



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 20.2.2001
KOM(2001) 93 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

**om de indhøstede erfaringer under det arbejde, der er udført i henhold til Rådets
direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad
søvejen**

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

om de indhøstede erfaringer under det arbejde, der er udført i henhold til Rådets direktiv 95/64/EF om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen

(EØS-relevant tekst)

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	4
1.1.	Baggrund.....	4
1.2.	Geografisk dækning.....	4
2.	Overgangsperiode (Artikel 10)	5
2.1.	Undtagelser	5
2.2.	Pilotundersøgelser	5
	(a) gennemførligheden og udgifter i forbindelse med indsamlingen af specifikke oplysninger.....	5
	(b) tekniske aspekter ved dataindsamlingen	8
3.	Havne (Artikel 4)	9
4.	statistikernes præcision (artikel 5).....	11
5.	Behandling og fremsendelse af resultaterne fra dataindsamlingen (artikel 6 og 7)...	12
5.1.	De kompetente nationale myndigheders indsamling og behandling af data	12
5.2.	Fremsendelse af resultaterne til Kommissionen	13
6.	Formidling af statistiske oplysninger (artikel 9)	14
7.	Finansiel støtte (artikel 11)	15
8.	gennemførelsesbestemmelser og procedure (artikel 12 og 13).....	16
9.	Gennemførelse (artikel 14)	16
9.1.	Belgien.....	17
9.2.	Danmark.....	17
9.3.	Tyskland.....	17
9.4.	Grækenland	18
9.5.	Spanien	19
9.6.	Frankrig.....	19

9.7.	Irland.....	20
9.8.	Italien.....	20
9.9.	Nederlandene	20
9.10.	Portugal.....	21
9.11.	Finland.....	21
9.12.	Sverige	22
9.13.	Det Forenede Kongerige.....	22
9.14.	Norge	23
9.15.	Island	23
10.	Konklusion.....	23

1. INDLEDNING

1.1. Baggrund

Den 8. december 1995 vedtog Rådet et direktiv om statistisk registrering af godstransport og passagerbefordring ad søvejen. Direktiv 95/64/EF opstiller en harmoniseret ramme for indsamling af statistikker om søtransport i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og fastlægger, hvilke oplysninger om godstransport og passagerbefordring ad søvejen der periodisk skal fremsendes fra hver medlemsstat til De Europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor.

I henhold til artikel 8 i Rådets direktiv skal Kommissionen efter tre år med indsamling af oplysninger forelægge Rådet en beretning om de indhøstede erfaringer under det arbejde, der er udført i henhold til direktivet. Indsamlingen af oplysninger startede med referenceåret 1997.

Når ingen anden retsakt er nævnt i denne beretning, henviser alle artikler til Rådets direktiv 95/64/EF¹, i det følgende benævnt "direktivet" eller "søtransportdirektivet". Kommissionen har efterfølgende vedtaget to retsakter om fastsættelse af gennemførelsesbestemmelser til direktivet, henholdsvis Kommissionens beslutning 98/385/EF af 13. maj 1998 og Kommissionens beslutning 2000/363/EF af 28. april 2000². Det vigtigste forum for drøftelser og beslutninger vedrørende gennemførelsen og anvendelsen af direktivet er EØS-arbejdsgruppen om søtransportstatistik, i det følgende benævnt "arbejdsgruppen".

Søtransportdirektivet supplerer de eksisterende oplysninger om andre transportformer på europæisk plan – vand-, jernbane-, luft- og vejtransport – med henblik på at sætte Kommissionen i stand til at iværksætte de tilsvarende politikker.

1.2. Geografisk dækning

Direktivet gennemføres af alle EU-medlemsstaterne undtagen Luxembourg og Østrig, som ikke har søhavne på deres territorium. Ud over disse 13 lande er de to EFTA-lande, som er medlemmer af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), og som har søhavne på deres område, Island og Norge, tilknyttet det i direktivet omhandlede informationssystem.

Søtransportdirektivet blev indføjet i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde den 6. marts 1998 med Det Blandede EØS-Udvalgs vedtagelse af beslutning 17/98³.

Ovennævnte beslutning ændrede bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen, således at Rådets direktiv 95/64/EF indsættes i et nyt punkt 7B. Der blev foretaget to tilpasninger af direktivet med henblik på EØS-aftalen, vedrørende henholdsvis små norske havne og koder for norske skibe (bilag V til direktivet). Kommissionens beslutning 98/385/EF blev ligeledes inkorporeret i EØS-aftalen.

¹ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 25.

² EFT L 174 af 18.6.1998, s. 1, og EFT L 132 af 5.6.2000, s. 1.

³ Beslutning 17/98 trådte i kraft den 7.3.1998 og blev offentliggjort i EFT L 272 af 8.10.1998, s. 24.

Som følge af en proceduremæssig ændring fastlægges de deltagende havne i EØS/EFTA-landene ikke længere ved kommissionsbeslutninger, men ved ændring af EØS-aftalen. Dette afspejler de pågældende landes ønske om fuld deltagelse i beslutningsprocessen. Kommissionens beslutning 2000/363/EF reviderede således listen over europæiske havne uden at medtage de islandske og norske havne.

2. OVERGANGSPERIODE (ARTIKEL 10)

2.1. Undtagelser

Parterne i Det Europæiske Statistiske System (ESS) blev enige om at påbegynde den regelmæssige indsamling af oplysninger et år efter direktivets ikrafttrædelse, den 1. januar 1997, og at anse de første tre år for en overgangsperiode. Formålet hermed var at give medlemsstaterne tid til at indføre alle de nødvendige administrative og lovgivningsmæssige foranstaltninger med henblik på den nationale gennemførelse af direktivet.

I overgangsperioden blev de enkelte medlemsstater indrømmet undtagelser, som imødekom deres særlige behov for tilpasning. Undtagelserne bestod enten i at holde individuelle havne uden for dataindsamlingspligten og i stedet tillade anvendelsen af nationale koder eller at tillade undtagelser for bestemte variabler. Antallet af undtagelser blev reduceret efter det første gennemførelsesår ud fra den antagelse, at medlemsstaterne allerede da ville have gjort fremskridt med tilpasningen af deres dataindsamlingssystemer.

På den ene side var det nødvendigt at gøre sådanne undtagelser, eftersom etableringen af dataindsamlingssystemet var både arbejds- og ressourcekrævende. På den anden side betød det, at de oplysninger, der er indsamlet i de første tre referenceår, er forholdsvis ufuldstændige.

Siden den 1. januar 2000 skal alle medlemsstater udarbejde fuldstændige datasæt klassificeret og kodet i overensstemmelse med direktivet.

2.2. Pilotundersøgelser

I overensstemmelse med direktivets artikel 10, stk. 2, vedtog Kommissionen et program med pilotundersøgelser i overgangsperioden inden for to områder:

- (a) gennemførligheden og udgifter i forbindelse med indsamlingen af specifikke oplysninger
- (b) tekniske aspekter ved dataindsamlingen.

Pilotundersøgelserne finansieredes hovedsagelig med midler fra det fjerde rammeprogram for forskning og udvikling, navnlig rammeprogrammet vedrørende SUPCOM og IDA/DSIS (Interchange of data between administrations/Distributed statistical information service).

