



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 20.2.2001  
KOM(2001) 93 lopullinen

**KOMMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annetun neuvoston  
direktiivin 95/64/EY mukaisesti suoritetusta työstä saaduista kokemuksista**

# KOMISSION KERTOMUS NEUVOSTOLLE JA EUROOPAN PARLAMENTILLE

## tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista annetun neuvoston direktiivin 95/64/EY mukaisesti suoritetusta työstä saaduista kokemuksista

(ETAn kannalta merkityksellinen)

### SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto.....	4
1.1.	Taustaa.....	4
1.2.	Maantieteellinen kattavuus .....	4
2.	Siirtymäaika (10 artikla).....	5
2.1.	Poikkeukset.....	5
2.2.	Pilottitutkimukset .....	5
	a) erityisten tietojen keruun toteutettavuus ja kustannukset .....	5
	b) tietojen keruuseen liittyvät tekniset näkökohdat.....	8
3.	Satamat (4 artikla) .....	9
4.	Tilastojen tarkkuus (5 artikla).....	11
5.	Tiedonkeruun tulosten käsittely ja toimittaminen (6 ja 7 artikla).....	12
5.1.	Toimivaltaiset kansalliset viranomaiset raakatiedon kerääjinä ja käsittelijöinä .....	12
5.2.	Tulosten siirto komissiolle.....	13
6.	Tilastotietojen levitys (9 artikla) .....	14
7.	Rahoitusosuus (11 artikla) .....	15
8.	Soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt ja menettely (12 ja 13 artikla) .....	16
9.	Täytäntöönpano (14 artikla).....	16
9.1.	Belgia.....	17
9.2.	Tanska.....	17
9.3.	Saksa.....	17
9.4.	Kreikka .....	18
9.5.	Espanja.....	19
9.6.	Ranska.....	19
9.7.	Irlanti .....	20

9.8.	Italia.....	20
9.9.	Alankomaat.....	20
9.10.	Portugali.....	21
9.11.	Suomi.....	21
9.12.	Ruotsi.....	22
9.13.	Yhdistynyt kuningaskunta .....	22
9.14.	Norja.....	23
9.15.	Islanti.....	23
10.	Päätelmä.....	23

## 1. JOHDANTO

### 1.1. Taustaa

Neuvosto on hyväksynyt 8. joulukuuta 1995 direktiivin tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevista tilastoista. Direktiivissä 95/64/EY vahvistetaan yhdenmukainen kehys, jonka mukaisesti merikuljetuksia koskevat tilastot kerätään koko Euroopan talousalueelta. Siinä määritellään tavaroiden ja matkustajien merikuljetuksia koskevat tiedot, jotka kunkin jäsenvaltion on säännöllisesti toimitettava Euroopan yhteisöjen tilastotoimistolle.

Neuvoston direktiivin 8 artiklassa säädetään, että komissio toimittaa neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin mukaisesti suoritetusta työstä saaduista kokemuksista, kun tietojenkeruu on kestänyt kolme vuotta. Tietojenkeruun alkamisen viitevuosi on vuosi 1997.

Jos tässä kertomuksessa ei ole mainittu muuta säädöstä, kaikissa artiklaviittauksissa tarkoitetaan neuvoston direktiiviä 95/64/EY<sup>1</sup>, jäljempänä 'direktiivi' tai 'merikuljetuksia koskeva direktiivi'. Komissio on tehnyt direktiivin soveltamissäännöistä kaksi myöhempää säädöstä: komission päätös 98/385/EY, tehty 13. toukokuuta 1998, ja komission päätös 2000/363/EY, tehty 28. huhtikuuta 2000<sup>2</sup>. Pääfoorumi, jolla kaikki direktiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat keskustelut käydään ja päätökset tehdään, on ETA:n meriliikennetilastoja käsittelevä työryhmä, jäljempänä 'työryhmä'.

Merikuljetuksia koskevan direktiivin tarkoituksena on täydentää käytettävissä olevia Euroopan taseisia tietoja, joita on kerätty muita liikennemuotoja – tie-, raide-, sisävesi- ja lentoliikennettä – käyttäen tehtävistä kuljetuksista, jotta komissio voi toteuttaa niihin liittyviä politiikkojaan.

### 1.2. Maantieteellinen kattavuus

Direktiiviä sovelletaan kaikissa EU:n jäsenvaltioissa paitsi Luxemburgissa ja Itävallassa, joiden alueella ei ole merisatamia. Näiden 13:n maan lisäksi kaksi EFTA-maata, Islanti ja Norja, jotka kuuluvat Euroopan talousalueeseen (ETA) ja joiden alueella on merisatamia, ovat liittyneet direktiivissä määriteltyyn merikuljetusten tietojärjestelmään.

Menettely merikuljetuksia koskevan direktiivin sisällyttämiseksi Euroopan talousalueesta tehtyyn sopimukseen saatettiin päätökseen 6. maaliskuuta 1998 ETA:n sekakomitean tekemällä päätöksellä N:o 17/98.<sup>3</sup>

Päätöksellä muutettiin ETA-sopimuksen tilastoja koskevaa liitettä XXI sisällyttämällä siihen neuvoston direktiivi 95/64/EY uutena 7B kohtana. Direktiiviin tehdään ETA-sopimuksen vuoksi kaksi mukautusta, jotka koskevat Norjan pieniä satamia ja norjalaisten alusten koodeja (direktiivin liite V). Myös komission päätös 98/385/EY sisällytettiin ETA-sopimukseen.

---

<sup>1</sup> EYVL L 320, 30.12.1995, s. 25.

<sup>2</sup> EYVL L 174, 18.6.1998, s. 1, ja EYVL L 132, 5.6.2000, s. 1.

<sup>3</sup> Päätös N:o 17/98 tuli voimaan 7.3.1998 ja julkaistiin EYVL:ssä L 272, 8.10.1998, s. 24.

Menettelyyn tehdyn muutoksen mukaisesti järjestelmään kuuluvia ETA/EFTA-maiden satamia ei enää vahvisteta komission päätöksillä, vaan ETA-sopimuksen muutoksilla. Tämä johtuu kyseisten maiden toiveesta voida osallistua täysivaltaisesti päätöksentekoon. Siksi komission päätöksellä 2000/363/EY muutettiin Euroopan satamien luetteloa niin, että siihen eivät sisälly Islannin ja Norjan satamat.

## **2. SIIRTYMÄAIKA (10 ARTIKLA)**

### **2.1. Poikkeukset**

Euroopan tilastojärjestelmässä toimivat kumppanit sopivat säännöllisen tietojen keruun aloittamisesta vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta eli 1. tammikuuta 1997 ja kolmen ensimmäisen vuoden määrittelemisestä siirtymäajaksi. Tänä aikana jäsenvaltioilla pitäisi olla mahdollisuus saattaa voimaan kaikki direktiivin kansallista täytäntöönpanoa varten tarvittavat hallinnolliset ja oikeudelliset toimenpiteet.

Siirtymäajaksi kullekin jäsenvaltiolle myönnettiin poikkeuksia, jotka vastasivat sen erityisiä mukautumistarpeita. Poikkeuksilla yksittäisiä satamia vapautettiin tietojen keruovelvoitteesta, niille sallittiin kansallisten koodien käyttö tai niille myönnettiin erityisiä muuttujia koskevia poikkeuksia. Poikkeusten määrää vähennettiin ensimmäisen soveltamisvuoden jälkeen koska oletettiin, että jäsenvaltiot olisivat jo edistyneet tiedonkeruujärjestelmiensä mukauttamisessa.

