



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 20.2.2001
KOM(2001) 93 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

**om de erfarenheter som har gjorts under arbetet enligt rådets direktiv 95/64/EG om
förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om de erfarenheter som har gjorts under arbetet enligt rådets direktiv 95/64/EG om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss

(Text av betydelse för EES)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	4
1.1.	Bakgrund.....	4
1.2.	Geografisk täckning.....	4
2.	Övergångsperiod (Artikel 10)	5
2.1.	Undantag	5
2.2.	Pilotstudier	5
	a) Genomförbarheten och kostnaderna för insamlingen av vissa uppgifter	5
	b) Tekniska aspekter på uppgiftsinsamling	8
3.	Hamnar (Artikel 4)	9
4.	Statistikens noggrannhet (Artikel 5).....	11
5.	Bearbetande och överlämnande av resultaten av uppgiftsinsamlingen (Artiklarna 6 och 7)	12
5.1.	De nationella myndigheternas insamling och bearbetning av rådata	12
5.2.	Överlämnande av resultaten till kommissionen	12
6.	Spridning av statistikuppgifter (Artikel 9).....	13
7.	Finansiella bidrag (Artikel 11).....	14
8.	Villkor för genomförande och förfarande (Artiklarna 12 och 13)	15
9.	Genomförande (Artikel 14).....	16
9.1.	Belgien.....	16
9.2.	Danmark.....	17
9.3.	Tyskland.....	17
9.4.	Grekland.....	18
9.5.	Spanien	18
9.6.	Frankrike	19
9.7.	Irland.....	19

9.8.	Italien	20
9.9.	Nederländerna	20
9.10.	Portugal.....	20
9.11.	Finland	21
9.12.	Sverige	21
9.13.	Storbritannien.....	21
9.14.	Norge	22
9.15.	Island	22
10.	Sammanfattning	22

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund

Den 8 december 1995 antog rådet ett direktiv om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss. I direktiv 95/64/EG anges enhetliga regler för insamling av sjöfartsstatistik i hela Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Dessutom anges vilka uppgifter som medlemsstaterna med jämna mellanrum skall överlämna till Europeiska gemenskapernas statistikkontor om gods- och passagerarbefordran till sjöss.

Enligt artikel 8 i rådets direktiv skall kommissionen efter tre års insamling av uppgifter överlämna en rapport till rådet om vilka erfarenheter som har gjorts under arbetet enligt detta direktiv. Insamlingen av uppgifter började med referensåret 1997.

Om inget annat sägs hänför sig samtliga artiklar till rådets direktiv 95/64/EG¹, nedan kallat "direktivet" eller "sjöfartsdirektivet". Kommissionen antog sedan två rättsakter med tillämpningsföreskrifter för direktivet: kommissionens beslut 98/385/EG av den 13 maj 1998 och kommissionens beslut 2000/363/EG av den 28 april 2000². Det viktigaste forumet för diskussioner och beslut kring direktivets genomförande och tillämpning är EES-arbetsgruppen för sjöfartsstatistik, nedan kallad "arbetsgruppen".

Syftet med sjöfartsdirektivet är att komplettera annan tillgänglig information om andra transportsätt på europeisk nivå – landsväg, järnväg, inre vattenvägar och luftfart – så att Europeiska kommissionen får ett underlag för att bedriva sin politik på detta område.

1.2. Geografisk täckning

Direktivet tillämpas av alla EU:s medlemsstater utom Luxemburg och Österrike, som inte har några havshamnar på sitt territorium. Förutom dessa tretton länder är även två Eftaländer som är med i EES och har havshamnar (Island och Norge) associerade till direktivets system för sjöfartsstatistik.

Processen att integrera sjöfartsdirektivet i EES-avtalet blev färdig den 6 mars 1998 i och med att gemensamma EES-kommittén antog beslut 17/98³.

Genom beslutet ändrades bilaga XXI (om statistik) till EES-avtalet så att rådets direktiv 95/64/EG tas med i en ny punkt 7B. Direktivet har anpassats på två punkter för EES-avtalet, nämligen små norska hamnar samt koder för norska fartyg (bilaga V till direktivet. Kommissionens beslut 98/385/EG införlivades också i EES-avtalet.

På grund av en ändring av förfarandena anges inte längre deltagande hamnar i EES/Eftaländer i ett kommissionsbeslut utan genom en ändring av EES-avtalet. Denna nya ordning har införts då Eftaländerna ville delta fullt ut i beslutsprocessen.

¹ EGT L 320, 30.12.1995, s. 25.

² EGT L 174, 18.6.1998, s. 1, och EGT L 132, 5.6.2000, s. 1.

³ Beslut 17/98 trädde i kraft den 7 mars 1998 och offentliggjordes i EGT L 272, s. 24, den 8 oktober 1998.

Följaktligen ändrades förteckningen över EU-hamnar i kommissionens beslut 2000/363/EG utan att isländska och norska hamnar togs med.

2. ÖVERGÅNGSPERIOD (ARTIKEL 10)

2.1. Undantag

Deltagarna i det europeiska statistiksystemet enades om att börja med regelbunden insamling av uppgifter ett år efter direktivets ikraftträdande, den 1 januari 1997, och att betrakta de första tre åren som en övergångsperiod. Under denna period skulle medlemsstaterna hinna anta alla lagar och andra författningar för att genomföra direktivet på nationell nivå.

Under övergångsperioden beviljades varje medlemsstat undantag beroende på omständigheterna just där. Undantagen bestod av att uppgifter inte behövde samlas in för enskilda hamnar, att nationella koder fick användas eller att vissa variabler inte behövde samlas in. Antalet undantag minskades efter det första året, då medlemsstaterna förväntades redan ha anpassat sina insamlingssystem i viss mån.

Å ena sidan var undantagen nödvändiga eftersom det krävdes arbete och resurser för att bygga upp uppgiftsinsamlingssystemen. Å andra sidan blev de uppgifter som samlades in de första tre referensåren förhållandevis ofullständiga.

Sedan den 1 januari 2000 skall alla medlemsstater lämna fullständiga uppgifter, klassificerade och kodade enligt direktivet.

2.2. Pilotstudier

I enlighet med artikel 10.2 i direktivet antog Europeiska kommissionen under övergångsperioden ett program för pilotstudier omfattande två områden:

- a) Genomförbarheten och kostnaderna för insamlingen av vissa uppgifter.
- b) Tekniska aspekter på uppgiftsinsamling.