(a) gennemførligheden og udgifter i forbindelse med indsamlingen af specifikke oplysninger

Da udkastet til direktivet blev udarbejdet, overvejedes det at medtage et par yderligere områder i det regelmæssige indsamlingssystem. Da der ikke kunne opnås

enighed herom, blev det besluttet at undersøge gennemførligheden og medlemsstaternes udgifter i forbindelse med regelmæssig indsamling af de pågældende oplysninger i en række pilotundersøgelser. Det drejede sig om følgende oplysninger:

- i* beskrivelse af det transporterede gods
- ii* antal befordrede passagerer over korte afstande
- iii* oplysninger om feedertrafik og om den intermodale transportkæde
- iv* oplysninger om søtransportoperatørens nationalitet

Hvad angår *i*, *iii* og *iv* drejede det sig om at undersøge, om det eksisterende system kunne udvides med disse variabler. For post *ii* drejede det sig snarere om at undersøge muligheden for en begrænsning af det eksisterende system.

Pilotundersøgelserne blev gennemført af Kommissionen og finansieret under det fjerde rammeprogram. Resultaterne blev drøftet i arbejdsgruppen i juni 1999. I betragtning af vanskelighederne ved at inddrage disse variabler besluttede gruppen ikke umiddelbart at iværksætte en procedure vedrørende udvidelse af direktivet, men at vente indtil det regulære indsamlingssystem er kørt ordentligt ind. Gruppen oprettede en task force, som skulle arbejde videre med spørgsmålet. Sideløbende hermed fortsatte Kommissionen arbejdet med at udvikle en metodologisk ramme, bl.a. for antal befordrede passagerer over korte afstande.

Vigtigste resultater af undersøgelserne:

- i* **beskrivelse af det gods**, der er defineret i bilag III og VIII, datasæt B1

Da direktivet i dets i dets nuværende affattelse kun foreskriver oplysninger om fragttypen, er en sammenligning med statistikker om landtransport ikke mulig, da disse anvender vareoplysninger i overensstemmelse med varenomenklaturen NST/R 24.

Pilotundersøgelsen så derfor nærmere på gennemførligheden og udgifter i forbindelse med indsamling af vareoplysninger i havne i overensstemmelse med denne klassifikation.

Indsamling af sådanne oplysninger synes at være gennemførlig til rimelige omkostninger for bulk- og semi-bulk-gods.

De største vanskeligheder og de største udgifter ligger i de fleste medlemsstater i at gennemføre sådanne analyser for container- og ro-ro-transporter. Indsamling af oplysninger om containerindhold ville kræve store ressourcer, da en høj grad af kodning af tekstbeskrivelsen vil være nødvendig. Også det store antal sendinger i én container vil øge omkostningerne.

I forbindelse med transport af ro-ro-enheder indeholder transportdokumenterne normalt ikke anvendelige vareoplysninger, der er tilgængelige for operatørerne.

Medlemsstaterne indsamler vareoplysninger med varierende detaljeringsgrad. Enhver klassifikation der vælges, bør være fælles med andre transportformer, og eventuelle revisioner af NST/R-nomenklaturen bør tages i betragtning.

ii **antal befordrede passagerer over korte afstande**

Direktivet foreskriver indsamling af oplysninger om antal befordrede passagerer ad søvejen uden at angive nogen mindsteafstand. I teorien skal derfor også korte ture registreres. Da nogle lande ikke indsamler oplysninger om transport under en vis afstand, kan der forekomme skævheder i den fælles database. Pilotundersøgelsen gik ud på at undersøge muligheden for, at medlemsstaterne udelukker en del af eller samtlige mindre ruter i deres land.

Ni medlemsstater dækker allerede alle passagerbefordringer, og to vil begynde på det i 2000. Resultatet af undersøgelsen tyder på, at medlemsstaterne ikke har problemer med at få adgang til alle passageroplysninger. Derimod kan det øge dataleverandørernes byrde, hvis der indføres nye tærskler for udelukkelse af kortere passagerbefordringer, hvilket vil være kontraproduktivt. De oplysninger, der indsamles som led i Rådets direktiv 98/41/EF af 18. juni 1998 om registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater (EFT L 188 af 2.7.1998, s. 35), kan tænkes at gavne dataindsamlingen om passagerer.

Det konkluderedes, at en passagertransports længde, dvs. antallet af km, ikke nødvendigvis er en meningsfuld indikator for en bestemt færgetjenestes betydning. Trafikstrømmene kan være mere relevante. Med den fastsatte tærskel på 200 000 passagerbefordringer pr. år (direktivets artikel 4) er trafikstrømme af mindre omfang på forhånd udelukket. Undersøgelsen pegede desuden på problemet med, at nogle lande anvender kriteriet "søgående skib" (artikel 2), idet meget korte ruter hermed udelukkes fra passagerstatistikkerne, også selv om der rent faktisk er tale om et stort antal passagerer.

iii **oplysninger om feedertrafik og om den intermodale transportkæde**

Som svar på brugernes stigende efterspørgsel efter oplysninger om den intermodale kæde var gennemførligheden og udgifterne i forbindelse med indsamling af sådanne oplysninger emnet for en pilotundersøgelse. Konklusionen var, at de omhandlede oplysninger ikke er tilgængelige fra de kilder, der er anvendt ved udarbejdelsen af direktivet. Den eneste mulighed ville være at indsamle oplysninger fra havne, for hvilke det ville repræsentere en relativt lille byrde, for så vidt som de i forvejen indsamler oplysningerne til prissætningsformål. Flere delegationer var enige i, at visse oplysninger kan være tilgængelige i havnene, men i nogle lande kunne det være en yderst bekostelig affære, og/eller det kunne kun lade sig gennemføre på grundlag af separate stikprøveundersøgelser eller oplysninger indsamlet for andre transportformer.

Arbejdsgruppen gav task forcen mandat til at udvide drøftelserne til at omfatte metodologiske aspekter af feedertrafik og til at koordinere arbejdet med ekspertgruppen for intermodal transport.

iv **oplysninger om søtransportoperatørens nationalitet**

Pilotundersøgelsen vedrørende adgangen til oplysninger om søtransportoperatørens nationalitet afspejler et registreret brugerbehov for oplysninger om, hvem der har den økonomiske hovedinteresse i søtransport og om den europæiske flåde generelt. Det fremgik af undersøgelsen, at indsamling af de i direktivet omhandlede oplysninger – dvs. om det reelle kommercielle kontrolcenter – ikke er gennemførlig. Hovedproblemet ansås for at være bestemmelsen af, hvilket land der modtager det økonomiske udbytte, da forholdet mellem ejerskab og drift er yderst kompliceret at udrede. Udgifterne til indsamling af sådanne oplysninger ville være høje og ansås ikke for begrundede. Arbejdsgruppen overvejede alternative metoder, som f.eks. konsultering af nationale sammenslutninger og kommercielle databaser, som kan anvende en kompleks algoritme til at fastslå, hvilket land der har den økonomiske hovedfordel af transporten.

(b) tekniske aspekter ved dataindsamlingen

Et sæt pilotundersøgelser gik ud på at undersøge muligheden for at indsamle oplysninger i henhold til de arrangementer, der er indgået i forbindelse med forenklingen af handelsprocedurerne, under Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO), Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) og de internationale toldforskrifter (artikel 10, stk. 2, litra b).

Undersøgelserne bidrog primært til EDIMARS-projektet (electronic data interchange in maritime statistics), der var blevet iværksat i 1995. De første forsøg blev udført i Spanien, Nederlandene og Frankrig, efterfulgt af Irland, Tyskland og Det Forenede Kongerige og dernæst i alle de øvrige medlemsstater. Projektet var åbent for alle aktører i søtransportsektoren i Den Europæiske Union : nationale og regionale administrationer, havnemyndigheder, transportoperatører, redere, speditører, befragtere, leverandører af havneudstyr osv.

De første tre år fokuserede projektet på indsamling af oplysninger fra leverandørerne, dvs. fra havne, befragtere og speditører. Det fjerde år blev især anvendt til at forbedre de kompetente nationale myndigheders anvendelse af elektroniske medier til fremsendelse af data til Eurostat.