Toisaalta poikkeukset olivat tarpeen, koska tietojen keruujärjestelmän perustaminen vaati työtä ja resursseja. Toisaalta ja tästä johtuen ensimmäisten kolmen viitevuoden aikana kerätyt tiedot ovat melko puutteellisia.

Tammikuun 1. päivästä 2000 kaikkien jäsenvaltioiden on toimitettava täydelliset tiedostot, jotka on luokiteltu ja koodattu direktiivin vaatimusten mukaisesti.

### **2.2. Pilottitutkimukset**

Euroopan komissio aloitti direktiivin 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti siirtymäkauden aikana pilottitutkimusohjelman seuraavista kahdesta aiheesta:

- a) erityisten tietojen keruun toteutettavuus ja kustannukset, sekä
- b) tietojen keruuseen liittyvät tekniset näkökohdat.

Nämä pilottitutkimukset rahoitettiin pääasiassa tutkimuksen ja kehityksen neljännestä puiteohjelmasta, erityisesti SUPCOM ja IDA/DSIS (hallintojen välinen tiedonvaihto/hajautettu tilastotietojärjestelmä) määrärahoista.

#### *a) erityisten tietojen keruun toteutettavuus ja kustannukset*

Direktiiviluonnosta laadittaessa harkittiin tiettyjen lisätietojen keräämistä tavanomaisen tiedonkeruujärjestelmän yhteydessä. Koska asiasta ei päästy yksimielisyyteen, kyseisten tietojen säännöllisen keräämisen toteutettavuutta ja siitä jäsenvaltioille aiheutuvia kustannuksia päätettiin tutkia sarjalla pilottitutkimuksia. Kyseiset tiedot olivat:

- i) kuljetetun tavarankuvaus

- ii)* matkustajien kuljettaminen lyhyillä matkoilla
- iii)* syöttöliikennepalveluja ja eri liikennemuotojen ketjua koskevat tiedot
- iv)* meriliikenteen harjoittajan kansalaisuutta koskevat tiedot.

Tutkimusten tarkoituksena oli *i*, *iii* ja *iv* kohdassa mainittujen aiheiden osalta määrittää, voitaisiinko nykyistä järjestelmää laajentaa näillä lisämuuttujilla. Sen sijaan *ii* kohdassa mainitun aiheen osalta tutkimuksessa pyrittiin pikemminkin supistamaan kuin laajentamaan nykyistä järjestelmää.

Komissio toteutti neljänestä puiteohjelmasta rahoitetut pilottitutkimukset. Meriliikennetilastoja käsittelevä työryhmä keskusteli tutkimusten tuloksista kesäkuussa 1999. Koska uusia aiheita koskevien tietojen keruun toteuttaminen on vaikeaa, työryhmä päätti vielä olla aloittamatta direktiivin soveltamisalan laajentamismenettelyä ja odottaa, kunnes perustietojen keruujärjestelmä on vakiintunut. Työryhmä perusti erityisryhmän tutkimaan asiaa lähemmin. Samanaikaisesti komissio alkoi kehittää yksityiskohtaista menettelykehystä, joka koskee muun muassa matkustajien kuljettamista lyhyillä matkoilla.

Tutkimusten tärkeimmät tulokset ovat:

- i)* liitteessä III ja liitteen VIII tiedostossa B 1 määritelty **tavaran kuvaus**

Direktiivin nykyisessä muodossa edellytetään vain rahtityyppiä koskevia tietoja. Tästä syystä tarkat vertailut sisävesiliikenteen tilastoihin eivät ole mahdollisia, koska niiden tavaratiedot ovat kuljetustilastojen 24-ryhmäisen yhtenäisen tavaraluokituksen NST/R mukaisia.

Siksi pilottitutkimuksessa selvitettiin tämän luokituksen mukaisen satamissa tapahtuvan tuotetietojen keruun toteutettavuutta ja kustannuksia.

Tällaisten tarkkojen tietojen kerääminen näyttää olevan toteutettavissa kohtuullisin kustannuksin irtotavarasta ja puoli-irtotavarasta.

Useimmissa jäsenvaltioissa näitä tietoja koskevien analyysien laatiminen kontti- ja ro-ro-liikenteestä aiheuttaa kuitenkin suurimmat vaikeudet ja kustannukset. Konttien sisältöä koskevien tietojen keruu vaatisi paljon voimavaroja, koska se edellyttäisi suurten tekstimuodossa olevien tietomäärien koodaamista. Myös yhteen konttiin sisältyvien eri lähetysten suuren määrän todettiin lisäävän kustannuksia.

Ro-ro-liikenteessä käytettävät kuljetusasiakirjat eivät yleensä sisällä käyttökelpoisia liikenteen harjoittajien saatavilla olevia tavaratietoja.

Jäsenvaltioiden keräämien tuotetietojen tarkkuus vaihtelee. Valitun luokitusjärjestelmän olisi oltava sama kuin muiden liikennemuotojen yhteydessä käytettävä järjestelmä, ja NST/R-luokitukseen mahdollisesti tehtävät muutokset olisi otettava huomioon.

- ii)* **matkustajien kuljettaminen lyhyillä matkoilla**

Direktiivissä edellytetään tietojen keräämistä matkustajien kuljettamisesta lyhyillä matkoilla matkan vähimmäispituutta määrittelemättä. Teoriassa siis lyhyetkin matkat

olisi kirjattava. Se, että jotkin maat eivät kerää tietoja tiettyä etäisyyttä lyhemmistä matkoista, voi vääristää yhteisen tietokannan sisältöä. Pilottitutkimuksen tavoitteena oli tarkastella mahdollisuutta, että jäsenvaltiot jättäisivät seurannan ulkopuolelle osittain tai kokonaan lyhyet reitit, joita niissä liikennöidään.

Jäsenvaltioista yhdeksän kirjaa jo kaikki matkustajien kuljetukset ja kaksi aloittaa sen vuonna 2000. Tutkimuksen tuloksesta voidaan päätellä, että jäsenvaltioilla ei ole merkittäviä ongelmia saada kaikkia matkustajatietoja. Sen sijaan vähäistä matkustajaliikennettä poissulkevien raja-arvojen laatiminen voisi lisätä tietojen toimittajien työtaakkaa ja johtaa siksi haitallisiin seurauksiin. Matkustajatietojen keruussa voitaisiin hyödyntää tietoja, jotka toimitetaan yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista liikennöivillä matkustaja-aluksilla olevien henkilöiden rekisteröinnistä 18 päivänä kesäkuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/41/EY (EYVL L 188, 2.7.1998, s.35) mukaisesti.

Tutkimuksessa todettiin, ettei matkan pituus eli se, kuinka monta meripeninkulmaa matkustajia kuljetetaan, ole välttämättä merkityksellinen tekijä arvioitaessa tietyn lauttalinjan tärkeyttä. Liikennevirran suuruus voi olla oleellisempi tekijä. Matkustajien vähimmäismäärän asettaminen 200 000 matkustajaan vuodessa (direktiivin 4 artikla) sulkee jo pois merkitykseltään vähäiset liikennevirrat. Tutkimuksessa tuli esiin myös joidenkin maiden ongelma soveltaa perustetta "merellä tapahtuva matka" (2 artikla): tällaisissa tapauksissa hyvin lyhyet reitit jätetään matkustajatilastojen ulkopuolelle, vaikka kyseisessä liikenteessä kuljetettaisiin suuriakin määriä matkustajia.