Pilotstudierna finansierades främst genom det fjärde ramprogrammet för forskning och utveckling, särskilt via programmen SUPCOM och IDA/DSIS (Datautbyte mellan förvaltningar/ Distribuerad statistisk informationstjänst).

a) Genomförbarheten och kostnaderna för insamlingen av vissa uppgifter

När direktivet utformades övervägde man att samla in vissa ytterligare uppgifter inom det reguljära systemet. Eftersom enighet inte kunde nås om detta, bestämde man istället att i en rad pilotstudier undersöka genomförbarheten och medlemsstaternas kostnader för regelbunden insamling av sådana uppgifter. Studierna gällde följande uppgifter:

- i* Beskrivning av transporterat gods
- ii* Passagerare som transporteras korta sträckor
- iii* Information om matartjänster och om kombinerade transportkedjor

iv Uppgifter om sjötransportoperatörernas nationalitet

För posterna *i*, *iii* och *iv* var studiernas syfte att avgöra om det nuvarande systemet kunde utvidgas med dessa ytterligare variabler. För post *ii* gick studien istället ut på att minska det nuvarande systemet.

Pilotstudierna genomfördes av kommissionen och finansierades via det fjärde ramprogrammet. Studiernas resultat diskuterades av arbetsgruppen i juni 1999. Med tanke på svårigheterna att införa nya poster beslöt gruppen att inte inleda förfarandet för utvidgning av direktivet omedelbart, utan vänta tills det nuvarande systemet blivit väletablerat. Gruppen inrättade en särskild arbetsgrupp för att utreda frågan ytterligare. Samtidigt fortsatte kommissionen att ta fram en utförlig metodologisk ram, bl.a. om passagerare som transporteras korta sträckor.

Nedan sammanfattas studiernas resultat:

i **beskrivning av gods** enligt definitionerna i bilaga III och i bilaga VIII, uppgifter under B1

Enligt direktivets nuvarande lydelse skall endast uppgifter om lasttyp samlas in, varför närmare jämförelser med andra transportsätt inte är möjliga då man för dessa använder Standardvaruklassifikation för transportstatistik, omarbetad (NST/R), en klassifikation med 24 grupper.

I pilotstudien undersökte man därför kostnaderna för och genomförbarheten av insamling av varuinformation i hamn enligt denna klassifikation.

Det verkar genomförbart att till rimlig kostnad samla in sådana detaljerade uppgifter för bulk- och semibulklast.

Det största problemet är dock att sammanställa statistiken för container- och ro-ro-trafik i de flesta medlemsstater. Att samla in information om innehållet i containrar skulle kräva stora resurser, eftersom stora mängder textbeskrivningar skulle behöva kodalas. Dessutom uppstår ökade kostnader på grund av det stora antalet olika försändelser i en container.

För ro-ro-trafik innehåller transporthandlingarna vanligen inte användbar varuinformation som operatörerna har tillgång till.

Medlemsstaterna samlar in varuinformation med olika detaljnivå. Om en klassifikation väljs bör den vara densamma som för andra transportsätt, och eventuella översyner av NST/R bör beaktas.

ii **passagerare som transporteras korta sträckor**

Enligt direktivet skall uppgifter samlas in om passagerare som transporteras till sjöss, utan att någon minimisträcka för resan anges. I teorin borde alltså även korta resor registreras. Eftersom några länder inte samlar in uppgifter under en viss sträcka kan den gemensamma databasen innehålla en viss obalans. Pilotstudiens mål var att undersöka om medlemsstaterna bör ges möjlighet att från undersökningen undanta delar av eller alla kortare resor som utförs där.

Nio medlemsstater registrerar redan alla passagerartransporter, och två kommer att börja med det under 2000. Studien tyder på att medlemsstaterna inte har allvarliga problem att skaffa information om alla passagerare. Däremot kan det öka belastningen på deras uppgiftslämnare om nya trösklar för uteslutande av kortare passagerarfärder införs, och det kunde bli kontraproduktivt. Insamling av uppgifter om passagerare skulle kunna underlättas av den information som tillhandahålls i direktiv 98/41/EG av den 18 juni 1998 om registrering av de personer, som reser med passagerarfartyg till eller från hamnar inom gemenskapens medlemsstater (EGT L 188, 2.7.1998, s. 35).

Man fann att resans längd, dvs. antal kilometer som passagerarna transporteras, inte nödvändigtvis är ett lämpligt mått på hur betydelsefull en viss färjelinje är. Flödets storlek kan vara mer relevant. Genom tröskeln på 200 000 passagerare per år (artikel 4 i direktivet) utesluts redan trafikflöden av mindre vikt. Studien belyste också problemet med hur vissa länder tillämpar kriteriet på "resor till sjöss" (artikel 2): ibland undantas mycket korta sträckor från passagerarstatistiken, även om linjerna i fråga har mycket stora antal passagerare.

iii information om matartjänster och om kombinerade transportkedjor

Som svar på användarnas ökande krav på information om kombinerade transportkedjor, undersöktes genomförbarheten av och kostnaderna för insamling av sådana uppgifter i en pilotstudie. Man fann att detta slags information inte finns tillgänglig från de källor som används i direktivet. Den enda möjligheten är att samla in uppgifter från hamnarna, för vilka det skulle bli en tämligen begränsad belastning om de redan samlar in uppgifterna för prissättning. Flera delegationer påpekade att viss information finns tillgänglig hos hamnarna eftersom de tar ut olika priser. I några länder kan dock detta bli mycket dyrt, och kanske endast möjligt att genomföra genom separata urvalsundersökningar eller undersökningar av andra transportsätt.

Arbetsgruppen gav den särskilda arbetsgruppen för utökning av direktivet i uppdrag att diskutera metodfrågor i samband med matartjänster och samordna arbetet med expertgruppen för intermodala transporter.

iv uppgifter om sjötransportoperatörens nationalitet

Pilotstudien om insamling av uppgifter om sjötransportoperatörens nationalitet inleddes eftersom användarna sagt sig behöva information om den huvudsakliga ekonomiska förmånstagaren av sjöfarten och om den europeiska flottan i allmänhet. Studien visar att det inte är genomförbart att samla in den information som krävs enligt direktivet, dvs. det land där den faktiska tyngdpunkten för operatörens affärsverksamhet är belägen. Det största problemet är att avgöra vilket land som är den ekonomiska förmånstagaren, eftersom ägande- och driftsförhållanden är mycket komplexa. Kostnaden för insamling av sådana uppgifter skulle bli mycket hög och ansågs inte vara motiverad. Arbetsgruppen övervägde alternativa metoder, t.ex. att fråga nationella sammanslutningar eller söka i kommersiella databaser med hjälp av en komplex algoritm för att avgöra vilket land som är den ekonomiska förmånstagaren.

b) Tekniska aspekter på uppgiftsinsamling

En rad pilotstudier inleddes för att undersöka möjligheten att samla in uppgifter enligt de ordningar som för att förenkla handelsförfarandena har fastställts av Internationella standardiseringsorganisationen (ISO), Europeiska standardiseringsorganisationen (CEN) och internationella tullbestämmelser (artikel 10.2 b).