EDIMARS-projektet bidrog til at fremme udvekslingen af erfaringer vedrørende organisering og gennemførelse af indsamling af statistiske data om søtransport. Det hjalp med til at sænke omkostningerne og gøre indsamlingen og formidlingen af søtransportstatistikker mere effektiv gennem anvendelsen af elektronisk dataoverførsel (EDI). EDI defineres som elektronisk overførsel af strukturerede data i aftalte meddelelsesstandarder fra et IT-system til et andet IT-system. Mange virksomheder vælger EDI som en hurtig, prisbillig og sikker metode til at fremsende ordrer, fakturaer, ladesedler og andre hyppigt anvendte forretningsdokumenter. Da de traditionelle metoder til indsamling af oplysninger (rundspørger, interviews, opinionsundersøgelser osv.) er dyre at gennemføre og ikke er hverken udtømmende eller helt pålidelige, har Eurostat og European Board for EDI Standards (EBES) udformet et fælles meddelelsesformat for udveksling af statistiske oplysninger, GESMES, (Generic Statistical Message), som anvender EDIFACT-standarden (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport).

Da projektet blev iværksat, var situationen den, at der blev anvendt mange forskellige formater (proprietære formater, Gesmes) og mange forskellige medier (papir, diskette, magnetbånd, e-post). I marts 2000 anvendte ingen medlemsstater længere papirversioner, nogle benyttede en blanding af diskette- og EDI-overførsel, og Spanien, Portugal og Finland anvendte systematisk EDI-overførsel.

Projektet viste i praksis, at anvendelsen af EDI til indsamling af statistikker om søtransport indebærer især to fordele:

- et ensartet sprog til overførsel af de i direktivet krævede datasæt med anvendelse af GESMES til statistikker om søtransport;
- muligheden for automatisk at uddrage de statistiske data fra operationelle EDIFACT-meddelelser som IFCSUM (International Forwarding and Consolidation Summary Message) og CUSCAR (Customs Cargo Report), såvel som fra havne-informationssystemer.

Den dokumentation, der blev tilvejebragt under projektet, giver en fuldstændig beskrivelse af, hvordan de statistiske elementer, der kræves i henhold til søtransportdirektivet, kan uddrages af en IFCSUM-meddelelse.

Sideløbende med disse pilotundersøgelser udviklede internationale og europæiske grupper standardmeddelelser, såsom EDIMAN, Maritime Cargo Manifest Message, som er baseret på FN/EDIFACT-syntaksen og er udviklet af Maritime Commission's arbejdsgruppe vedrørende ladningsmanifeste. Kommissionen fulgte arbejdet i disse grupper, herunder også International Transport Implementation Guidelines Group (ITIGG) og arbejdsgruppen vedrørende koder under FN/CEFACT, som er ansvarlig for at vedligeholde og udbygge FN/ECE's anbefalinger vedrørende nomenklaturer med henblik på at lette den globale samhandel. Den nævnte gruppe arbejder med revision af koder for transportformer og emballagetyper, kodning af varer til transportformål og af transportmiddel- og fragttyper og af FN/LOCODES, som er af særlig betydning i forbindelse med statistikker om søtransport.

EDIMARS-projektet bidrog til arbejdet i denne gruppe med vedtagelsen af ITIGG's CUSCAR-regler for det tredje års pilotforsøg i Det Forenede Kongerige og i Tyskland. ITIGG er nu ved at udvide sit arbejdsfelt til de øvrige transportformer, hvilket kan være til stor gavn, ikke alene med henblik på en harmoniseret indsamling af oplysninger om de respektive transportformer, men også med henblik på indsamling af statistiske oplysninger om intermodale transportformer.

3. HAVNE (ARTIKEL 4)

Som indberetningsenheder spiller havnene en vigtig rolle i indsamlingen af oplysninger som led i det i direktivet omhandlede informationssystem. I henhold til direktivets artikel 1 udarbejder medlemsstaterne fællesskabsstatistikker over godstransport og passagerbefordring med skibe, der anløber havne på deres område.

I udkastet til direktiv fra 1993 var kriteriet for udarbejdelsen af en liste over havne, at en sådan liste for hver medlemsstat mindst skulle dække 90% af alle godstransporter ad søvejen og 90% af alle passagerbefordringer ad søvejen. Den endelige retsakt fastsætter imidlertid blot, at der udarbejdes en liste over havne, men uden at anføre objektive kriterier.

I overensstemmelse med den i artikel 4, stk.1, og artikel 13 angivne procedure er der siden 1997 anvendt en foreløbig liste over europæiske havne, som blev vedtaget formelt i 1998 med Kommissionens beslutning 98/385/EF. Den omfattede i alt 1 575 havne i de 15 EØS-lande, hvoraf 1 302 var statistikhavne. Fra og med år 2000, som er det første år for direktivets fuldstændige gennemførelse, anvendes der en ny liste over havne. Denne liste blev vedtaget formelt ved Kommissionens beslutning 2000/363/EF og omfatter i alt 1 357 havne i 13 EU-lande, hvoraf 1 089 er statistikhavne (*jf. tabel 1*). Omkring 160 EØS/EFTA-havne vil blive tilføjet til listen via en separat procedure.

De enkelte medlemsstater forestod udvælgelsen af havne på deres område. Der er væsentlige forskelle landene imellem med hensyn til antal havne, det medtagne antal havne, antal havne pr. km kystlinje samt klassificeringen af havneafdelinger i en national statistisk gruppe. Dette skal ses på baggrund af de lokale havneadministrationsstrukturer og nationale traditioner inden for søtransport og søtransportstatistik. Der er ikke fastsat fælles bestemmelser om mindste antal passagerer, skibstransporter og godsbehandlinger pr. år som kriterium for at opføre en given havn på listen.

I Det Forenede Kongerige er antallet af havne opført på listen dobbelt så højt som antallet af havne, der leverer oplysninger i deres egenskab af statistikhavne. I Irland og Portugal er alle de opførte havne også statistikhavne. I Italien, hvor alle havne systematisk er medtaget, rapporterer hver af dem som en separat statistikhavn uden aggregering.

I direktivet defineres en havn som en "lokalitet udstyret med anlæg, hvor handelsskibe kan fortøjes og losse eller laste gods samt ud- og indskibe passagerer". Nogle medlemsstater har undtagelsesvis udvalgt en hel sejlbar vandvej som statistikhavn, det gælder f.eks. den belgiske Albert-kanal.

Kun analysen af de indsamlede data kan vise, om listernes forskelligartethed er en hindring for at frembringe sammenlignelige og præcise oplysninger om søtransporten i EU.

Af de på listen opførte havne er det kun dem, der ligger over en vis tærskel for årlig gods- og passagertransport, der behøver at indberette detaljerede statistiske oplysninger på kvartalsbasis. Havne under denne tærskel skal blot indberette summariske oplysninger på årsbasis. Tærsklen er fastsat til en million tons gods eller 200 000 passagerer årligt. I overgangsperioden fra 1997 til 1999 kan medlemsstaterne i henhold til direktivet indrømme en undtagelse og anvende en midlertidig tærskel på to mio. tons eller 400 000 passagerer årligt. Antallet af havne, hvorom der findes data i den fælles database, varierer afhængigt af datasættet.

Som følge af den fastsatte tærskel, de indrømmede undtagelser og revisionen af listen over havne giver det for størstedelen af havnene først mening at påbegynde udarbejdelsen af tidsserier fra referenceåret 2000.

