecto de metodología. Esta consulta marcó el final de los debates sobre la metodología propuesta, que dieron lugar a la inclusión de cuatro conjuntos de datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores.

- **Conjunto de datos 1:** número de pasajeros, excluidos los pasajeros de cruceros fluviales, transportados por región de embarque, región de desembarque y tipo de viaje (conjunto de datos anuales).
- **Conjunto de datos 2:** cruceros fluviales: número de pasajeros por región de embarque (conjunto de datos anuales).
- **Conjunto de datos 3:** cruceros fluviales: número de viajes que comienzan en el país declarante (conjunto de datos anuales).
- **Conjunto de datos 4:** número de buques inscritos en el registro de un país (naveguen o no por sus rutas de navegación interior) por tipo de alojamiento, capacidad del buque y antigüedad del buque (conjunto de datos recopilados cada dos años).

Con el fin de volver a probar la metodología acordada, Eurostat cofinanció proyectos piloto sobre la recogida de datos relativos al transporte de pasajeros por vías navegables interiores a través de su convocatoria de propuestas de 2022 (subvenciones). En 2023 se presentaron y cofinanciaron cuatro propuestas. Los resultados de estos proyectos se presentaron durante la reunión de 2025 del Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores.

Dichos resultados permitirán introducir ajustes en la metodología de análisis del transporte de pasajeros por vías navegables interiores según sea necesario. Eurostat ultimó la metodología en diciembre de 2025. El siguiente paso consistirá en establecer una recopilación periódica de datos con carácter voluntario para evaluar la solidez de la metodología a largo plazo y la eficacia de los Estados miembros para producir los conjuntos de datos deseados. La primera recopilación voluntaria de datos está prevista para 2026 y abarca el año de referencia 2025.

DIMESA (Grupo de Expertos de la Comisión — Directores de Estadísticas y Cuentas Sectoriales y Medioambientales) presenta y debate periódicamente los avances en este ámbito<sup>25</sup>.

### **3. POSIBLE EVOLUCIÓN FUTURA DE LAS ESTADÍSTICAS SOBRE EL TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES**

Las estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores desempeñan un papel crucial en el establecimiento y el seguimiento de los objetivos de las políticas. En la actualidad, se dispone de estas estadísticas a partir de datos sobre los volúmenes de mercancías transportadas, el número y tráfico de buques de navegación interior, las infraestructuras de las vías navegables interiores, así como los gastos de inversión en infraestructuras de transporte por vías navegables interiores y de su mantenimiento. Los datos sobre equipos, infraestructuras y gastos se recopilan de forma voluntaria y no con arreglo al Reglamento, sino utilizando el cuestionario común de Eurostat, el Foro Internacional del Transporte y la CEPE sobre estadísticas de transporte terrestre. La recogida de datos proporciona indicadores sobre diversos aspectos, como:

- la longitud de la red de vías navegables interiores;
- el número de buques de transporte de mercancías por tipo, año de construcción y capacidad de carga;
- el nivel de gastos de inversión en infraestructuras de transporte por vías navegables interiores y de su mantenimiento.

Además, Eurostat está buscando formas de ayudar a los países a notificar las estadísticas actuales. En este contexto, uno de los avances mencionados por los Estados miembros es el apoyo de Eurostat a la compilación de datos de tránsito sobre la base de una matriz de distancias de puerto a puerto. La Comisión está elaborando una matriz de distancias de este tipo para ayudar a reducir la carga asociada a la recogida de datos. Utilizando la matriz de distancias, los Estados miembros pueden desglosar la distancia total de puerto a puerto en las distancias individuales recorridas en cada uno de los países a lo largo del trayecto. El desarrollo ulterior de la matriz de distancias depende principalmente de la identificación precisa de la posición geográfica de cada puerto. La matriz de distancias también facilitará el cálculo de los indicadores de distribución modal por parte de Eurostat. No obstante, a tal fin, se anima a los Estados miembros a que faciliten datos sobre los volúmenes de mercancías por puerto de carga o descarga, a pesar de que esto es voluntario.

Los datos sobre el transporte por vías navegables interiores se comparan a menudo con los datos relativos a otros modos de transporte, a fin de evaluar la distribución modal. En este contexto, se anima a los Estados miembros a notificar la información sobre el transporte por vías navegables interiores por tipo de carga con el fin de mejorar la comparabilidad con otros modos de transporte, en particular el marítimo y el transporte por carretera.

Además, las vías navegables interiores ofrecen potencial para desempeñar un papel más importante en el transporte de pasajeros, actuando como un componente esencial de la movilidad sostenible. Reconociendo este potencial, Eurostat ha realizado avances considerables en el desarrollo de una metodología para las estadísticas del transporte de pasajeros por vías navegables

---

<sup>25</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?groupID=1528>.

interiores y mediante el apoyo a proyectos piloto pertinentes gestionados por las autoridades nacionales de estadística. Como se describe en la sección 2, Eurostat tiene previsto perfeccionar la metodología pertinente y colaborar con los Estados miembros para establecer una recogida de datos voluntaria y periódica. Esta iniciativa tiene por objeto seguir evaluando la solidez de la metodología.