Studierna bidrog främst till projektet EDIMARS (*electronic data interchange in maritime statistics*, elektroniskt datautbyte inom sjöfartsstatistik), som inleddes 1995. De första försöken utfördes i Spanien, Nederländerna och Frankrike, därefter i Irland, Tyskland och Storbritannien och senare i alla medlemsstater. Projektet var öppet för deltagande från alla aktörer inom sjöfartssektorn i EU: nationella och regionala myndigheter, hamnmyndigheter, sjöfartsoperatörer, skeppsägare, skeppsagenter, befraktare, systemansvariga i hamn m.fl.

De första tre åren inriktades projektet på insamling av rådata från uppgiftslämnarna, dvs. hamnar, befraktare och skeppsagenter. Det fjärde året inriktades det på ökad användning av elektronisk kommunikation i de nationella myndigheternas leveranser av uppgifter till Eurostat.

EDIMARS underlättade utbytet av erfarenheter i organisationen och genomförandet av insamling av sjöfartsstatistik. Det bidrog till att minska kostnaderna och öka effektiviteten i insamlingen och spridningen av sjöfartsstatistik tack vare EDI (Electronic Data Interchange). EDI brukar definieras som dataöverföring av affärshandlingar, från tillämpning till tillämpning. Många företag väljer EDI som ett snabbt, billigt och säkert sätt att skicka beställningar, fakturor, fraktsedlar och andra vanliga affärshandlingar. Eftersom traditionella sätt att samla in information (enkäter, intervjuer etc.) har visat sig vara dyra, icke heltäckande och inte helt tillförlitliga, har Eurostat och EBES (*European Board for EDI Standards*, det europeiska standardiseringsorganet för EDI) utformat ett gemensamt språk för statistikutbyte. I det generiska statistikmeddelandet GESMES används standarden EDIFACT (*Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*).

Läget när projektet började var att ett stort antal olika format (företagens egna format, GESMES) och medier (papper, disketter, magnetband, e-post) användes. I mars 2000 fanns det inte längre några medlemsstater som använde manuella metoder som papper, men några använde en blandning av disketter och EDI-meddelanden. Några länder som Spanien, Portugal och Finland använder EDI systematiskt.

Projektet visade genom fullskaleförsök att EDI ger två stora fördelar vid insamling av sjöfartsstatistik:

- Ett enhetligt språk för leverans av de uppgifter som krävs enligt direktivet med hjälp av GESMES för sjöfartsstatistik.
- Sätt att automatiskt extrahera de statistiska uppgifterna från befintliga EDIFACT-meddelanden, t.ex. IFCSUM (*International Forwarding and Consolidation Summary Message*) eller CUSCAR (*Customs Cargo Report*), samt från hamnsystem och informationssystem.

I den dokumentation som producerades under projektet ingår en fullständig redogörelse för hur man extraherar de statistiska uppgifter som krävs enligt direktivet ur ett IFCSUM-meddelande.

Samtidigt med dessa pilotstudier utvecklade internationella och europeiska grupper standardiserade meddelanden, t.ex. EDIMAN (*Maritime Cargo Manifest Message*) som bygger på FN/EDIFACT-syntaxen och utvecklades av sjöfartskommissionens manifestgrupp. Kommissionen följde arbetet i dessa grupper, bl.a. ITIGG (*International Transport Implementation Guidelines Group*) och FN/CEFACT:s arbetsgrupp för koder, som är ansvarig för FN/ECE:s rekommendationer om nomenklaturer för underlättande av världshandeln. Denna grupp reviderar transportsättskoder, varukoder för transportändamål, transportmedelstyper och lasttyper samt FN/LOCODES som är särskilt viktiga för sjöfartsstatistik.

EDIMARS-projektet bidrog också till arbetet inom denna grupp genom att anta ITIGG/CUSCAR-reglerna för det tredje årets försöksverksamhet i Storbritannien och Tyskland. ITIGG håller nu på att utvidga sitt arbete till andra transportslag, vilket kan ge stora fördelar inte bara för insamling av rådata avseende andra transportslag utan också för insamling av statistik om kombinerad transport.

3. HAMNAR (ARTIKEL 4)

Eftersom hamnarna är rapporterande enheter, spelar de en nyckelroll för insamling av uppgifter enligt direktivet. Enligt artikel 1 skall medlemsstaterna samla in gemenskapsstatistik över gods- och passagerarbefordran med de fartyg som anlöper hamnar inom deras territorium.

I utkastet till direktiv från 1993 var kriteriet vid upprättandet av en hamnförteckning att förteckningen för varje medlemsstat skulle omfatta minst 90 % av all sjöfrakt av varor och 90 % av all passagerarbefordran till sjöss. I den version som antogs sägs dock bara att en förteckning över hamnar skall upprättas, utan att några objektiva kriterier anges.

I enlighet med artiklarna 4.1 och 13 upprättades 1997 en första förteckning över hamnar i EU, och förteckningen antogs formellt 1998 i och med kommissionens beslut 98/385/EG. Den omfattade totalt 1 575 hamnar i alla de 15 aktuella EES-länderna, varav 1 302 statistikhamnar. Fr.o.m. 2000, det år då direktivet skall börja tillämpas fullt ut, tillämpas en ny hamnförteckning som antogs formellt genom kommissionens beslut 2000/363/EG. Den omfattar totalt 1 357 hamnar i 13 olika EU-länder, varav 1 089 statistikhamnar (*se tabell 1*). Omkring 160 EES/Efta-hamnar kommer att läggas till förteckningen genom ett separat förfarande.

Valet av hamnar genomfördes av varje medlemsstat för dess eget territorium. Antalet hamnar, det relativa antalet hamnar per kilometer kust och även gruppering av flera underhamnar till en nationell statistisk grupp varierar avsevärt mellan länderna. Detta beror på hamnarnas administrativa strukturer och nationella traditioner inom sjöfart och sjöfartsstatistik. Det finns inget enhetligt minsta antal passagerare, skeppsrörelser eller lasthantering per år för att en hamn skall föras upp på förteckningen.

I Storbritannien är t.ex. det totala antalet hamnar på förteckningen dubbelt så stort som det antal hamnar som faktiskt lämnar statistik som en nationell statistikhamn. I

Irland och Portugal däremot är alla förtecknade hamnar också statistiska hamnar. I Italien, där alla hamnar tas med systematiskt, rapporterar var och en av dem som en separat statistikhamn utan aggregering.

I direktivet definieras en hamn som "en plats med anläggningar där handelsfartyg kan lägga till och lossa eller lasta gods eller där passagerare kan gå iland eller tas ombord på fartyg". I några få fall har medlemsstaterna valt att definiera en hel segelbar vattenväg som en statistikhamn, t.ex. den belgiska Albertkanalen.

Endast genom att analysera de insamlade uppgifterna kan man avgöra om förteckningarnas bristande enhetlighet är ett hinder för sammanställning av jämförbar och tillförlitlig information om EU:s sjöfart.