Tabel 1 Antal havne, hvor der skal udarbejdes statistikker om søtransport

	Siden referenceåret 2000 (liste som i beslutning 2000/363/EF)		
	Havne	Havneafdelinger	Statistikhavne
UK	341	177	164
DK	145	4	141
IT	136	0	136
SE	149	21	128
DE	123	13	110
NL	107	6	101
FR	95	26	69
FI	85	17	68
EL	59	1	58
ES	52	0	52
PT	31	0	31
IE	23	0	23
BE	11	3	8
EU-15	1357	268	1089
	<i>(tilføjes eventuelt til listen i en senere fase)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
EØS	<i>(160)</i>		<i>(160)</i>
I alt	(1517)		(1249)

Af medlemsstaternes fremsendte oplysninger fremgår det, at kun en del af de indberetningspligtige havne rent faktisk anmelder trafik. En omfattende revision af havnelisten kan blive nødvendig på et senere tidspunkt, når informationssystemet er kørt ordentligt ind.

4. STATISTIKKERNES PRÆCISION (ARTIKEL 5)

De fællesskabsinterne transportstrømme har det særkende, at de bliver registreret to gange – på oprindelsesstedet- og på bestemmelsesstedet. De i søtransportdirektivet omhandlede karakteristika ved dataindsamlingen omfatter oplysninger om relation (dvs. indskibnings/udskibningshavne i EØS, havkystzoner uden for EØS) både for passager- og godstransporter. Det bliver således muligt at opbygge spejloversigter, som kan anvendes til kvalitetskontrol. Forskelle mellem to indberetningsenheders anmeldelser vil således være et fingerpeg om metodologiske problemer.

På landeplan kan forskelle i de samlede anmeldelser skyldes, at kun en af de to havne, der er involveret i en trafikstrøm, er opført på havnelisten, mens den respektive indskibnings/udskibningshavn ikke er indberetningspligtig. På havneplan er diskrepanser derimod lette at identificere.

Ovennævnte problem har været genstand for drøftelser i arbejdsgruppen siden juni 1999; Kommissionen foreslår en bilateral indfaldsvinkel, således at to medlemsstater, hvis anmeldelser udviser store forskelle i indberetningen af identiske trafikstrømme, af Kommissionen bliver opfordret til at sammenligne deres respektive metode med henblik på at identificere og fjerne eller reducere kilden til sådanne diskrepanser. En bilateral indfaldsvinkel af denne art har vist sig vellykket inden for andre områder som f.eks. migration. Selv om en diskrepans ikke kan fjernes fuldstændigt, kan forskningen hjælpe med at identificere faktorer, der med fordel kan gøres til genstand for nærmere undersøgelse.

Portugal og flere skandinaviske lande har iværksat undersøgelser af de nationale datas indbyrdes kohærens og har indkredset en række forhold, der kan være kilde til diskrepanser:

- transporter anmeldes i forskellige måneder, da de starter i slutningen af én måned og afsluttes i begyndelsen af den næste
- gods, der forlader én havn med destination i en anden, og forsinkelser undervejs kan give anledning til fordrejninger for begge de oprindeligt involverede havne
- anvendelse af forskellige statistiske kilder, f.eks. henholdsvis ladningsmanifest og konnossement
- nogle havne anvender specifikke enhedsækvivalenter for visse godstyper (f.eks. tons = kubikmeter).

Arbejdsgruppen har iværksat en række kontinuerte aktiviteter med henblik på at forbedre de indsamlede statistikkers kvalitet. Der er en række metodologiske spørgsmål, som kræver yderligere undersøgelser; det kan dreje sig om såvel nationale særegenheder som generelle problemer såsom bestemmelse af containerindhold, oplysninger om tomme containere og mikrocabotage.

5. BEHANDLING OG FREMSENDELSE AF RESULTATERNE FRA DATAINDSAMLINGEN (ARTIKEL 6 OG 7)

5.1. De kompetente nationale myndigheders indsamling og behandling af data

For så vidt angår de kompetente nationale myndigheders dataindsamling og -behandling forpligter direktivet kun medlemsstaterne med hensyn til resultatet, nemlig at producere sammenlignelige statistikker med de aftalte præcisionsnormer. Valget af redskaber og arbejdstilrettelæggelse træffes på nationalt plan ifølge subsidiaritetsprincippet. Nogle lande anvender fortsat deres traditionelle systemer, i tilpasset form, hvor det var nødvendigt af hensyn til gennemførelsen af direktivet, mens andre lande har indført helt nye systemer. Den finansielle støtte til gennemførelsesudgifterne er delvis blevet anvendt til etableringen af egnede databehandlingsmiljøer.

Resultaterne af pilotundersøgelserne vedrørende dataindsamlingen er sammenfattet i kapitlet *Overgangsperiode: pilotundersøgelser* i denne beretning. Et projekt, der gennemføres i Det Forenede Kongerige i 1999/2000, prøvekører fem forskellige metoder til dataindsamling. De britiske pilotprojekter omfatter bl.a. SDES (Statistical

Data Entry Software) og et sæt dataindlæsningsblanketter beregnet for dataleverandører.

5.2. Fremsendelse af resultaterne til Kommissionen

For så vidt angår fremsendelsen af de indsamlede oplysninger til Kommissionen anlægges der i direktivet en mere harmoniseret synsvinkel. Således fastsætter direktivet periodicitet og struktur i de datasæt, der skal fremsendes. De detaljerede tekniske regler for fremsendelsen fastlægges ved en komitologiprocedure.

Eftersom der anvendes relativt forskelligartede redskaber i medlemsstaterne, og der kræves en betydelig tilpasning, har Kommissionen ikke foreslået indførelse af fælles tekniske standarder i direktivets første gennemførelsesfase. I stedet har Kommissionen støttet medlemsstaternes arbejde med at etablere effektive transmissionsredskaber gennem finansiering af pilotprojekter og udvikling af softwareredskaber til elektronisk dataoverførsel til Eurostat. Kommissionens EDI-strategi tager sigte på at begrænse valgmulighederne til to, som begge kan kontrolleres og behandles i Kommissionen uden at skulle omformateres eller redigeres manuelt.

Den ene af de to foreslåede transmissionsmetoder anvender et delsæt af FN/EDIFACT GESMES meddelelsesstandarder som defineret i "Maritime GESMES message implementation guidelines", der blev udviklet under EDIMARS-projektet. Denne "Easy Maritime GESMES EDI solution" er blevet afprøvet i praksis og løbende forbedret.

Den anden metode består i at sende en struktureret fladfil i kommasepareret format (".csv") i en struktur, som er udviklet af Kommissionen med henblik på automatisk validering. Designet ligner GESMES-strukturen, men der er tale om et simpelt fladfil-format. Både komma (,) og semikolon (;) kan bruges som skilletegn, og datasæt kan modtages med eller uden tomme felter. Den strukturerede fladfil-løsning er en omkostningsfri løsning, som kan afledes direkte fra almindelige databehandlingsprogrammer.

Fladfilerne og GESMES-filerne kan sendes enten via STADIUM eller som strukturerede e-mail-attachments til en foruddefineret funktionel e-postadresse.

De overordnede kriterier for udformningen af "MAKEDISI EDI Toolbox" var maksimal enkelhed, mulighed for transport til andre platforme og "fuld" EDI-kompatibilitet, dvs. at der ikke kræves nogen form for manuel indgriben. Derudover skulle værktøjerne stilles til medlemsstaternes rådighed vederlagsfrit; de skulle være uafhængige af softwareleverandører og -programmer, og de fastlagte parametre skulle gøre det let at foretage ændringer af kodelister og GESMES; endvidere skulle de kunne fungere sammen med standardprogrammer som e-postpakker. PERL-sproget blev valgt, fordi det ikke alene opfyldte designkriterierne, men fordi det også rummer nogle yderligere funktionelle muligheder, som gør det velegnet til struktureret fladfilbehandling.