### **iii) syöttöliikennepalveluja ja eri liikennemuotojen ketjua koskevat tiedot**

Koska käyttäjien tarve saada eri kuljetusmuotojen ketjuja koskevia tietoja lisääntyy, näiden tietojen keruun toteutettavuutta ja kustannuksia selvitettiin pilottitutkimuksella. Tutkimuksen tuloksena todettiin, että näitä tietoja ei ole saatavissa direktiivissä mainituista lähteistä. Ainoa mahdollisuus olisi kerätä tiedot satamista, joille tehtävä tuottaisi suhteellisen vähän lisärasitusta, jos ne kokoavat tiedot jo hinnoittelua varten. Useat valtuuskunnat olivat yhtä mieltä siitä, että satamilla on käytettävissä jonkin verran tietoja, koska ne veloittavat erilaisia hintoja. Joissakin maissa tämä voi kuitenkin olla hyvin kallista ja/tai se voitaisiin toteuttaa vain erillisten otantatutkimusten avulla tai muiden liikennemuotojen osalta.

Työryhmä valtuutti erityisryhmän keskustelemaan edelleen syöttöliikenteen menetelmiin liittyvistä näkökohdista ja huolehtimaan yhteensovittamisesta intermodaalista liikennettä käsittelevän työryhmän kanssa.

### **iv) meriliikenteen harjoittajan kansalaisuutta koskevat tiedot**

Meriliikenteen harjoittajan kansalaisuutta koskevien tietojen keruuta koskevassa pilottitutkimuksessa havaittiin, että käyttäjät tarvitsevat nimenomaan tietoja merikuljetustoiminnasta koituvan taloudellisen hyödyn pääasiallisesta vastaanottajasta ja yleisesti Euroopan aluskannasta. Tutkimuksen tuloksena oli, että direktiivissä edellytettyjen – taloudellisen määräysvallan todellista keskusta koskevien – tietojen kerääminen ei ole toteutettavissa. Suurimpana vaikeutena pidettiin taloudellisen hyödyn vastaanottajamaan määrittämistä, koska omistaja- ja liikenteenharjoittajasuhteiden selvittäminen on hyvin hankalaa. Tällaisten tietojen kerääminen olisi kallista eikä sitä pidetty perusteltuna. Työryhmä harkitsi

vaihtoehtoisia menetelmiä kuten yhteydenottoja kansallisiin järjestöihin tai kaupallisten tietokantojen käyttöä taloudellisen hyödyn saajan kotimaan selvittämiseksi monimutkaisten laskutoimitusten avulla.

*b) tietojen keruuseen liittyvät tekniset näkökohdat*

Joukko pilottitutkimuksia aloitettiin tietojenkeruumahdollisuuden selvittämiseksi kaupan menettelyjen yksinkertaistamiseksi sovittujen järjestelyjen, kansainvälisen standardoimisliiton (ISO), Euroopan standardointikomitean (CEN) ja kansainvälisten tullisäännösten puitteissa (10 artiklan 2 kohdan b alakohta).

Pääasiassa tutkimukset täydensivät vuonna 1995 aloitettua EDIMARS-hanketta (sähköinen tiedonsiirto merikuljetuksia koskevien tilastojen keruussa). Ensimmäiset kokeilut tehtiin Espanjassa, Alankomaissa ja Ranskassa, sen jälkeen vielä Irlannissa, Saksassa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä myöhemmin kaikissa muissa jäsenvaltioissa. Hankkeeseen voivat osallistua kaikki Euroopan unionin meriliikennealan toimijat: valtiolliset ja alueelliset hallinnot, satamaviranomaiset, liikenteenharjoittajat, varustamot, laivanvälittäjät, kuljetusyrittäjät, satamien tietoliikennepalvelujen tarjoajat jne.

Ensimmäisten kolmen vuoden aikana hankkeen kohteena oli raakatiedon hankkiminen niiden toimittajilta eli satamilta, kuljetusyrittäjiltä tai laivanvälittäjiltä. Neljäntenä vuotena tavoitteena oli pääasiassa saada toimivaltaiset kansalliset viranomaiset lähettämään tiedot Eurostatille yhä useammin sähköisessä muodossa.

EDIMARS-hanke helpotti merikuljetuksia koskevien tilastotietojen keruun järjestämisestä ja toteuttamisesta saatujen kokemusten vaihtoa. Se auttoi vähentämään meriliikennetilastojen keruusta ja levittämisestä aiheutuvia kustannuksia ja parantamaan kyseisen toiminnan tehokkuutta organisaatioiden välisen tiedonsiirron (OVT) avulla. OVT määritellään usein sovellusten väliseksi liikeasiakirjojen siirroksi tietokoneelta toiselle. Monet yritykset käyttävät OVT:tä nopeana, halpana ja turvallisena tapana lähettää ostotilauksia, laskuja, lähetysilmoituksia ja muita usein toistuvia liiketoiminta-asiakirjoja. Koska perinteiset tiedonkeruutavat (kyselyt, haastattelut, mielipidetutkimukset jne.) ovat osoittautuneet kalliiksi, puutteelliseksi ja vähemmän luotettaviksi, Eurostat ja Euroopan OVT-standardieja käsittelevä neuvosto (European Board for EDI Standards, EBES) ovat luoneet tilastojen vaihtoa varten yhteisen kielen. Kieli on GESMES (Generic Statistical Message) ja siinä sovelletaan EDIFACT-standardia (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport).

Hankkeen alussa tilanne oli se, että käytössä oli suuri määrä erilaisia tietojen esitysformaatteja (itse kehitetyt formaatit, Gesmes) ja välineitä (paperi, levykkeet, magneettinauhat, sähköposti). Maaliskuussa 2000 yksikään jäsenvaltio ei enää käyttänyt manuaalisia menetelmiä kuten paperia, jotkin maat käyttävät yhä sekä levykkeitä ja OVT-yhteyttä ja jotkin maat kuten Espanja, Portugali ja Suomi käyttävät järjestelmällisesti OVT-yhteyttä.

Hankkeessa osoitettiin käytännön kokeiden avulla, että OVT:n käytöstä on merikuljetuksia koskevien tilastotietojen keruussa kaksi tärkeää etua:

- direktiivissä edellytettyjen tiedostojen toimittamisessa käytetään yhdenmukaista meriliikennetilastoja varten tarkoitettua GESMES-kieltä



- on automaattisia menetelmiä tilastotietojen poimimiseksi käytössä olevista EDIFACT-viesteistä kuten IFCSUM (International Forwarding and Consolidation Summary Message) tai CUSCAR (Customs Cargo Report) -muotoisista viesteistä samoin kuin Port Community Systems tai Information Systems -muotoisista viesteistä.

Hankkeen yhteydessä laaditut asiakirjat sisältävät täydellisen kuvauksen siitä, miten merikuljetuksia koskevassa direktiivissä vaaditut tilastotiedot poimitaan IFCSUM-viestistä.