Av de hamnar som ingår i förteckningen är det bara de som överskrider en årlig tröskel i fråga om gods- eller passagerarbefordran som måste rapportera i detalj och varje kvartal. Hamnarna under denna tröskel behöver bara lämna summariska uppgifter en gång om året. Tröskeln är 1 miljon ton gods eller 200 000 passagerare per år. Under övergångsperioden 1997–1999 fick medlemsstaterna tillämpa en tillfällig tröskel på 2 miljoner ton eller 400 000 passagerare per år. Antalet hamnar för vilka uppgifter ingår i den gemensamma databasen varierar beroende på vilka uppgifter det är fråga om.

På grund av tröskeln, undantagen och revideringen av hamnförteckningen kan meningsfulla tidsserier för de flesta hamnar endast föras fr.o.m. 2000.

Tabell 1 Antal hamnar där sjöfartsstatistik skall samlas in

	Sedan referensåret 2000 (samma förteckning som i beslut 2000/363/EG)		
	hamnar	underhamnar	statistikhamnar
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	1 357	268	1 089
	<i>(kan föras upp på förteckningen senare)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
EES	(160)		(160)
Totalt	(1 517)		(1 249)

Erfarenheterna av de uppgifter som medlemsstaterna lämnat visar att endast en del av de hamnar som är rapporteringsskyldiga också uppger sig ha trafik. En omfattande översyn av hamnförteckningen kan bli nödvändig framöver, när informationssystemet är väletablerat.

4. STATISTIKENS NOGGRANNHET (ARTIKEL 5)

Transportflöden inom gemenskapen har den egenskapen att de bokförs två gånger: vid flödets ursprung och dess destination. De variabler som samlas in enligt sjöfartsdirektivet omfattar information om relationer (dvs. lastnings-/lossningshamn för EES, havskustområde utanför EES) både för passagerare och gods. Därför kan spegeltabeller sammanställas som kan användas för kvalitetskontroll. Skillnader i uppgifter från två rapporterande enheter visar tydligt på metodikproblem.

På landsnivå kan skillnader i de sammanlagda deklARATIONerna bero på att endast en av de två hamnarna i ett trafikflöde står med på hamnförteckningen, medan lossnings/lastningshamnen inte är rapporteringsskyldig. På hamnnivå är däremot skillnaderna lätta att upptäcka.

Frågan har diskuterats i arbetsgruppen sedan juni 1999. Kommissionen föreslår en bilateral lösning: två medlemsstater med stora rapporterade skillnader avseende samma flöde varskos av kommissionen, och de får försöka jämföra sina metoder för att kartlägga och undanröja eller minska källan till skillnaderna. Sådana bilaterala lösningar har visat sig fungera väl inom andra områden som migration. Även om avvikelserna inte kan undanröjas helt kan genomgången bidra till sammanställning av faktorer för uppskattning.

Portugal och flera skandinaviska länder har redan börjat studera enhetligheten i uppgifter på nationell nivå, och kartlagt ett antal skäl till diskrepanser:

- Flöden har deklarerats under olika månader, eftersom de inleddes i slutet av en månad och avslutades i början av nästa månad.
- Varor lämnar en hamn på väg till en annan, men förseningar på vägen kan leda till avvikelser från de rapporterade uppgifterna för bägge de hamnar som ursprungligen berördes.
- Olika statistiska källor har använts: skeppsmanifest kontra kunskap om fartyget.
- Vissa hamnar har egna metoder för omräkningar mellan enheter för vissa varor (t.ex. ton = kubikmeter).

Arbetsgruppen har börjat med några löpande åtgärder för att förbättra den insamlade statistikens kvalitet. Det finns ett antal metodologiska frågor som måste utredas ytterligare, bl.a. i samband med nationella särdrag och allmänna problem såsom fastställande av en containers innehåll, information om tomma containrar och om mikrocabotage.

5. BEARBETANDE OCH ÖVERLÄMNANDE AV RESULTATEN AV UPPGIFTSINSAMLINGEN (ARTIKLARNA 6 OCH 7)

5.1. De nationella myndigheternas insamling och bearbetning av rådata

När det gäller de behöriga nationella myndigheternas insamling av rådata och bearbetning av insamlade uppgifter, har dessa enligt direktivet enbart skyldigheter vad resultatet beträffar, nämligen att de skall leverera jämförbar statistik med fastställd noggrannhet. De nationella myndigheterna får själva välja vilka verktyg de använder och hur de organiserar arbetet, i enlighet med subsidiaritetsprincipen. Några länder fortsätter att använda sina befintliga system, vid behov anpassade till direktivet, medan andra införde helt nya system. Det ekonomiska bidraget till genomförandekostnaderna har delvis använts till erforderliga bearbetningsresurser.

Resultaten från pilotstudierna om uppgiftsinsamling sammanfattas i avsnittet *Övergångsperiod: Pilotstudier* i denna rapport. Ett projekt avseende 1999/2000 i Storbritannien pågår med fem olika metoder för insamling av rådata. De brittiska pilotprojekten omfattar bl.a. SDES (*Statistical Data Entry Software*, ett datorprogram för inmatning av uppgifter) och en uppsättning webbaserade formulär för uppgiftslämnare.

5.2. Överlämnande av resultaten till kommissionen

När det gäller överlämnandet av insamlade uppgifter till kommissionen är dock direktivet mer enhetligt. I det anges hur ofta uppgifterna skall lämnas in och i vilken form. De tekniska specifikationerna för detta skall fastställas enligt ett kommittéförfarande.

Med tanke på den mängd olika verktyg som används i medlemsstaterna och det omfattande anpassningsarbete som krävs, föreslog kommissionen inte gemensamma tekniska standarder under de första åren av direktivets tillämpning. Istället stödde kommissionen medlemsstaternas satsningar på installation av effektiva sambandsmedel genom att finansiera pilotprojekt och utveckla en rad programvaruverktyg för elektronisk leverans av resultat till Eurostat. Målet med kommissionens EDI-strategi är att möjliggöra en viss valfrihet men samtidigt begränsa antalet alternativ till två, vilka bägge kan kontrolleras och behandlas inom kommissionen utan omformatering eller manuell redigering.

Den första av de två föreslagna metoderna är överföring med hjälp av en delmängd av meddelandet FN/EDIFACT GESMES enligt definitionerna i "Maritime GESMES message implementation guidelines", vilka utvecklades under projektet EDIMARS. Denna lösning, "Easy Maritime GESMES EDI solution", har testats i praktiken och förbättras konstant.

Den andra metoden består i att en strukturerad, platt fil i kommaseparerat format (.csv) skickas in enligt en struktur som kommissionen tagit fram och som möjliggör automatisk kontroll. Utformningen liknar GESMES:s struktur men är ett enkelt, platt filformat. Både komma och semikolon kan användas som gränstecken, och datamängder godkänns både med och utan tomma fält. Strukturerade platta filer kostar ingenting att implementera, eftersom de kan härledas direkt ur vanliga databehandlingstillämpningar.