Værktøjskassen rummer desuden funktionen format- og kodevalidering samt konvertering af strukturerede fladfiler til GESMES og omvendt, hvilket bidrager til dataenes præcision.

“MAKEDISI EDI Toolbox” accepterer begge inputformater – såvel Maritime GESMES som strukturerede fladfiler. GESMES er derimod det eneste outputformat, idet målet på sigt er 100% GESMES-overførsler i overensstemmelse med den generelle politik for dataoverførsel inden for rammerne af Det Europæiske Statistiske System.

Kommissionens nyhedsforum på CIRCA-webstedet yder support til brugerne af disse værktøjer og giver mulighed for at udveksle toolbox-erfaringer, opstille ønskelister og besvare hyppigt stillede spørgsmål osv.

6. FORMIDLING AF STATISTISKE OPLYSNINGER (ARTIKEL 9)

Kommissionen har planlagt at indarbejde de indsamlede data i Det Europæiske Statistiske Systems formidlingsordning, som går ud på at offentliggøre oplysninger om en række forhold, der kan være til støtte for alle offentlige og private brugere, og privilegeret formidling til dataleverandører og Kommissionens Generaldirektorat for Transport og Energi. Det vigtigste sted for formidling af oplysninger om søtransport vil være tema syv på online-databasen NEW CRONOS. De kompetente nationale myndigheder har fri adgang, mens offentligheden kan købe sig adgang til uddrag mod betaling.

Udvalgte data vil blive offentliggjort på CD-rom og i Kommissionens trykte publikationsserie som f.eks. Statistics in focus, årbøger og Panorama on transport.

Denne publiceringsordning imødekommer de ønsker, som de kompetente nationale myndigheder gav udtryk for i et spørgeskema i 1998 og på efterfølgende arbejdsgruppemøder.

De største hindringer for formidlingen i overgangsperioden var dels, at formidlingsarrangementerne i henhold til direktivet skal fastlægges ved en komitologiprocedure, og at der endnu ikke er opnået generel enighed i arbejdsgruppen om, med hvilken detaljeringsgrad oplysningerne skal fremlægges. Endvidere tillader de fleste medlemsstater kun offentliggørelse af deres data under overholdelse af gensidighedsprincippet, dvs. at de samme data skal foreligge for alle landene på samme tid. Kommissionen har ikke mulighed for at sikre en sådan fuldstændig offentliggørelse, da flere lande endnu ikke har leveret data. Og selv hvis alle landene havde fremsendt data i overensstemmelse med deres indberetningspligt, ville de undtagelser, der blev indrømmet i direktivets tre første gennemførelsesår, have medført betydelige forskelle i fortegnelsernes opbygning.

Arbejdsgruppen nåede på mødet i 1999 og ved skriftlig opfølgning heraf frem til en foreløbig aftale om formidling, som går ud på at offentliggøre oplysninger om transport mellem havne og havkystzoner. Den nåede ligeledes til enighed om at tage denne aftale op til revision med henblik på at øge den detaljeringsgrad, med hvilken data kan offentliggøres, efter at der er indhøstet nogle erfaringer hermed.

Disse aftaler angiver ikke, hvad der *bør* offentliggøres, men hvad der *kan* offentliggøres uden at overtræde fortrolighedsbestemmelserne i direktivet og beslægtede retsakter. Medlemsstaterne er i øjeblikket ved at undersøge problemerne med forretningshemmelighed blandt deres respektive dataleverandører. De første feedback fra nogle lande tyder på, at der er forskellige holdninger til spørgsmålet

afhængigt af, i hvilket land dataleverandørerne arbejder, og afhængigt af indberetningsenhedens størrelse (der er en tendens til, at små havne og operatører finder oplysninger om deres virksomhed mere følsomme end store havne og operatører).

Arbejdsgruppens aftale vil i nær fremtid blive formaliseret ved en kommissionsbeslutning.

7. FINANSIEL STØTTE (ARTIKEL 11)

I henhold til direktivets artikel 11 ydes der i de første tre år medlemsstaterne finansiell støtte fra Fællesskabet til dækning af omkostningerne ved udførelsen af det pålagte arbejde med at gennemføre direktivet.

De kompetente nationale myndigheders omkostninger var af betydeligt omfang. De samlede omkostninger for medlemsstaterne under ét i de to regnskabsår 1998 og 1999 var på 3,61 mio. EUR.

Tabel 2 Oversigt over EU's finansielle støtte

Medlemsstat	EU-tilskud (1998+1999)
BE	66 000
DA	128 000
DE	150 000
EL	82 000
ES	50 491
FR	128 000
IE	38 000
IT	167 735
NL	58 000
PT	20 000
FI	16 000
SV	37 000
UK	194 224
I alt	1 135 450

I overensstemmelse med direktivets artikel 11, stk. 2 og 3, forpligter medlemsstaterne sig til at bidrage med ca. en tredjedel af disse omkostninger svarende til 1,14 mio. EUR til Det Europæiske Fællesskab. Der blev dels givet støtte til de kompetente nationale myndigheders tilpasningsindsats og til udvikling af softwareværktøj; sidstnævnte støtte fordeltes af de kompetente nationale myndigheder til de respektive havne og andre dataleverandører.

Der var væsentlige forskelle i omkostningernes størrelse medlemsstaterne imellem, hvilket skal ses på baggrund af, hvor langt man i de respektive lande var kommet med udarbejdelsen af statistiske oplysninger om søtransport. I nogle lande blev

direktivet gennemført som led i en fælles indsats for at modernisere det eksisterende dataindsamlingsystem.

Ud over disse tilskud til afholdelse af medlemsstaternes omkostninger i forbindelse med gennemførelsen af direktivet har Kommissionen finansieret udgifter i forbindelse med gennemførelsen i Eurostat og til de pilotprojekter, der er omtalt i kapitlet *Overgangsperiode*.

8. GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER OG PROCEDURE (ARTIKEL 12 OG 13)

De detaljerede gennemførelsesbestemmelser til direktivet fastlægges ved en komitologiprocedure som beskrevet i artikel 13. Hidtil er der vedtaget to kommissionsbeslutninger, der fastsætter detaljerede gennemførelsesbestemmelser. Beslutningerne indeholder henholdsvis en første liste over havne samt en første ajourføring af denne liste. Desuden supplerer og tilpasser de bilagene til direktivet.

Havnelisten og de øvrige bilag, der angiver karakteristika ved indsamlingen af oplysninger, vil regelmæssigt blive taget op til revision for at tage højde for ændringer i omfanget af behandlet tonnage og passagerbefordringer i havnene og tilpasse dem til den økonomiske og tekniske udvikling. (Havne, hvor den behandlede tonnage i nogle år ligger under tærsklen, kan forblive opført på listen over udvalgte havne).

Den i direktivet fastsatte procedure kræver en del tid, før de endelige regler kan vedtages formelt; i spørgsmål, hvor alle involverede parter er enige, kan det eventuelt være hensigtsmæssigt at vedtage en arbejdsløsning i stedet for at formalisere hver eneste regel med det samme. Dette har været praksis i forbindelse med fastsættelsen af regler for datafremsendelse, hvor arbejdsgruppen gik med til at gennemføre de af Kommissionen foreslåede løsninger på grundlag af en gentlemen's agreement.

9. GENNEMFØRELSE (ARTIKEL 14)

I henhold til artikel 14 vedtager medlemsstaterne de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme direktivet inden den 1. januar 1997 og underretter Kommissionen herom.

Ved overgangsperiodens slutning i december 1999 havde alle medlemsstaterne undtagen Irland underrettet Kommissionen om de love og administrative bestemmelser, de havde vedtaget for at efterkomme direktivet. Kommissionen fandt, at de undtagelser, der var indrømmet i overgangsperioden, berettigede en udsættelse af den fuldstændige gennemførelse indtil den nævnte dato.