Näiden pilottitutkimusten ohella kansainväliset ja eurooppalaiset ryhmät ovat kehittäneet vakiomuotoisia viestejä kuten EDIMAN (Maritime Cargo Manifest Message), joka perustuu UN/EDIFACT -syntaksiin ja joka on meriliikennettä käsittelevän komission (Maritime Commission) lastiluetteloa käsittelevän työryhmän kehittämä. Komissio on seurannut näiden ryhmien työtä. Ryhmiin kuuluvat International Transport Implementation Guidelines Group (ITIGG) ja UN/CEFACT -koodityöryhmä, joka vastaa maailmanlaajuisen kaupan helpottamista edistävien UN/ECE -nimikkeistösuositusten ylläpidosta. Tämä ryhmä käsittelee merikuljetuksia koskevien tilastojen kannalta erityisen merkittävien liikennemuotokoodien, pakkaustyyppikoodien, kuljetuksessa käytettävien tuotekoodien, kuljetustapatyypin ja rahtityyppien sekä UN/LOCODE -koodien muutoksia.

Myös EDIMARS-hanke edisti tämän ryhmän työtä, kun siinä vahvistettiin ITIGG CUSCAR -säännöt Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Saksassa toteutettavia kolmannen vuoden pilottikokeiluja varten. ITIGG on parhaillaan laajentamassa työtään kattamaan muut liikennemuodot, mistä voi olla suurta etua muille liikennemuodoille yhdenmukaistettujen raakatietojen keruun vuoksi mutta myös intermodaalisten tilastotietojen keruun vuoksi.

### **3. SATAMAT (4 ARTIKLA)**

Satamat ovat avainasemassa tietoja toimittavina yksiköinä kerättyä tietoa direktiivin mukaista tietojärjestelmää varten. Direktiivin 1 artiklan mukaan jäsenvaltiot laativat yhteisötason tilastoja niiden alueella sijaitsevista satamissa poikkeavilla aluksilla suoritettavista tavaroiden ja matkustajien kuljetuksista.

Vuonna 1993 laaditussa direktiiviluonnoksessa satamaluettelon laatimisperusteena oli, että luettelon pitäisi kattaa vähintään 90 prosenttia kaikesta kussakin jäsenvaltiossa meritse tapahtuvasta tavarankuljetuksesta ja 90 prosenttia kaikesta meritse tapahtuvasta matkustajaliikenteestä. Lopullisessa säädöksessä määrätään kuitenkin vain, että satamista on laadittava luettelo, mutta ei anneta sitä varten puolueettomia kriteerejä.

Direktiivin 4 artiklan 1 ja 13 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti Euroopan satamien ensimmäistä luetteloa sovellettiin vuodesta 1997 alkaen ja se hyväksyttiin muodollisesti vuonna 1998 komission päätöksellä 98/385/EY. Luetteloon kuului kaikista 15 ETA-maasta kaikkiaan 1575 satamaa, joista 1302 oli tilastosatamia. Siitä alkaen, kun täysimääräinen soveltaminen alkoi vuonna 2000, on sovellettu uutta satamaluetteloa. Se hyväksyttiin sen virallisesti komission päätöksellä 2000/363/EY ja siihen kuuluu 13 EU-maasta kaikkiaan 1357 satamaa, joista 1089 on tilastosatamia

(katso taulukko 1). Noin 160 ETA/EFTA-maiden satamaa lisätään luetteloon erillistä menettelyä noudattaen.

Kukin jäsenvaltio teki valinnat omalla alueellaan sijaitsevista satamista. Satamien lukumäärä, satamien määrä suhteessa rannikkokilometriä kohti ja myös useiden osasatamien ryhmittely kansalliseksi tilastoryhmäksi vaihtelevat merkittävästi maittain. Tämä johtuu paikallisten satamahallintojen rakenteista sekä meriliikenteessä ja myös merikuljetusten tilastoinnissa noudatettavista kansallisista perinteistä. Luetteloon sisällytettävän sataman kautta kulkevien matkustajien, siellä käyvien alusten tai käsiteltävän rahdin yhteisesti sovellettavaa vähimmäismäärää ei ole vahvistettu.

Esimerkiksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa luetteloon otettujen satamien kokonaismäärä on kaksinkertainen verrattuna niiden satamien määrään, jotka todellisuudessa toimittavat tilastotietoja kansallisina tilastosatamina. Irlannissa ja Portugalissa sen sijaan jokainen luettelon satama on myös tilastosatama. Italiassa, jossa kaikki satamat on järjestelmällisesti sisällytetty luetteloon, kaikki myös toimittavat tietoja erillisinä tilastosatamina tietoja aggregoimatta.

Direktiivin mukaisesti satamalla tarkoitetaan "paikkaa, jossa on laitteet, joiden avulla kauppa-alukset voivat kiinnittyä, purkaa tai lastata tavaroita tahi päästää matkustajia laskeutumaan aluksesta tai nousemaan alukseen". Poikkeustapauksissa jäsenvaltiot ovat valinneet tilastosatamaksi kokonaisen laivaväylän, kuten Albertin kanavan Belgiassa.

Vain kerätyt tiedot analysoimalla voidaan saada selville, estääkö luetteloiden monimuotoisuus vertailukelpoisten ja tarkkojen tietojen tuottamisen EU:n meriliikenteestä.

Luetteloon sisällytetyistä satamista vain tietyn vuotuisen rahti- tai matkustajaliikennemäärän ylittävien on toimitettava neljännesvuosittain yksityiskohtaiset tietonsa. Tämän vähimmäismäärän alittavien satamien tarvitsee toimittaa vuosittain vain yhteenveto tiedoista. Vähimmäismääräksi on vahvistettu miljoona tonnia tavaraa tai 200 000 matkustajaa vuodessa. Siirtymäkauden 1997–1999 aikana jäsenvaltio voi soveltaa direktiivissä säädettyä poikkeusta ja käyttää vuotuisten kahden miljoonan tavaratonnin tai 400 000 matkustajan väliaikaista vähimmäismäärää. Niiden satamien lukumäärä, joiden tiedot sisältyvät yhteiseen tietokantaan, vaihtelee tiedostojen mukaan.

Tästä vähimmäismäärärajoituksesta, myönnettyistä poikkeuksista ja satamaluettelon muuttamisesta johtuu, että merkityksellisten aikasarjojen kerääminen useimmista satamista voidaan aloittaa vasta viitevuodesta 2000.

**Taulukko 1 Niiden satamien määrä, joista olisi kerättävä merikuljetustilastoja**

	Viitevuodesta 2000 alkaen (päättökseen 2000/363/EY mukainen luettelo)		
	satamia	osasatamia	Tilastosatamia
UK	341	177	164
DK	145	4	141
I	136	0	136
S	149	21	128
D	123	13	110
NL	107	6	101
F	95	26	69
FIN	85	17	68
EL	59	1	58
E	52	0	52
P	31	0	31
IRL	23	0	23
B	11	3	8
<b>EU-15</b>	<b>1357</b>	<b>268</b>	<b>1089</b>
	<i>(voidaan lisätä luetteloon myöhemmin)</i>		
NO	(96)		(96)
IS	(64)		(64)
<b>ETA</b>	<i>(160)</i>		<i>(160)</i>
<b>Yhteensä</b>	<b>(1517)</b>		<b>(1249)</b>

Jäsenvaltioiden toimittamista tiedoista saatujen kokemusten perusteella vaikutti siltä, että vain osa tietojen toimittamiseen velvoitetuista satamista todellisuudessa ilmoittaa liikenteestään. Satamaluetteloa voidaan joutua muuttamaan huomattavasti tulevaisuudessa, kun tietojärjestelmä on vakiintunut.