De platta filerna eller GESMES-filerna kan skickas antingen via STADIUM eller per strukturerad e-post-bilaga till en överenskommen funktionell e-postadress.

De viktigaste ledstjärnorna vid utformningen av verktygslådan "MAKEDISI EDI Toolbox" var största möjliga enkelhet, portabilitet mellan plattformar samt full EDI-kompatibilitet, dvs. att inga mänskliga ingripanden skall krävas. Vidare skall verktygen kostnadsfritt ställas till medlemsstaternas förfogande, vara oberoende av programvaruförsäljare och tillämpningar, vara parametriserade så att kodlistor och GESMES enkelt kan ändras samt fungera tillsammans med vanliga kommunikationsprogram, t.ex. e-postprogram. Språket Perl valdes, eftersom det inte bara uppfyller konstruktionskraven utan också erbjuder ytterligare funktioner som är lämpliga för behandling av strukturerade platta filer.

Verktygslådan innehåller också funktioner för format- och kodkontroll och omvandlingar mellan strukturerade platta filer och GESMES, vilket bidrar till att göra materialet tillförlitligare.

Verktygslådan accepterar bägge inmatningsformaten: GESMES och strukturerade platta filer. Det enda utmatningsformatet är GESMES, eftersom tanken är att gradvis införa 100 % GESMES-kommunikation i linje med den allmänna policyn för det europeiska statistiksystemet.

Kommissionen sköter en nyhetsavdelning på webbplatsen CIRCA med stöd till verktygens användare, där de kan utbyta erfarenheter, framföra önskemål, läsa vanliga frågor etc.

6. SPRIDNING AV STATISTIKUPPGIFTER (ARTIKEL 9)

Kommissionen planerar att ta med de insamlade uppgifterna i den regelbundna spridningen inom det europeiska statistiksystemet, vilket innebär offentlig spridning genom ett antal medier till alla offentliga och privata användare samt särskild spridning till uppgiftslämnarna och till kommissionens generaldirektorat för energi och transport. Sjöfartsstatistiken kommer främst att spridas via ämnesområde sju i databasen New Cronos. Nationella behöriga myndigheter får fri tillgång till databasen, medan allmänheten kan köpa utdrag ur den.

Dessutom planeras spridning av valda uppgifter på cd-rom eller i kommissionens publikationer på papper, t.ex. Statistics in Focus, Statistisk årsbok samt Panorama on transport.

Dessa publiceringsplaner svarar mot de nationella behöriga myndigheternas önskemål enligt en enkät 1998 och enligt arbetsgruppens möten.

De största hindren för spridning under övergångstiden var för det första att enligt direktivet skall formerna för spridning fastställas enligt kommittéförfarandet, men arbetsgruppen har ännu inte kunnat enas om detaljnivån på de uppgifter som skall spridas. För det andra tillåter de flesta medlemsstaterna spridning endast på ömsesidig grund, dvs. att samma uppgifter skall finnas tillgängliga för alla länder samtidigt. En sådan fullständig publicering kan inte göras, eftersom flera länder ännu inte lämnat sina uppgifter. Och även om alla länder hade lämnat in uppgifter i vederbörlig ordning, hade undantagen under de första tre åren av direktivets

tillämpning ändå medfört avsevärda skillnader mellan länderna när statistiken skulle ha sammanställts.

Arbetsgruppen kunde vid sitt möte 1999 och genom skriftlig uppföljning preliminärt enas om spridningen, vilket innebär att uppgifter mellan hamnar och havskustområden publiceras. Man enades också om att se över överenskommelser för att öka detaljnivån på de publicerade uppgifterna, när man fått litet erfarenhet av verksamheten.

Dessa överenskommelser säger inget om vad som *skall* publiceras, utan bara om vad som *får* publiceras enligt sekretesskraven i direktivet och relaterade rättsakter. Medlemsstaterna handlägger för närvarande frågor om företagshemligheter hos respektive uppgiftslämnare. De första synpunkterna från några länder tyder på olika uppfattningar hos uppgiftslämnarna, beroende på land men också på rapporteringsenhetens storlek (små hamnar och operatörer tenderar att tycka att information om deras verksamhet är känsligare än vad stora hamnar och operatörer tycker).

Arbete pågår med att formalisera arbetsgruppens överenskommelse i form av ett kommissionsbeslut.

7. FINANSIELLA BIDRAG (ARTIKEL 11)

Enligt artikel 11 i direktivet skall medlemsstaterna under de första tre åren få ett finansiellt bidrag för att täcka kostnaderna för det arbete som utförs i samband med direktivet.

De behöriga nationella myndigheternas kostnader för genomförandet var avsevärda: medlemsstaterna uppgav att kostnaderna för budgetåren 1998 och 1999 totalt blev 3,61 miljoner euro.

Tabell 2 EU-bidrag

Medlemsstat	EU-bidrag (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
Totalt	1 135 450

I enlighet med artikel 11.2 och 11.3 avtalade EG med medlemsstaterna att bidra med omkring en tredjedel av kostnaderna, dvs. 1,14 miljoner euro. Det bidragsberättigade arbetet omfattade både anpassningar inom ansvariga nationella myndigheter och utveckling av programvara som de behöriga myndigheterna skulle distribuera till hamnar och andra uppgiftslämnare.

Kostnaderna varierade avsevärt mellan medlemsstaterna beroende främst på det tidigare läget med avseende på insamling av uppgifter om sjöfart i varje land. I en del länder genomfördes direktivet i samband med att befintliga uppgiftsinsamlingssystem moderniserades.

Förutom dessa anslag till medlemsstaternas genomförandekostnader har kommissionen använt sina medel för genomförandet inom Eurostat och för de pilotprojekt som redovisas i avsnittet *Övergångsperiod*.

8. VILLKOR FÖR GENOMFÖRANDE OCH FÖRFARANDE (ARTIKLARNA 12 OCH 13)

Närmare regler för genomförande av direktivet skall fastställas enligt ett förfarande med förvaltningskommitté enligt artikel 13. Hittills har kommissionen fattat två beslut med närmare villkor för genomförande av direktivet. Det första beslutet rörde fastställande av en hamnförteckning och det andra uppdatering av förteckningen. Dessutom kompletterades och ändrades direktivets bilagor.

Hamnförteckningen och de andra bilagorna med variabler kommer att ses över regelbundet, så att hänsyn tas till ändringar i hamnarnas gods- och passagerartrafik och till den ekonomiska och tekniska utvecklingen i allmänhet. (Hamnar vars godsvolym faller under tröskeln något år kan fortfarande stå kvar på förteckningen över utvalda hamnar.)

Med förfarandet enligt direktivet krävs det en viss tid innan de slutgiltiga reglerna antas. I frågor där alla parter i den statistiska processen är eniga kan det därför vara lämpligt att anta en preliminär lösning istället för att formalisera varje regel omedelbart. Detta har varit praxis för mer ingående regler som rör leverans av statistiken, där arbetsgruppen genom ett *gentlemen's agreement* enades om att tillämpa de alternativ som kommissionen föreslog.