Situationen i de enkelte lande med hensyn til **den retlige gennemførelse og gennemførelsen i praksis** i medlemsstaterne, **undtagelser** indrømmet i henhold til Kommissionens beslutning 98/385/EF og **fremsendte oplysninger** er beskrevet nedenfor. Den afspejler situationen i november 2000 og er baseret på Kommissionens erfaringer med modtagelsen af oplysninger og på rapporter udarbejdet af de nationale delegationer til møderne i arbejdsgruppen og Koordinationsudvalget for Transportstatistik.

9.1. Belgien

Størstedelen af de krævede oplysninger i henhold til søtransportdirektivet blev i forvejen indsamlet i overensstemmelse med Benelux-anmeldelsesblanket 20 og 21 på grundlag af et ministerielt dekret fra 1975⁴. Med henblik på indsamling af de resterende oplysninger indførte et cirkulære fra Told- og Skatteforvaltningen fra 1997⁵ en supplerende anmeldelsesblanket for containertransport og ro-ro-enheder, der er vedføjet som bilag til anmeldelse 20 og 21. Cirkulæret indeholder en udtrykkelig henvisning til Rådets direktiv.

Alle de i direktivet krævede oplysninger skulle indsamles fra og med den 1. februar 1997. Belgien indrømmedes undtagelse for Antwerpen Havn med hensyn til relation og indskibnings/udskibningshavn.

Belgien har fremsendt alle kvartalsvise og årlige data for referenceårene 1997 til 1999, herunder berigtigelser. Forsinkelsen i fremsendelsen af oplysningerne er blevet kortere i årenes løb, og de sidste årlige data blev fremsendt i overensstemmelse med den tidsramme, der er fastsat i direktivet.

9.2. Danmark

Danmark indsamlede i forvejen oplysninger om søtransport før vedtagelsen af Rådets direktiv. Oplysningerne indsamledes på grundlag af to interviewundersøgelser - en om passager- og godstransport med skib og den anden om trafikmængden i alle havne. For at efterkomme direktivet blev der i 1997 iværksat en tredje undersøgelse, der dækkede godstransport i store havne.

Retsgrundlaget for Danmarks Statistiks indsamling af oplysninger er den almindelige bemyndigelseslov nr. 196 af 8. juni 1966⁶. En specifik retsakt var ikke nødvendig for at gennemføre direktivet i national lovgivning.

Danmark har fremsendt alle kvartalsvise og årlige datasæt for referenceårene 1997 til 1999, og for første kvartal af 2000 til Kommissionen. Tekniske startvanskeligheder med kodning af data fra de første kvartaler er blevet løst. Forsinkelsen i fremsendelsen af data er blevet reduceret i årenes løb, og de sidste årlige datasæt blev fremsendt i overensstemmelse med den tidsramme, der er fastsat i direktivet.

9.3. Tyskland

Tyskland har indsamlet statistiske oplysninger om søtransport siden 1957. For at kunne registrere alle de variabler og klassifikationer, der kræves i henhold til direktivet, blev den gældende lovgivning⁷ ændret den 17. december 1999⁸.

⁴ "Arrêté ministériel du 13/11/75 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires." Offentliggjort i Moniteur belge af 11.12.1975, s. 15811-15818. I kraft siden 1.1.1976.

⁵ "Circulaire du 1.2.1997 de l'Administration des douanes et des accises D.D. 92.791 (abroge la Circulaire du 1.1.1995 n° D.L. 1/7.887)". Denne anmeldelsesblanket afløser en tidligere blanket, der var indført ved cirkulære nr. D.L. 1/7.887 af 1.1.1995, som trådte i kraft den 1.1.1997.

⁶ Som ændret (senest ved lov nr. 1025 af 19.12.1992).

⁷ "Gesetz über die Statistik der Seeschiffahrt" af 26.7.1957, i kraft siden 26.8.1957, offentliggjort i en konsolideret version i BGBl del III, nr. 9510-4, og "Verordnung über die Meldestellen für die

Ændringen indeholder en udtrykkelig henvisning til Rådets direktiv 95/64/EF og har været i kraft siden den 1.1.2000.

I betragtning af at Tyskland indrømmedes et omfattende sæt undtagelser⁹ ved Kommissionens beslutning 98/385/EF, kunne direktivet gennemføres i overgangsperioden på grundlag af loven fra 1957. Undtagelserne vedrører oplysninger om passagerer og anvendelsen af direktivets nomenklatur for alle variabler, undtagen indberetningshavn og skibets størrelsesklasse.

Tyskland har fremsendt kvartalsvise og årlige datasæt for alle referenceårene til Kommissionen, men oplysningerne er kodet og klassificeret i overensstemmelse med det nationale system. Da dette system adskiller sig fra den i direktivet fastlagte nomenklatur, blev de fremsendte datasæt efter at have været igennem et filter, som Eurostat havde udformet, indarbejdet i Eurostats produktionsdatabase i et aggregeret format. De årlige datasæt og datasættene for tredje og fjerde kvartal er blevet fremsendt rettidigt.

9.4. Grækenland

For at efterkomme direktivet har Grækenland vedtaget to retsinstrumenter - en administrativ beslutning om bemyndigelse til gennemførelse af specifikke statistiske opgaver på området transport af passager, gods og køretøjer ad søvejen¹⁰, der har været i kraft siden den 1. januar 1997, og et cirkulære fra departementet for handelsflådestatistik om gennemførelse af specifikke statistiske opgaver og harmonisering af den statistiske registrering af transport af passagerer, gods og mobile enheder (køretøjer), i overensstemmelse med direktiv 95/64¹¹, som har været i kraft siden 1. januar 1998.

Sideløbende hermed blev der indført et nyt edb-system og udviklet en ny metode og et separat spørgeskema med henblik på registrering af passagerer, mobile enheder og gods i indenlandske og internationale overfarter.

Grækenland fik indrømmet omfattende undtagelser, og der krævedes kun summariske oplysninger i overgangsperioden (der krævedes ingen detaljerede oplysninger om skibe eller fragttipe (i nogle datasæt)). Indsamlingen af oplysninger om fragttipe startede i 1998. I praksis havde Grækenland problemer med manglende svar fra dataleverandører, hvilket medførte forsinkelser i opbygningen af datasættene.

Seeverkehrsstatistik" af 24.4.1958, i kraft siden 1.5.1958, offentliggjort i BAnz nr 80, senest ændret ved dekret af 5.11.1992 (BAnz p. 8761).

⁸ "Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs", offentliggjort i BGBl af 22.12.1999, del I, nr. 56, s. 2452.

⁹ For alle datasæt delvis undtagelse for indskibningshavn, relation (havkystzoner), fragttipe; fuldstændig undtagelse for antal passagerer i A3, D1 (skibets registreringsnationalitet); delvis undtagelse for skibets registreringsnationalitet i E1 og skibstype i F1 (i hele overgangsperioden).

¹⁰ "Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων. " nr... 6792/G-81 af 11.4.1997; OJ 333 af 23.4.1997.

¹¹ "Διενέργεια ειδικών στατιστικών εργασιών και εναρμόνιση των στατιστικών καταγραφών θαλασσιών μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και κινητών μονάδων (τροχοφόρων), σύμφωνα με την Οδηγία 95/64 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από το Τμήμα Στατιστικών Εμπορικής Ναυτιλίας". Cirkulære af 15.4.1998.

Grækenland har kun fremsendt generelle gods- og passagerdata for referenceåret 1997.