#### 4. TILASTOJEN TARKKUUS (5 ARTIKLA)

Yhteisön sisäinen liikenne poikkeaa muusta liikenteestä siinä, että se kirjataan kahdesti: lähtö- ja tulosatamassa. Merikuljetuksia koskevan direktiivin mukaisesti kerättävät tiedot sisältävät sekä matkustajien että tavaralähetysten osalta yhteyttä (eli ETA-maista aluksen lastaus/purkaussatamaa ja ETA:n ulkopuolisista maista kyseistä rannikkoaluetta) koskevat tiedot. Näiden tietojen avulla voidaan laatia vertailutaulukoita, jotka mahdollistavat laaduntarkkailun. Erot kahden tietojen toimittavan yksikön ilmoituksissa ovat selvä merkki menetelmiin liittyvistä ongelmista.

Maiden tasolla tehtävässä tietojen vertailussa kokonaisilmoitusten erot voivat johtua siitä, että kyseisen liikennevirran lähtö- tai tulosatamista vain toinen on satamaluettelossa, jolloin purkaus- tai lastaussatamalla ei ole ilmoitusvelvollisuutta. Satamien välistä liikennettä koskevassa vertailussa erot ovat sen sijaan helposti todettavissa.

Työryhmä on keskustellut aiheesta kesäkuusta 1999 alkaen ja komissio ehdottaa noudatettavaksi kahdenvälistä lähestymistapaa: Jos kahden jäsenvaltion toimittamissa samaa liikennevirtaa koskevissa tiedoissa on suuria eroja, komission olisi ilmoitettava niille asiasta ja maiden olisi pyrittävä vertaamaan menetelmiään erojen syyn löytämiseksi ja niiden poistamiseksi tai vähentämiseksi. Tällaiset kahdenväliset käytännöt ovat osoittautuneet toimiviksi muilla aloilla, esimerkiksi muuttotilastoissa. Vaikka poikkeamia ei onnistuttaisi poistamaan kokonaan, asian tutkiminen voi auttaa luomaan tekijöitä arviointia varten.

Portugali ja useat Skandinavian maat ovat jo aloittaneet tietojen yhdenmukaisuuden tutkimisen kansallisella tasolla. Tällöin ne ovat havainneet joukon eroihin johtaneita syitä:

- liikennevirrat ilmoitettiin eri kuukausina, koska ne alkoivat kuukauden lopulla ja päättyivät seuraavan kuukauden alussa
- yhdestä satamasta toiseen lähteneiden tavaroiden viivästyminen matkalla saattaa aiheuttaa eroja ilmoitetuissa tiedoissa kummankin sataman osalta
- on käytetty erilaisia tilastollisia lähteitä: aluksen lastiluetteloa ja tietoja aluksesta
- tietyt satamat käyttävät tietyn tyyppisten tavaroiden osalta erityisiä yksikkövastaavuuksia (esimerkiksi tonni = kuutiometri)

Työryhmä on alkanut toteuttaa useita pysyviä toimia kerättävien tilastojen laadun parantamiseksi. On olemassa joukko menettelyihin liittyviä kysymyksiä, jotka edellyttävät lisätutkimuksia. Nämä kysymykset voivat koskea kansallisia erityispiirteitä tai yleisiä ongelmia kuten konttien sisällön määrittämistä, tyhjiä kontteja koskevia tietoja tai mikrokabotaasia.

## **5. TIEDONKERUUN TULOSTEN KÄSITTELY JA TOIMITTAMINEN (6 JA 7 ARTIKLA)**

### **5.1. Toimivaltaiset kansalliset viranomaiset raakatiedon kerääjinä ja käsittelijinä**

Toimivaltaisten kansallisten viranomaisten suorittaman raakatiedon keruun osalta direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot huolehtimaan vain lopputuloksesta niin, että saadaan vertailukelpoisia tilastoja, joiden tarkkuus vastaa sovittua tasoa. Käsittelyvälineet ja työjärjestelyt valitaan kansallisesti toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Jotkin maat soveltavat edelleen nykyisiä käsittelyjärjestelmiään ja mukauttavat ne tarvittaessa direktiivin vaatimuksiin, kun taas toiset maat ovat ottaneet käyttöön aivan uusia järjestelmiä. Täytäntöönpanokustannuksiin tarkoitettu rahoitusosuus käytettiin osittain riittävien käsittelyjärjestelmien perustamiseen.

Tiedonkeruuta koskevien pilottitutkimusten tuloksista on yhteenveto tämän kertomuksen luvun *Siirtymäaika* jaksossa *Pilottitutkimukset*. Yhdistyneessä kuningaskunnassa vuosina 1999/2000 toteutettavassa hankkeessa kokeillaan viittä erilaista raakatiedon keruumenetelmää. Yhdistyneessä kuningaskunnassa toteutettaviin pilottihankkeisiin kuuluvat muun muassa SDES (Statistical Data Entry Software) ja tietojen toimittajia varten suunniteltu verkkolomakesarja.

## 5.2. Tulosten siirto komissiolle

Tulosten siirtämisessä komissiolle direktiivi sen sijaan noudattaa yhdenmukaisempaa lähestymistapaa. Siinä määritellään ennalta toimitusten jaksotus ja toimitettavien tiedostojen rakenne. Siirtojen teknisistä yksityiskohdista päätetään komitologiamenettelyä noudattaen.

Jäsenvaltioiden käyttämien välineiden monimuotoisuus ja tarvittavien mukautustoimien laajuus huomioon ottaen komissio ei ehdottanut yhteisten teknisten standardien käyttöönottoa direktiivin soveltamisen ensi vaiheessa. Sen sijaan komissio tuki jäsenvaltioiden ponnisteluja tehokkaiden siirtovälineiden saamiseksi käyttöön rahoittamalla pilottihankkeita ja kehittämällä useita ohjelmistotyökaluja tietojen toimittamiseksi Eurostatille sähköisessä muodossa. Komission OVT-strategian tavoitteena on jättää jonkin verran valinnan varaa mutta rajoittaa samalla vaihtoehdot kahteen, joista molemmat ovat komission tarkistettavissa ja käsiteltävissä niin, ettei tiedostomuotoa tarvitse vaihtaa tai tiedostoa muotoilla manuaalisesti.

Ensimmäinen kahdesta ehdotetusta siirtomenetelmästä on UN/EDIFACT GESMES -viestimuodon osajärjestelmä sellaisena, kuin se on määritelty osana EDIMARS-hanketta myötä laadituissa suuntaviivoissa "Maritime GESMES message implementation guidelines". Tätä "Easy Maritime GESMES EDI solution" -nimistä ratkaisua on kokeiltu käytännössä ja sitä parannetaan jatkuvasti.

Toinen lähettämismenetelmä on pilkulla erotettuun muotoon (".csv") kortisto-ohjelmalla laadittu rakenteinen tiedosto, joka vastaa komission kehittämää automaattisen vahvistamisen mahdollistavaa rakennetta. Tämä menetelmä vastaa periaatteessa GESMES-rakennetta, mutta sen muoto on yksikertaisen kortisto-ohjelman mukainen. Sekä pilkkua (,) että puolipistettä (;) voidaan käyttää erottimina ja tiedostot ovat hyväksyttävissä ilman tyhjiä kenttiä tai niiden kanssa. Rakenteinen kortisto-ohjelmaratkaisu ei aiheuta kustannuksia ja se voidaan johtaa suoraan yleisistä tietojenkäsittelysovelluksista.