9. GENOMFÖRANDE (ARTIKEL 14)

Enligt artikel 14 skall medlemsstaterna anta de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 1 januari 1997 samt underrätta kommissionen om detta.

I slutet av övergångsperioden, i december 1999, hade alla medlemsstater utom Irland anmält de lagar och andra författningar de satt i kraft för att genomföra direktivet. Kommissionen ansåg att de undantag som beviljats under övergångsperioden utgjorde tillräcklig grund för att dröja med fullständigt genomförande till det datumet.

Nedan redogörs mer ingående för medlemsstaternas **lagar och andra författningar, undantag** enligt kommissionens beslut 98/385/EG samt **uppgifter som lämnats**. Redogörelsen visar läget i november 2000 och bygger på kommissionens erfarenheter av uppgiftsmottagning och rapporter från de nationella delegationerna vid mötena i arbetsgruppen och samordningskommittén för transportstatistik.

9.1. Belgien

Huvuddelen av den information som krävs enligt sjöfartsdirektivet har redan samlats in i enlighet med Beneluxdeklarationerna 20 och 21 på grundval av ett ministeriebeslut från 1975⁴. I syfte att samla in återstående uppgifter infördes genom ett cirkulär från tullmyndigheten 1997⁵ en kompletterande deklarationsblankett för containertransport och ro-ro-enheter som bilaga till deklarationerna 20 och 21. Cirkuläret innehåller en explicit hänvisning till direktivet.

Insamling av allt material som krävs enligt direktivet skall ha genomförts sedan den 1 februari 1997. Belgien beviljades ett undantag för hamnen i Antwerpen för relation och lastnings-/lossningshamn.

Belgien har lämnat in alla kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999, inbegripet rättelser. Förseningarna i leveranserna har minskat kontinuerligt under åren, och de senaste uppgifterna lämnades inom de tidsgränser som anges i direktivet.

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. Offentliggjord i Moniteur belge, 11.12.1975, s. 15811–15818. I kraft sedan 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). Denna blankett ersätter en tidigare blankett enligt cirkulär nr D.L. 1/7.887, 1.1.1995 som trädde i kraft 1.1.1997.

9.2. Danmark

Danmark samlade in uppgifter om sjöfart redan innan rådsdirektivet antogs. Insamlingen bedrevs i två undersökningar: en om färjetransport av passagerare och gods och en om flödet genom alla hamnar. Till följd av direktivet infördes en tredje undersökning om transport av gods i större hamnar med början 1997.

Danmarks Statistik samlar in uppgifterna i kraft av sitt allmänna uppdrag enligt Lov nr 196 av den 8 juni 1966⁶. Det krävdes ingen särskild författning för att införliva direktivet.

Danmark har lämnat in alla kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999 och för första kvartalet 2000 till kommissionen. Några tekniska problem med koderna i inledningsskedet har lösts. Förseningar i uppgiftslämningen har minskat successivt och de senaste årliga uppgifterna lämnades inom de tidsgränser som anges i direktivet.

9.3. Tyskland

Tyskland har samlat in sjöfartsstatistik sedan 1957. För att genomföra alla direktivets variabler och klassificeringar ändrades gällande lag⁷ den 17 december 1999⁸. Ändringen innehåller en explicit hänvisning till rådets direktiv 95/64/EG och trädde i kraft den 1 januari 2000.

Eftersom Tyskland beviljats omfattande undantag⁹ genom kommissionens beslut 98/385/EG, kan landet följa direktivet under övergångsperioden med utgångspunkt i sin lag från 1957. Undantagen rör uppgifter om passagerare och användning av direktivets nomenklatur för alla variabler utom rapporterade hamn och fartygets storlek.

⁶ Sedermera ändrad (senast genom Lov nr 1025, 19.12.1992).

⁷ Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt, 26.7.1957, i kraft sedan 26.8.1957, offentliggjord i konsoliderad version i BGBl III, nr 9510-4, samt Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik, 24.4.1958, i kraft sedan 1.5.1958, offentliggjord i BAnz nr 80, senast ändrad genom beslut 5.11.1992 (BAnz s. 8761).

⁸ Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs, BGBl 22.12.1999, I, nr 56, s. 2452.

⁹ För alla datamängder: partiellt undantag för lastningshamn, relation (havskustområde) och lasttyp. Totalt undantag för antal passagerare i A3, D1 (fartygets nationalitet). Partiellt undantag för fartygets nationalitet i E1 och fartygstyp i F1 (samtliga under hela övergångsperioden).

Tyskland har lämnat kvartalsvisa och årliga uppgifter för alla referensår till kommissionen, men uppgifterna är kodade och klassificerade enligt det nationella systemet. Eftersom det systemet skiljer sig från direktivets system, har de lämnade uppgifterna integrerats i Eurostats produktionsdatabas i aggregerat format, sedan ett av Eurostat utformat filter tillämpats. Årliga uppgifter och uppgifter avseende tredje och fjärde kvartalet lämnades i tid.

9.4. Grekland

Grekland har med anledning av direktivet antagit två rättsakter: ett gemensamt ministeriebeslut om statistik inom området sjöbefordran av gods, passagerare och fordon¹⁰, i kraft sedan den 1 januari 1997, och ett gemensamt cirkulär om genomförande av statistik om sjöbefordran av gods, passagerare och fordon, antaget av avdelningen för sjöfartsstatistik¹¹, i kraft sedan den 1 januari 1998.

Samtidigt byggdes ett nytt datasystem upp, och nya metoder och ett särskilt frågeformulär för registrering av passagerare, rörliga enheter och gods för inhemska och internationella linjer utvecklades.

Grekland har beviljats omfattande undantag: endast summarisk information krävdes under övergångsperioden (inget krav på uppgifter om relation, detaljer om fartyget eller lasttyp (för några datamängder)). Insamling av uppgifter om gods inleddes 1998. Grekland hade praktiska problem i några fall med uteblivna svar från uppgiftslämnare, vilket ledde till försenad sammanställning av uppgifterna.

Grekland har bara lämnat allmänna gods- och passageraruppgifter för referensåret 1997.

9.5. Spanien

Spanien samlade in sjöfartsstatistik redan innan direktivet antogs, och bad därför inte om undantag. Enligt gällande lag kan de spanska myndigheterna samla in och leverera uppgifter enligt direktivet utan att ändringar krävs. Med anledning av direktivet utvecklades en ny version av datatillämpningen SIGMA, där alla variabler, klassificeringar och koder som krävs enligt direktivet ingår. Praktiska problem har uppstått med insamling av lastnings-/lossningshamn, vilket ofta sammanblandas med godsets ursprung eller slutdestination.