9.5. Spanien

Spanien udarbejdede i forvejen statistikker over søtransport før vedtagelsen af Rådets direktiv og anmodede derfor ikke om undtagelser. Den gældende lovgivning sætter de spanske myndigheder i stand til at indsamle og fremsende data i overensstemmelse med direktivet uden yderligere ændringer. For at efterkomme direktivet blev der udviklet en version nr. to af edb-programmet SIGMA, således at alle de i direktivet krævede variabler, klassifikationer og koder kunne inkorporeres. I praksis opstod der et metodeproblem i forbindelse med indsamlingen af oplysninger om indskibnings/udskibningshavn, som ofte synes at blive forvekslet med den transporterede lasts oprindelses- og endelige bestemmelsessted.

Spanien var et af de første lande, der fremsendte de omhandlede oplysninger til Kommissionen, og som har leveret alle kvartalsvise og årlige datasæt for referenceårene 1997 til 1999, med stadig kortere forsinkelser. Flere store spanske havne som Bilbao og Valencia var dog ikke medtaget i de fremsendte datasæt.

9.6. Frankrig

Den gældende lovgivning udgjorde et tilstrækkeligt grundlag for indsamlingen af oplysninger om de to første havnekategorier i Frankrig - de syv største havne, som er offentlige virksomheder, og de store havne af national interesse. For at sikre indsamlingen af data i overensstemmelse med søtransportdirektivet i den tredje kategori - decentraliserede havne - som skal levere statistiske oplysninger i henhold til et dekret af 8. august 1986, blev et ministerielt ændringsdekret vedtaget den 28. december 1999.¹²

Transportministeriet har leveret et informationssystem til flere havne, således at de kan overvåge transportstrømmene i havnene. Dette program (TRITON) er tilpasset både direktivets krav og det indenlandske moderniseringsprogram. Til de havne, der er udstyret med anden software, vil ministeriet levere tilpasningsmoduler. Endvidere er det planlagt at etablere et Intranet mellem alle franske søtransporttjenester senest i begyndelsen af 2000.

Frankrig har haft nogle problemer med mobilisering af respondenterne og med dataleverancer fra havne til den nationale administration.

Frankrig blev indrømmet delvis undtagelse for oplysninger om fragttipe for alle datasæt og fuldstændig undtagelse for skibets registreringsnationalitet.

Frankrig har kun fremsendt det årlige datasæt A3 for 1997 og 1998, og alle datasæt for første kvartal 2000.

¹² Offentliggjort i *JO* af 31.12.1999 og i *Bulletin Officiel fra Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement* den 10.1.2000. Bilagene blev offentliggjort i *Bulletin Officiel* den 25.2.2000.

9.7. Irland

Irland har hidtil indsamlet statistiske oplysninger om søtransport i henhold til Statistics Act fra 1993. En anordning er nu ved at blive udarbejdet i Parlamentets Draftsman's Office. Med dette instrument bliver kravet om levering af søtransportdata fra havne lovfæstet.

Indtil anordningens ikrafttræden indsamles oplysningerne på frivillig basis på grundlag af en aftale med havnearbejdsgruppen (oprettet i 1996) om at levere de krævede statistiske oplysninger. I samarbejde med de havne, der ligger over direktivets tærskel (og derfor skal indberette detaljerede data), er der udformet et centralt ladningsmanifest, der skal udfyldes af transportvirksomhederne. For små havne, som indberetter mindre detaljerede data, er der indført en ny statistisk undersøgelse "National Survey of Ports in Ireland", som er gennemført siden første kvartal 1997.

Irland havde kun anmodet om et begrænset antal undtagelser, især for oplysninger om fragtttype. Kommissionen har modtaget alle de kvartalsvise og årlige datasæt for referenceårene 1997 til 1999, undtagen for havnen i Rosslaire. På grund af visse kodningsproblemer i forbindelse med indarbejdelsen i den fælles database, blev alle datasættene fremsendt igen.

9.8. Italien

De statistiske undersøgelser inden for søtransport, der var blevet udført i Italien siden 1995, dækkede nogle af direktivets krav. I henhold til den italienske lovgivning er undersøgelsen tvungen for respondenterne.

For at imødekomme de resterende krav var det nødvendigt at tilpasse dataindsamlingsmodellen. Med henblik herpå vedtog Italien en administrativ bestemmelse, i henhold til hvilken der indførtes et helt nyt revideret spørgeskema om statistisk registrering af søtransport. Italien havde nogle tekniske og administrative problemer med denne nye model, der er blevet anvendt fra januar 2000.

Som følge af undtagelser indrømmet i henhold til Kommissionens beslutning 98/385/EF er direktivet først blevet fuldt ud gennemført fra januar 2000. Ifølge den nomenklatur, der var fastlagt i direktivet for overgangsperioden, skulle der kun leveres oplysninger om sejlretning, antal skibe, tonnage og enhedsvægt i overgangsperioden.

Italien har fremsendt kvartalsvise og årlige datasæt (undtagen A2 og C1, for hvilke der var dispensation) for referenceårene 1997 og 1998.

9.9. Nederlandene

Nederlandene indsamlede i forvejen statistiske oplysninger om søtransport før vedtagelsen af Rådets direktiv. For at efterkomme direktivet krævedes der nogle tekniske tilpasninger og en ændring af den nederlandske lovgivning, som blev

gennemført ved beslutning af 5. juli 1997¹³, som indeholder en udtrykkelig henvisning til rådsdirektivet.

I den treårige overgangsperiode blev Nederlandene indrømmet delvis undtagelse for oplysninger om “indskibnings/udskibningshavn”, “relation” og “fragttype”.

Nederlandene har fremsendt alle kvartalsvise og årlige data for referenceårene 1997 til 1999 til Kommissionen. Direktivets tidsramme blev generelt overholdt for årlige data og data vedrørende fjerde kvartal. I overensstemmelse med de indrømmede undtagelser er dataene opdelt efter indskibnings/udskibningsland, ikke efter havn og havkystzone. Oplysningerne blev indarbejdet i den fælles database efter oversættelse af de nationale koder. Alle datasæt for første kvartal af 2000 er fremsendt med anvendelse af de i direktivet anførte koder.

9.10. Portugal

I kraft af Portugals tradition for udarbejdelse af søtransportstatistikker var der ikke behov for nogen undtagelse fra indberetningspligten i henhold til direktivet. Den gældende statistiklov¹⁴ bemyndiger Portugals statistiske kontor til at indsamle og fremsende de i direktivet krævede data uden yderligere ændringer. Data indsamles siden 1997 på måneds- og årsbasis på grundlag af en ny undersøgelse.

Datasæt D1 vedrørende passageroplysninger er ikke blevet leveret af portugisiske havne, da ingen af dem lå over tærsklen på 400 000 passagerer årligt.

Portugal var et af de første lande, der fuldt ud efterkom direktivets krav med hensyn til dataindsamling og fremsendelse. Alle de krævede kvartalsvise og årlige datasæt for referenceårene 1997 til 1999 er blevet fremsendt til Kommissionen. Forsinkelsen i fremsendelsen af data er blevet kortere i tidens løb, og dataene for det første kvartal af 2000 blev modtaget i overensstemmelse med direktivet. Visse kodningsproblemer er nu blevet løst.

9.11. Finland

Finland har en lang tradition for indsamling af statistiske oplysninger om søtransport. Retsgrundlaget herfor er en lov fra 1990¹⁵, som blev ændret i 1997¹⁶ med henblik på tilpasning til Rådets direktiv. Den 16. december 1996 vedtog den finske søfartsstyrelse en administrativ bestemmelse¹⁷ til gennemførelse af direktivet i den finske statistikordning.

Finland behøvede kun en delvis undtagelse for én variabel (fragttype) i 1997, og det var det første land, der fremsendte rettidige data i overensstemmelse med direktivets krav.