Kortisto-ohjelmätiedostot tai GESMES-tiedostot voidaan lähettää joko STADIUMin välityksellä tai rakenteisina sähköpostin liitteinä tätä tarkoitusta varten ilmoitettuun sähköpostiosoitteeseen.

"MAKEDISI EDI Toolbox" -työkalujen suunnittelun yleiset tavoitteet olivat yksinkertaisuus, siirrettävyys ohjelmistoympäristöstä toiseen ja myös "täydellinen" OVT-yhteensopivuus, toisin sanoen toimivuus ilman ihmisen minkäänlaista puuttumista asiaan. Lisäksi työkalut oli saatava jäsenvaltioiden käyttöön maksutta, niiden piti olla ohjelmistotoimittajista ja sovelluksista riippumattomia ja niiden määrittelyjen piti mahdollistaa koodiluetteloiden tai GESMESin helpot muutokset ja niiden oli voitava toimia tietoliikenteessä käytettävien vakioratkaisujen kuten sähköpostiohjelmien välityksellä. Kieleksi valittiin PERL, koska se vastasi suunnittelun tavoitteita mutta myös siksi, että siihen sisältyy lisäominaisuutena soveltuvuus rakenteisten kortisto-ohjelmätiedostojen käsittelyyn.

Työkalut mahdollistavat myös muodon ja koodien vahvistamisen sekä muunnokset rakenteisten kortisto-ohjelmätiedostojen ja GESMES-muodon välillä, mikä lisää tietojen tarkkuutta.

"MAKEDISI EDI Toolbox" -työkalut ottavat vastaan kumpaakin tiedostomuotoa, meriliikennettä varten suunniteltua GESMES-muotoa ja rakenteisia kortisto-ohjelmatiedostoja. Ainoa tuotettava muoto on GESMES, tarkoituksena on siirtyä yksinomaan GESMES-muotoisiin siirtoihin Euroopan tilastojärjestelmän yleisen tiedonsiirtopolitiikan mukaisesti.

Komission CIRCA-verkkosivuilla ylläpitämässä keskusteluryhmässä näiden työkalujen käyttäjät voivat saada tukea ja kertoa kokemuksiaan työkalujen käytöstä, esittää toivomuksia, tutustua usein esitettyihin kysymyksiin jne.

## 6. TILASTOTIETOJEN LEVITYS (9 ARTIKLA)

Komissio on suunnitellut kerättyjen tietojen sisällyttämistä Euroopan tilastojärjestelmän säännölliseen levitysohjelmaan, jossa monet tilastotiedot annetaan yleiseen levitykseen kaikkien julkisten ja yksityisten käyttäjien saataville ja etuoikeutettuun levitykseen tietojen toimittajille sekä komission energian ja liikenteen pääosastolle. Meriliikennettä koskevien tietojen levityksen tärkein tekninen ympäristö on NEW CRONOS -verkkotietokannan seitsemäs aihealue. Toimivaltaisilla kansallisilla viranomaisilla on tietokantaan vapaa pääsy ja yleisöllä on mahdollisuus ostaa tietokannasta otteita.

Lisäksi valikoituja tietoja on suunniteltu levitettäväksi CD-ROM-muodossa tai komission painetuissa julkaisusarjoissa kuten Statistics in focus, eri vuosikirjat ja Panorama on transport.

Tämä julkaisuohjelma vastaa toimivaltaisten kansallisten viranomaisten vuonna 1998 tehdyssä kyselyssä ja myöhemmin pidetyissä työryhmän kokouksissa ilmaisemia toiveita.

Siirtymäkauden aikana levittämisen suurimmat esteet johtuivat toisaalta siitä, että direktiivin mukaan levitystä koskevista järjestelyistä on päätettävä komitologiamenettelyä noudattaen, ja toisaalta siitä, että työryhmä ei ole vielä päässyt yksimielisyyteen siitä, miten yksityiskohtaisina tiedot olisi julkaistava. Toisaalta useimmat jäsenvaltiot sallivat tietojensa levityksen vain vastavuoroisuusperiaatteen mukaisesti, toisin sanoen samat tiedot on oltava saatavilla kaikista maista samaan aikaan. Täydellisten tietojen julkaiseminen ei ole mahdollista, koska monet maat eivät ole vielä toimittaneet tietojaan komissiolle. Vaikka kaikki maat olisivatkin toimittaneet tiedot ilmoitusvelvollisuutensa mukaisesti, ensimmäisten kolmen vuoden aikana myönnetyt poikkeukset direktiivin soveltamisesta aiheuttaisivat taulukoita laadittaessa huomattavia maiden välisiä eroja.

Vuoden 1999 kokouksessaan ja kirjallisen seurantatyön tuloksena työryhmä pääsi levittämisestä väliaikaiseen sopimukseen, jonka mukaan satamat ja rannikkoalueet julkistavat tiedot. Lisäksi sovittiin, että sopimusta tarkasteltaisiin julkaistavien tietojen tarkkuustason määrittelemiseksi, kun sen soveltamisesta on saatu kokemuksia.

Näissä sopimuksissa ei määritellä, mitä *pitää* julkistaa, vaan mitä *saa* julkistaa rikkomatta direktiivissä ja asiaa koskevissa säädöksissä annettuja luottamuksellisuutta koskevia sääntöjä. Jäsenvaltiot tarkastelevat parhaillaan tietojen

toimittajiensa kaupallisten tietojen luottamuksellisuutta koskevia huolenaiheita. Joistakin maista saaduista ensimmäisistä palautteista ilmeni erilaisia tietojen toimittajien näkemyksiä, jotka vaihtelivat ilmoittavan yksikön toimintamaan mutta myös koon perusteella (pienet satamat tai toiminnan harjoittajat pitävät yleensä toimintaansa koskevia tietoja arkaluontoisempina kuin suuret satamat tai toimijat).

Työryhmän sopimuksen perusteella on aloitettu menettely komission päätöksen tekemiseksi.

## 7. RAHOITUSOSUUS (11 ARTIKLA)

Direktiivin 11 artiklassa säädetään, että jäsenvaltiot saavat kolmen ensimmäisen vuoden aikana rahoitusapua direktiivin täytäntöönpanemiseksi tekemästään työstä aiheutuneisiin kustannuksiin.

Toimivaltaisille kansallisille viranomaisille täytäntöönpanosta aiheutuneet kustannukset olivat merkittävät. Kaikkien jäsenvaltioiden ilmoittamat ensimmäisten kahden varainhoitovuoden 1998 ja 1999 kokonaiskustannukset olivat yhteensä 3,61 miljoonaa euroa.

**Taulukko 2 Yhteenveto kaikista EU:n rahoitusosuuksista**

Jäsenvaltio	EU:n rahoitusosuus (1998 + 1999)
B	66 000
DK	128 000
D	150 000
EL	82 000
E	50 491
F	128 000
IRL	38 000
I	167 735
NL	58 000
P	20 000
FIN	16 000
S	37 000
UK	194 224
<b>Yhteensä</b>	<b>1 135 450</b>

Euroopan yhteisö on Direktiivin 11 artiklan 2 ja 3 mukaisesti tehnyt jäsenmaiden kanssa sopimuksen, jonka mukaan Euroopan yhteisö kattaa kolmanneksen aiheutuneista kustannuksista, eli 1,14 miljoonaa euroa. Huomioon otettu työ on käsittänyt sekä toimivaltaisten kansallisten viranomaisten tekemät mukautukset että ohjelmistovälineiden kehittämisen, joita toimivaltainen kansallinen viranomainen antaa satamiensa tai muiden tietojen toimittavien yksiköiden käyttöön.