Spanien var ett av de första länderna som lämnade uppgifter till kommissionen och har lämnat kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999 med allt bättre punktlighet. Emellertid saknas flera stora spanska hamnar som Bilbao och Valencia i de lämnade uppgifterna.

¹⁰ Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων. Nr. 6792/G-81, 11.4.1997; Greklands officiella tidning 333, 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. Cirkulär av 15.4.1998.

9.6. Frankrike

Gällande rätt var tillräcklig för insamling av uppgifter i de två viktigaste kategorierna franska hamnar: de sju största hamnarna, som är offentliga företag, och större hamnar av nationellt intresse. Uppgiftsinsamling enligt direktivet i decentraliserade hamnar, som redan tidigare enligt ett dekret av den 8 augusti 1986 var skyldiga att leverera statistik, kompletteras genom ett ministerdekret av den 28 december 1999¹².

Transportministeriet förser flera hamnar med ett datasystem för övervakning av transportrörelser i hamn. Systemet (TRITON) är anpassat till direktivet och till det interna franska moderniseringsprogrammet. Ministeriet har erinrat de hamnar som använder annan programvara om skyldigheten att anpassa denna till TRITON-systemet. Ministeriet har samtidigt byggt upp en intranätjänst som skall bli tillgänglig för alla franska sjöfartstjänster senast i slutet av år 2000.

I praktiken har Frankrike haft vissa problem med uppgiftslämnarnas villighet att svara och med dataflödena mellan hamnarna och den nationella förvaltningen.

Frankrike beviljades ett partiellt undantag för lasttyp för alla datamängder och ett heltäckande undantag för registreringsland.

Frankrike har bara lämnat uppgifter enligt A3 för 1997 och 1998 och alla uppgifter för det första kvartalet 2000.

9.7. Irland

Irland har hittills samlat in sjöfartsstatistik enligt statistiklagen från 1993. Kompletterande lagstiftning håller på att utarbetas av det irländska parlamentet. I denna lagstiftning skall lämnande av sjöfartsuppgifter från hamnar lagfästas, i enlighet med sjöfartsdirektivet.

Till dess att denna lagstiftning träder i kraft, samlas erforderliga statistiska uppgifter in på frivillig basis enligt en överenskommelse med hamnarnas branschorganisation (*Ports Working Group*, inrättad 1996). I samarbete med de hamnar som ligger över direktivets tröskel och därför måste lämna detaljerade uppgifter har Central Statistics Office tagit fram ett standardiserat manifest som sjötransportoperatörerna skall fylla i. För små hamnar, som ju inte behöver lämna lika utförliga uppgifter, har en andra undersökning införts. Den nya undersökningen, "National Survey of Ports in Ireland", löper sedan första kvartalet 1997.

Irland har bett om ett begränsat antal undantag, särskilt i fråga om lasttyp. Kommissionen har tagit emot alla kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999, utom för Rosslaires hamn. På grund av några kodproblem i samband med sammanslagningen till den gemensamma databasen skickades alla uppgifter in en gång till.

¹² Offentliggjord i *Journal officiel*, 31.12.1999 och i *Bulletin officiel du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement*, 10.1.2000. Bilagorna offentliggjordes i *Bulletin officiel* 25.2.2000.

9.8. Italien

Den sjöfartsstatistik som sammanställts i Italien sedan 1995 omfattar något av det som enligt direktivet krävs. Enligt italiensk lag är det obligatoriskt för de rapporterande att svara på undersökningen.

På grund av de återstående kraven behövde uppgiftsinsamlingsmodellen anpassas. För detta ändamål antog Italien en administrativ åtgärd, genom vilken ett nytt fullständigt omarbetat frågeformulär för statistikrapportering om sjöfart infördes. I praktiken har Italien haft tekniska och administrativa svårigheter med denna nya metod, som tillämpats från den 1 januari 2000.

Till följd av undantag som beviljats genom kommissionens beslut 98/385/EG behöver inte direktivet tillämpas fullständigt förrän fr. o. m. januari 2000. Endast uppgifter om färdriktning, antal fartyg, tonnage och enhetslast måste inlämnas enligt direktivets nomenklatur under övergångstiden.

Italien har bara lämnat in kvartalsvisa och årliga uppgifter (utom uppgifter under A2 och C1 för vilka det förelåg ett undantag) för referensåren 1997 och 1998.

9.9. Nederländerna

Nederländerna samlade in sjöfartsstatistik redan innan direktivet antogs. För att genomföra direktivet krävdes några tekniska anpassningar och en ändring av nederländsk lag. Lagändringen gjordes genom ett beslut av den 5 juli 1997¹³, som innehåller en explicit hänvisning till direktivet.

Under övergångsperiodens tre år beviljades Nederländerna ett partiellt undantag för lastnings-/lossningshamn, relation och lasttyp.

Nederländerna har lämnat alla kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999 till kommissionen. Direktivets tidsgränser har mestadels hållits för fjärde kvartalet och de årliga uppgifterna. I enlighet med undantaget uppdelas uppgifterna efter lastnings-/lossningsland, inte efter hamn eller havskustområde. Uppgifterna fördes in i den gemensamma databasen sedan de nationella koderna översatts. Alla uppgifter för det första kvartalet 2000 lämnades med direktivets koder.

9.10. Portugal

Eftersom Portugal har lång tradition av att samla in sjöfartsstatistik behövdes inget undantag från rapporteringsskyldigheten enligt direktivet. Gällande statistiklag¹⁴ ger det portugisiska nationella statistiska institutet rätt att samla in och sprida uppgifter enligt direktivets krav utan att ändringar krävs. Uppgifterna samlas sedan 1997 in i en undersökning på månatlig och årlig basis.

Uppgifter enligt D1 för passagerare lämnades inte av portugisiska hamnar, eftersom ingen av dem överskred tröskeln på 400 000 passagerare per år.

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

¹⁴ Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica), antagen 15.4.1989.

Portugal var ett av de första länderna att fullständigt följa direktivet i fråga om fullständig insamling och överlämnande av uppgifter. Alla erforderliga kvartalsvisa och årliga uppgifter för referensåren 1997–1999 har lämnats till kommissionen. Punktligheten i leveranserna förbättrades vartefter, och uppgifter för det första kvartalet 2000 lämnades inom direktivets tidsgränser. I början uppstod problem med några koder, men de har nu lösts.

9.11. Finland

Finland samlar sedan länge in statistik om sjöfart. Den rättsliga grunden för detta är lagen om sjöfartsverket från 1990¹⁵, ändrad 1997¹⁶ för att anpassa det till EG-direktivet. Den 16 december 1996 antog det finländska sjöfartsverket föreskrifter¹⁷ om genomförande av direktivet i Finlands statistiksystem.

Finland behövde bara ett partiellt undantag för en variabel (lasttyp) 1997 och var det första landet som började leverera uppgifter i tid enligt direktivets krav.