¹³ “Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstreking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)”, offentliggjort i “Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden, nr. 341 af 5.7.1997.

¹⁴ “Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica)”, vedtaget den 15.4.1989.

¹⁵ “Merenkulkulaitoksesta annettu laki (13/1990)”, i kraft siden 1.3.1990.

¹⁶ “Laki merenkulkulaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (Nr. 1248/1997)”, i kraft siden 1.1.1998.

¹⁷ Offentliggjort i den finaske søfartsstyrelses officielle publikation den 1.1.1997, i kraft siden 1.1.1997.

Alle finske datasæt for referenceårene 1997 til 1999 og for første kvartal af 2000 er blevet fremsendt til Kommissionen. Oplysningerne dækkede imidlertid ikke Finlands indenrigstrafik, som også skulle medtages i henhold til direktivet. Disse oplysninger bør tilføjes fremover.

9.12. Sverige

I Sverige er indsamlingen af statistiske oplysninger om søtransport baseret på en lov og en forordning om officielle statistikker fra 1992.¹⁸ Med en forordning om person- og godstransport ad søvejen fra 1996¹⁹, og indførelsen af en ny undersøgelse i 1996 gennemførte Sverige Rådets direktiv fuldt ud i det nationale retssystem.

For 1997 var Sverige indrømmet fuldstændig undtagelse for "antal enheder", og delvis undtagelse for "skibets registreringsnationalitet", "indskibningshavn", "relation" og "fragttype" (i datasæt A1 og C1). For 1998 og 1999 blev landet delvis fritaget for at levere data om "fragttype" (i datasæt A1 og C1) og fuldstændig fritagelse for "enheder uden vægt".

Sverige har fremsendt alle krævede kvartalsvise og årlige datasæt for referenceårene 1997 til 1999, og for første kvartal af 2000. Den i direktivet foreskrevne hyppighed for datafremsendelse er endnu ikke opfyldt. Problemer med modstridende koder i de første fremsendte datasæt er blevet løst ved genfremsendelse af alle datasættene.

9.13. Det Forenede Kongerige

I Det Forenede Kongerige er retsgrundlaget for indsamling af data en anordning²⁰ fra 1997. Indsamlingen af oplysninger om passagerer er ikke noget problem, da der i forvejen er udarbejdet systemer til indsamling af sådanne oplysninger. Men for fragtoplysninger havde Det Forenede Kongerige kun gennemført en årlig, mindre detaljeret undersøgelse. I 1997 indførtes der et nyt indsamlingssystem for kvartalsvise og mere detaljerede data. Størstedelen af dataene indsamles fra rederier og speditører, og nogle fra havne til statistiske kontrolformål. Dataleverandørerne kan vælge mellem fem indberetningsformer, lige fra papirformater til komplette EDI-overførsler. Omkring 90 % af alle registreringer fremsendes elektronisk.

Det Forenede Kongerige blev indrømmet omfattende undtagelser for fragtdata, dvs. fuldstændig undtagelse for datasæt F1/F2 og undtagelse for oplysninger om indskibnings/udskibningshavn og registreringsnationalitet for alle godstransporter og delvis undtagelse for fragttype.

Det Forenede Kongerige har leveret kvartalsvise og årlige passagerdata for referenceårene 1997 og 1998 og oplysninger om fragt med ukendt destination for 1997 og 1998 til Kommissionen. Kun datasæt D1 blev fremsendt for alle kvartaler i 1999. Alle datasæt for det første kvartal af 2000 er blevet fremsendt.

¹⁸ "Lag om den officiella statistiken" (SFS 1992:889), vedtaget den 4.6.1992, i kraft siden 1.1.1993, og "Förordning om den officiella statistiken" (SFS 1992:1668), vedtaget den 17.12.1992.

¹⁹ "Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm" (SIKA-FS 1996:01), vedtaget den 23. april 1996, i kraft siden 1.5.1996.

²⁰ "The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997" (anordning 1997 nr. 2330), vedtaget den 24.9.1997, i kraft siden 1.11.1997.

9.14. Norge

Norge anvender statistikloven af 16. Juni 1989 nr. 54, som giver Norges Statistik hjemmel til at indsamle de i direktivet krævede statistiske oplysninger. Ingen yderligere lovgivningsforanstaltninger ansås for nødvendige for at efterkomme direktivet. Norges Statistik havde planlagt at påbegynde indberetningen i 1999.

Norge har endnu ikke fremsendt oplysninger til Kommissionen.

9.15. Island

Selv om den formelle omsætning af direktivet først blev gennemført i vinteren 1998/99, var Island i stand til at levere detaljerede oplysninger for 1998 i det årlige datasæt A3, der kun indeholdt oplysninger om gods og ikke om passagerer. Reykjavik er den eneste islandske havn, for hvilken der kræves detaljerede oplysninger.

Island fremsendte også liste A1, A2 og C1 for 1998, men uden oplysninger om relation, indskibnings/udskibningshavn og bruttovægt.

De to største problemer, der har vist sig for dataindsamlingen i Island, er indhentningen af oplysninger om individuelle skibe og om skibenes oprindelses- og bestemmelsessted.

10. KONKLUSION

Erfaringerne med gennemførelsen af søtransportdirektivet har generelt været positive. Etableringen af indberetningssystemet i de berørte 13 EU-medlemsstater med tilsammen ca. 1100 statistikhavne, krævede ressourcer og arbejde på alle niveauer – i havnene, de kompetente nationale myndigheder og Kommissionen.

Den treårige overgangsperiode viste sig at være af passende længde til at give medlemsstaterne tid til at foretage de nødvendige tilpasninger. I januar 2000 havde størstedelen af medlemsstaterne vedtaget de nødvendige love og administrative bestemmelser og var rede til at producere de krævede statistiske registreringer. I november 2000 har Kommissionen modtaget størstedelen af de i direktivet krævede oplysninger for de første tre referenceår. De indsamlede oplysninger er imidlertid ufuldstændige for så vidt angår tre medlemsstater med omfattende søtransport, hvilket har en negativ indvirkning på opbygningen af EU-totaler og på dataformidlingen generelt. Med hensyn til overholdelsen af fristen for fremsendelse af oplysninger er der stadig behov for forbedringer for at sikre pålidelig og tidssvarende formidling af oplysninger om søtransport. Teknisk set blev fremsendelsen af data til Kommissionen løbende forbedret i løbet af de første tre år takket være elektroniske transmissionsværktøjer.

På baggrund af den midlertidige tærskel for krav om detaljeret indberetning og de undtagelser, der blev indrømmet i overgangsperioden, vil komplette og sammenlignelige oplysninger om godstransport og passagerbefordring ad søvejen først foreligge fra og med referenceåret 2000.

I nogle enkelte lande er der stadig problemer med manglende svar fra dataleverandører.

Sammenlignet med tiden før direktivets ikrafttrædelse, da kun nogle af medlemsstaterne leverede visse generelle oplysninger på frivillig, ikke-harmoniseret basis, indebærer direktivet en enorm fordel. Der vil således for første gang foreligge regelmæssige oplysninger om søtransport i EU/EØS på grundlag af harmoniserede definitioner og klassifikationer og med en bred dækning af havne og indikatorer.

De i direktivet fastsatte procedurer for fastlæggelse af gennemførelsesbestemmelser og tilpasning af direktivet til de økonomiske udviklingstendenser har hidtil fungeret tilfredsstillende. Der er ikke behov for ændringer af direktivet på kort sigt. På mellemlang sigt kan de pilotundersøgelser, der er blevet gennemført i henhold til direktivet, imidlertid vise sig at pege på et behov for ændringer. Dette vil blive undersøgt, når der er indhøstet flere erfaringer med indsamlingen af variablerne i det nuværende system.