Asimismo, Eurostat tiene previsto continuar desarrollando sus estadísticas sobre accidentes en vías navegables interiores. En 2026, sobre la base de las conclusiones de los estudios piloto de 2019, Eurostat pondrá en marcha una consulta por escrito con el Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores acerca de la viabilidad de recabar conjuntos de datos voluntarios con variables y dimensiones adicionales a las que se difunden en la actualidad, como el nivel de gravedad de un accidente, el tipo de accidente, el tipo de buques implicados y el número de personas fallecidas o heridas.

Dado que existe una creciente demanda de información sobre los aspectos medioambientales del transporte por vías navegables interiores y las características de los buques, como el tipo de combustible, Eurostat debatirá con los Estados miembros la posibilidad de introducir variables pertinentes sobre la base de la información procedente de fuentes administrativas.

El Reglamento (UE) 2024/3018 modifica el Reglamento (CE) n.º 223/2009, relativo a la estadística europea<sup>26</sup>. En él se establece que los institutos nacionales de estadística y otras autoridades nacionales pueden acceder a los datos administrativos y utilizarlos de manera gratuita, oportuna y con la frecuencia suficiente, para la elaboración y el intercambio de estadísticas europeas.

En este contexto, Eurostat debatirá con los Estados miembros la posibilidad de utilizar datos administrativos del sistema de servicios de información fluvial (SIF) con fines estadísticos. Este sistema proporciona servicios de información armonizados para facilitar la gestión del tráfico y el transporte en la navegación interior. Eurostat estudiará la posibilidad de utilizar los datos de los SIF sobre el tráfico de buques para las estadísticas; estos datos incluyen información sobre las posiciones de los buques a través de las normas de los SIF para el seguimiento y rastreo de los buques.

Además, la Directiva (UE) 2016/1629, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los buques de navegación interior<sup>27</sup>, aplica condiciones comunes a la expedición de certificados de navegación interior para los buques en la UE. Para garantizar la correcta aplicación de esta Directiva, se ha creado una base de datos específica, la base de datos europea sobre cascos, que contiene datos de identificación de buques de navegación interior, datos sobre determinadas características y certificados de buques. Eurostat estudiará la posibilidad de extraer datos administrativos de esta base de datos con fines estadísticos, a fin de reducir aún más la carga que supone la recogida de datos para los Estados miembros.

La cobertura geográfica de las estadísticas del transporte por vías navegables interiores también podría extenderse como resultado de la futura ampliación de la UE para incluir a nuevos países. Varios países candidatos a la adhesión a la Unión Europea están llevando a cabo actualmente

---

<sup>26</sup> DO L, 2024/3018, 6.12.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/3018/oj>.

<sup>27</sup> DO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>.

iniciativas piloto de recogida de datos sobre el transporte por vías navegables interiores tanto de mercancías como de pasajeros. Estas iniciativas han sido financiadas por el Instrumento de Ayuda Preadhesión (IAP). Los resultados de estos proyectos piloto están previstos para 2026 y 2027. Eurostat apoya constantemente los esfuerzos y los avances futuros de los países candidatos y candidatos potenciales en el cumplimiento del Reglamento, debatiendo cuestiones metodológicas, así como sobre la calidad de los datos, la transmisión de estos y los procesos de validación.

#### **4. CONCLUSIONES**

La experiencia adquirida y los resultados obtenidos de la aplicación del Reglamento siguen siendo positivos. Los Estados miembros cumplen las obligaciones de suministro de datos, y los recursos asignados tanto por Eurostat como a nivel nacional son suficientes para garantizar resultados de alta calidad.

Eurostat toma todas las medidas necesarias para apoyar y ayudar a los Estados miembros en la aplicación del Reglamento y anima a los países candidatos y candidatos potenciales a obtener y compilar estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores. Eurostat ha modernizado su sistema informático para validar y tratar los datos sobre el transporte por vías navegables interiores, mejorar la calidad de dichos datos y facilitar el trabajo de las autoridades nacionales de estadística.

El Grupo de Expertos de la Comisión sobre Estadísticas del Transporte por Vías Navegables Interiores sigue siendo el organismo en el que se debate sobre la aplicación del Reglamento y sus posibles mejoras. Para evitar imponer cargas adicionales a los Estados miembros, Eurostat no está estudiando actualmente la introducción de nuevas recogidas de datos obligatorias. En su lugar, Eurostat tiene previsto establecer una recogida voluntaria y periódica de datos sobre el transporte de pasajeros por vías navegables interiores. Otros de los avances futuros incluirán la posibilidad de obtener datos administrativos y la finalización de la matriz de distancias de puerto a puerto.

Las estadísticas sobre el transporte por vías navegables interiores se difunden a través de la base de datos en línea de Eurostat, artículos estadísticos e informativos y otras publicaciones de la Comisión. Estas estadísticas son valiosas para los Estados miembros, los responsables políticos, las organizaciones sectoriales y las comisiones fluviales, ya que les ayudan a diseñar y evaluar políticas para un transporte sostenible, limpio y seguro.

El Reglamento contribuye de manera eficiente y eficaz a generar estadísticas fiables y armonizadas sobre el transporte por vías navegables interiores a escala nacional y de la UE, y ayuda a la Comisión a promover la competitividad y la integración de la logística intermodal en el transporte por vías navegables interiores.