Alla finländska uppgifter för referensåren 1997–1999 och första kvartalet 2000 har lämnats till kommissionen. Uppgifterna omfattade dock inte inrikes trafik i Finland, vilket enligt direktivet skall ingå. Dessa uppgifter skall lämnas i framtiden.

9.12. Sverige

I Sverige regleras insamling av sjöfartsstatistik genom en lag och en förordning om officiell statistik från 1992¹⁸. Med föreskrifter om person- och godstransport till sjöss från 1996¹⁹ och en ny undersökning 1996 har Sverige fullständigt införlivat rådets direktiv med sin nationella rätt.

För 1997 beviljades Sverige fullständigt undantag för "antal enheter" och partiella undantag för "fartygets nationalitet", "lastningshamn", "relation" och "lasttyp" (uppgifter under A1 och C1). För 1998 och 1999 beviljades Sverige partiellt undantag för "lasttyp" (uppgifter under A1 och C1) och fullständigt undantag för "enheter utan last".

Sverige har lämnat in alla erforderliga årliga och kvartalsvisa uppgifter för referensåren 1997–1999 och för första kvartalet 2000. Direktivets krav på tidsgränser för uppgiftslämningen har ännu inte uppfyllts. Problem med motstridiga koder i de första lämnade uppgiftssändningarna löstes genom att alla uppgifter levererades igen.

9.13. Storbritannien

I Storbritannien är den rättsliga grunden för insamling av uppgifter en förordning²⁰ som antogs 1997. Insamling av uppgifter om passagerare medför inga problem, då

¹⁵ Lag om sjöfartsverket (13/1990), i kraft sedan 1.3.1990.

¹⁶ Lag om ändring av 1 och 2 § lagen om sjöfartsverket (1248/1997), i kraft sedan 1.1.1998.

¹⁷ Offentliggjord i Sjöfartsverkets informationsblad nr 4, 1.1.1997, i kraft sedan 1.1.1997.

¹⁸ Lag om den officiella statistiken (SFS 1992:889), antagen 4.6.1992, i kraft sedan 1.1.1993, samt Förordning om den officiella statistiken (SFS 1992:1668), antagen 17.12.1992.

¹⁹ Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart m.m. (SIKA-FS 1996:01), antagen 23.4.1996, i kraft sedan 1.5.1996.

²⁰ The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997 (Statutory Instrument 1997 nr 2330), 24.9.1997, i kraft sedan 1.11.1997.

det redan finns system för det. För gods bedrev Storbritannien dock endast en årlig, mindre detaljerad undersökning. Med början 1997 införde Storbritannien ett nytt system för kvartalsvis insamling av utförligare uppgifter. Merparten av uppgifterna samlas in från rederier och dessas ombud, och några uppgifter fås från hamnarna för statistiska kontroller. Uppgiftslämnarna kan välja mellan fem sätt att rapportera, från papper till fullständig EDI. Omkring 90 % av alla uppgifter lämnas elektroniskt.

Storbritannien beviljades omfattande undantag för godsuppgifter, nämligen totalt undantag för uppgifter enligt F1/F2 och undantag för lastnings/lossningshamn, referenskvartal och registreringsland för all godsfrakt, samt partiellt undantag för lasttyp.

Storbritannien har redan lämnat kvartalsvisa och årliga passageraruppgifter för referensåren 1997 och 1998 och fraktoppgifter med okänd destination för 1997 och 1998 till kommissionen. Endast uppgifter under D1 har lämnats för alla kvartal 1999. Alla uppgifter för första kvartalet 2000 har lämnats.

9.14. Norge

I Norge tillämpas Statistikkloven av den 16 juni 1989 (nr 54) som ger Statistisk Sentralbyrå befogenhet att samla in den statistik som krävs enligt direktivet. Inga ytterligare författningar ansågs nödvändiga för direktivets tillämpning. Statistisk Sentralbyrå planerade att börja lämna uppgifter 1999.

Norge har ännu inte lämnat några uppgifter till kommissionen.

9.15. Island

Även om direktivet inte var formellt införlivat i isländsk rätt förrän vintern 1998/99, kunde Island ändå lämna detaljerade uppgifter för 1998 gällande de årliga uppgifterna under A3, dock endast om gods, inte passagerare. Reykjavik är den enda isländska hamn som det krävs detaljerade uppgifter om.

Island lämnade också tabellerna A1, A2 och C1 för 1998, men utan relation, lastnings-/lossningshamn och bruttovikt.

De två viktigaste praktiska problemen med uppgiftsinsamling på Island är att få uppgifter om enskilda fartyg och om fartygens destination och ursprung.

10. SAMMANFATTNING

Erfarenheterna av tillämpningen av sjöfartsdirektivet har överlag varit positiva. Uppbyggnaden av rapporteringssystemet i de tretton berörda EU-länderna, med nästan 1 100 statistikhamnar, krävde resurser och arbete på alla nivåer: hamnarna, de nationella myndigheterna och kommissionen.

Övergångsperioden på tre år visade sig lämplig för att klara av anpassningen. I januari 2000 hade merparten av medlemsstaterna antagit de lagar och andra författningar som krävdes och var klara att leverera statistik enligt direktivet. Kommissionen har, som läget är i november 2000, fått in huvuddelen av de uppgifter som krävs enligt direktivet för de första tre referensåren. De insamlade uppgifterna är dock inte fullständiga för tre medlemsstater med omfattande sjöfart. Detta är negativt

för sammanställningen av EU-omfattande statistik och för spridningen av uppgifterna i allmänhet. Punktligheten i uppgiftsleveranserna måste också förbättras så att sjöfartsstatistiken kan spridas tillförlitligt och i tid. Överföringen av uppgifter till kommissionen har förbättrats successivt under de första tre åren tack vare elektronisk överföring.

Med tanke på den tillfälliga tröskeln för detaljerad rapporteringsskyldighet och de undantag som beviljades under övergångsperioden, torde fullständiga och jämförbara uppgifter om passagerar- och godsbefordran till sjöss endast vara tillgängliga fr.o.m. referensåret 2000.

I några länder finns det fortfarande problem med att uppgiftslämnare inte svarar.

Jämfört med tiden före direktivet, när bara helt få av medlemsstaterna lämnade några allmänna uppgifter på frivillig och icke-harmoniserad basis, utgör direktivet ett enormt framsteg: för första gången kommer information om sjöfarten i EU/EES att finnas tillgänglig med harmoniserade definitioner och klassificeringar och med en bred täckning av hamnar och indikatorer.

Hittills har direktivets förfarande för att fastställa tillämpningsföreskrifter och anpassa direktivet till den ekonomiska utvecklingen visat sig tillfredsställande. Inga ändringar av direktivets text behövs på kort sikt. På medellång sikt kan dock de pilotstudier som genomförts i enlighet med direktivet leda till ändringar. Det kan finnas anledning att återvända till denna fråga när man har mer erfarenhet av insamling av variablerna enligt det nuvarande systemet.