Aiheutuneet kustannukset vaihtelivat huomattavasti jäsenvaltioittain pääasiassa meriliikennettä koskevien tietojen keruussa aikaisemmin vallinneen tilanteen mukaan. Joissakin maissa direktiivin soveltaminen toteutettiin yhdessä voimassa olevan tiedonkeruujärjestelmän nykyaikaistamisen kanssa.

Näiden jäsenvaltioiden täytäntöönpanokustannuksiin varattujen määrärahojen lisäksi Euroopan komissio on käyttänyt varoja järjestelmän täytäntöönpanemiseksi Eurostatissa ja niiden pilottihankkeiden rahoittamiseen, jotka on mainittu luvussa *Siirtymäaika*.

## **8. SOVELTAMISTA KOSKEVAT YKSITYISKOHTAISET SÄÄNNÖT JA MENETTELY (12 JA 13 ARTIKLA)**

Kaikki direktiivin soveltamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt on vahvistettava 13 artiklassa säädetyn hallintokomiteamenettelyn mukaisesti. Tähän mennessä direktiivin soveltamisesta on tehty kaksi komission päätöstä, joissa on yksityiskohtaiset säännöt. Päätökset sisälsivät ensimmäisen satamaluettelon ja tämän luettelon ensimmäiset muutokset. Lisäksi niissä täydennettiin ja mukautettiin direktiivin liitteitä.

Satamaluetteloja ja muita tietojen keruun tunnusmerkit sisältäviä liitteitä tarkastellaan säännöllisesti sen toteuttamiseksi, että ne kuvastavat satamien kautta kulkevia rahtimääriä ja matkustajavirtoja, sekä niiden mukauttamiseksi talouden ja tekniikan yleiseen kehitykseen. (Satamat, joiden kautta kulkeva rahtimäärä jää joinakin vuosina vähimmäismäärää alhaisemmaksi, voidaan pitää valikoitujen satamien luettelossa.)

Direktiivissä säädetty menettely vie tietyn ajan, jonka kuluessa lopulliset säännöt saadaan virallisesti hyväksytyksi. Siksi kysymyksissä, joissa kaikki tilastointiprosessiin osallistuvat kumppanit ovat yksimielisiä, voi olla järkevää vahvistaa käytännön ratkaisu ilman, että jokainen sääntö hyväksyttäisiin heti virallisesti. Näin on toimittu tiedonsiirtoa koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen yhteydessä, kun työryhmä teki komission ehdottamien vaihtoehtojen soveltamisesta epävirallisen sopimuksen.

## **9. TÄYTÄNTÖÖNPANO (14 ARTIKLA)**

Direktiivin 14 artiklassa säädetään, että jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan 1. tammikuuta 1997 mennessä ja ilmoitettava niistä komissiolle.

Siirtymäajan loppuun eli vuoden 1999 joulukuuhun mennessä kaikki jäsenvaltiot Irlantia lukuun ottamatta ovat ilmoittaneet direktiivin täytäntöönpanemiseksi toteuttamansa oikeudelliset ja hallinnolliset toimenpiteet. Komissio katsoi, että siirtymäajaksi myönnetyt poikkeukset kelpaavat perusteluksi täydellisen täytäntöönpanon viivästykselle kyseiseen ajankohtaan saakka.

Jäljempänä esitetään selvitys **oikeudellisen ja hallinnollisen täytäntöönpanon** yksityiskohtaisesta tilanteesta jäsenvaltioissa, komission päätöksellä 98/385/EY myönnettyistä **poikkeuksista** ja **toimitetuista tiedoista**. Selvitys kuvaa tilannetta marraskuussa 2000 ja perustuu komission kokemuksiin tietojen vastaanotosta sekä



työryhmän ja liikennetilastojen koordinoitukomitean kokouksissa esitettyihin kansallisten valtuuskuntien kertomuksiin.

### **9.1. Belgia**

Suurin osa merikuljetuksia koskevassa direktiivissä vaadituista tiedoista oli jo kerätty ministeriön asetukseen vuodelta 1975<sup>4</sup> perustuvissa Benelux-maiden ilmoituksissa 20 ja 21. Tullihallinnon kiertokirjeessä vuodelta 1997<sup>5</sup> on otettu käyttöön muiden tietojen keräämistä varten konttikuljetuksia ja ro-ro-yksiköitä varten lisäilmoituslomake, joka liitetään ilmoitukseen 20 ja 21. Kiertokirjeessä on nimenomaan viitattu neuvoston direktiiviin.

Kaikkien direktiivissä edellytettyjen tietojen keruu on ollut pakollista 1. päivästä helmikuuta 1997. Belgialle myönnettiin Antwerpenin sataman osalta poikkeus, joka koskee yhteyttä ja lastaus-/purkaussatamaa.

Belgia on toimittanut korjauksineen kaikki neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999. Tietojen toimittaminen on viivästynyt vuosi vuodelta vähemmän ja viimeiset vuotuiset tiedostot on toimitettu direktiivissä säädettyssä määräajassa.

### **9.2. Tanska**

Tanska on kerännyt meriliikennettä koskevia tietoja jo ennen neuvoston direktiivin antamista. Tietoja on kerätty kahdessa kyselytutkimuksessa, joista toinen koskee matkustajien ja tavaroiden kuljetuksia lauttaliikenteessä ja toinen kaikkien satamien kautta kulkevaa liikennettä. Direktiivin täytäntöönpanemiseksi vuonna 1997 otettiin käyttöön kolmas kysely, joka koskee suurten satamien tavaraliikennettä.

Tanskan tilastokeskus kerää tiedot 8. kesäkuuta 1966 hyväksytyyn lakiin nro 196<sup>6</sup> sisältyvän yleisvaltuutuksen nojalla. Direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ei edellyttänyt erillistä säädöstä.

Tanska on toimittanut komissiolle kaikki neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999 sekä vuoden 2000 ensimmäiseltä neljännekseltä. Ensimmäisiltä vuosineljänneksiltä annettujen tietojen koodauksessa aluksi ilmenneet tekniset ongelmat on ratkaistu. Tietojen toimittaminen on viivästynyt vuosi vuodelta vähemmän ja viimeiset vuotuiset tiedostot on toimitettu direktiivissä säädettyssä määräajassa.

### **9.3. Saksa**

Saksa on kerännyt meriliikennettä koskevia tilastotietoja vuodesta 1957 alkaen. Kaikkien direktiivissä säädettyjen muuttujien ja luokittelujen ottamiseksi huomioon

---

<sup>4</sup> "Arrêté ministériel du 13/11/75 relatif à la déclaration générale en matière de douane à l'entrée et à la sortie de navires." Julkaistu Moniteur belge -lehdessä 11.12.1975, s. 15811-15818. Voimassa 1.1.1976 alkaen.

<sup>5</sup> "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)". Tämä ilmoituslomake korvaa aikaisemman lomakkeen, joka otettiin käyttöön kiertokirjeellä N:o D.L. 1/7.887, 1.1.1995, ja joka tuli voimaan 1.1.1997.

<sup>6</sup> Myöhemmin tehdyin muutoksien (viimeisin muutos on 19.12.1992 annetussa laissa nro 1025).

voimassa olevaa lainsäädäntöä<sup>7</sup> muutettiin 17. joulukuuta 1999<sup>8</sup>. Muutoksessa on nimenomaan viitattu neuvoston direktiiviin 95/64/EY ja se tuli voimaan 1.1.2000.

Koska Saksalle on komission päätöksessä 98/385/EY myönnetty lukuisia poikkeuksia<sup>9</sup>, se voi soveltaa direktiiviä siirtymäaikana vuoden 1957 lakinsa mukaisesti. Poikkeukset koskevat matkustajatietoja ja direktiivin nimikkeistön käyttöä kaikkien muuttujien osalta paitsi ilmoittavan sataman ja aluksen koon osalta.

Saksa on toimittanut komissiolle neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot kaikilta viitevuosilta, mutta tietojen koodaus ja luokittelu noudattavat kansallista järjestelmää. Koska kansallinen järjestelmä poikkeaa direktiivissä määritellystä nimikkeistöstä, Eurostat on suodattanut toimitetut tiedot ja ne on sisällytetty Eurostatin laatimaan tietokantaan aggregaattimuodossa. Vuotuiset tiedot ja kolmannen ja neljännen vuosineljänneksen tiedot on toimitettu ajoissa.

#### 9.4. Kreikka

Direktiivin soveltamiseksi Kreikka on hyväksynyt kaksi säädöstä: ministeriön yleinen päätös matkustajien, tavaroiden ja ajoneuvojen merikuljetuksia koskevien erityisten tilastointitehtävien hoitamisesta ja niitä koskevista valtuuksista<sup>10</sup>, voimassa 1. päivästä tammikuuta 1997, ja kauppalaivaston tilastolaitoksen yleinen pysyvä kiertokirje matkustajien, tavaroiden ja liikkuvien yksiköiden (ajoneuvojen) merikuljetuksia koskevien erityisten tilastointitehtävien toteuttamisesta ja tilastollisen kirjaamisen yhdenmukaistamisesta EU:n direktiivin 95/64 mukaisesti<sup>11</sup>, voimassa 1. päivästä tammikuuta 1998.

Samanaikaisesti laadittiin uusi tietokonejärjestelmä ja uusi menetelmä sekä erillinen kyselylomake kotimaisilla ja kansainvälisillä reiteillä kuljetettavien matkustajien, liikkuvien yksiköiden ja tavaroiden kirjaamiseksi.

Kreikalle myönnettiin laajoja poikkeuksia, siirtymäaikana vaadittiin vain yhteenvedo tiedoista (tietoja yhteydestä, alustietoja ja rahtityyppiä koskevia tietoja ei vaadittu (joidenkin tietojoukkojen osalta)). Rahtitietojen kerääminen aloitettiin vuonna 1998. Kreikalla oli käytännön ongelmia tietojen toimittajien jättäessä vastaamatta kyselyihin, mikä viivästytti tietojoukkojen kokoamista.

---

<sup>7</sup> "Gesetz über die Statistik der Seeschiffahrt", 26.7.1957, voimassa 26.8.1957 alkaen, julkaistu BGBl:n konsolidoidun version osassa III, N:o 9510-4, ja "Verordnung über die Meldstellen für die Seeverkehrsstatistik", 24.4.1958, voimassa 1.5.1958 alkaen, julkaistu BAnz N:o 80, viimeksi muutettu 5.11.1992 annetulla asetuksella (BAnz s. 8761).

<sup>8</sup> "Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schiffahrt und des Güterkraftverkehrs", julkaistu BGBl, 22.12.1999, osa I, N:o 56, s. 2452.

<sup>9</sup> Kaikkien tiedostojen osalta osittainen poikkeus koskien lastaussatamaa, yhteyttä (rannikkoalue) ja rahtityyppiä; täydellinen poikkeus koskien matkustajamäärää tiedostoissa A3, D1 (aluksen rekisteröity kansallisuus); osittainen poikkeus koskien aluksen rekisteröityä kansallisuutta tiedostossa E1 ja alustyyppiä tiedostossa F1 (kaikki voimassa koko siirtymäajan).

<sup>10</sup> "Ανάθεση και έγκριση διενέργειας ειδικών στατιστικών εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, εμπορευμάτων και τροχοφόρων." N:o 6792/G-81, annettu 11.4.1997; virallinen lehti 333, 23.4.1997.

<sup>11</sup> "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". Kiertokirje 15.4.1998.

Kreikka on toimittanut vain yleiset rahtia ja matkustajia koskevat tiedot viitevuodelta 1997.

## 9.5. Espanja

Espanja on kerännyt meriliikennettä koskevia tilastotietoja jo ennen kuin neuvoston direktiiviä oli annettu, eikä se siksi pyytänyt poikkeuksia. Voimassa oleva lainsäädäntö mahdollistaa Espanjan viranomaisille direktiivin mukaisten tietojen keräämisen ja siirtämisen ilman muutoksia. Direktiivin täytäntöönpanoa varten tietojenkäsittelyn SIGMA-sovelluksesta kehitettiin toinen versio, joka sisältää kaikki direktiivissä vaaditut muuttujat, luokittelut ja koodit. Käytännössä ilmeni ongelma, joka koski tietojen keruuta lastaus-/purkaussatamasta, kun tämä näytti usein sekoittuvan kuljetettavan rahdin alkuperäiseen lähtöpaikkaan tai lopulliseen määränpäähän.

Espanja kuului ensimmäisiin maihin, jotka toimittivat tietoja komissiolle. Se on antanut kaikki neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999 ja tiedot on enenevässä määrin toimitettu aikataulussa. Monet suuret Espanjan satamat kuten Bilbao ja Valencia eivät ole kuitenkaan sisältyneet toimitettuihin tietoihin.

## 9.6. Ranska

Voimassa oleva lainsäädäntö on ollut riittävä tietojen keräämiseksi kahteen ensimmäiseen satamien luokkaan kuuluvista satamista eli seitsemästä suurimmasta satamasta, jotka ovat julkisia laitoksia, ja kansallisesti merkittävistä suurista satamista. Tietojen keräämiseksi merikuljetuksia koskevan direktiivin mukaisesti kolmanteen satamaluokkaan kuuluvista hajautetuista satamista, joiden on toimitettava tilastotiedot 8. elokuuta 1986 annetun asetuksen nojalla, annettiin ministeriön muutosasetus 28. joulukuuta 1999<sup>12</sup>.

Liikenneministeriö on toimittanut useisiin satamiin tietojärjestelmän, jonka avulla ne seuraavat liikennettä. Tämä ohjelma (TRITON) on mukautettu sekä direktiivin että kansallisen nykyaikaistamisohjelman vaatimuksia vastaavaksi. Muita ohjelmia käyttäville satamille ministeriö toimittaa mukautusmoduulit. Samalla aiotaan ottaa käyttöön kaikkien Ranskan meriliikennepalveluja hoitavien yksiköiden välinen intranet-verkko vuoden 2000 alussa.

Ranskalla on ollut joitakin käytännön ongelmia, jotka liittyvät vastaajien aktivoimiseen ja tiedonkulkuun satamista kansallisille viranomaisille.

Ranskalle myönnettiin kaikkia tietojoukkoja koskeva osittainen poikkeus rahtityypin osalta ja täydellinen poikkeus aluksen rekisteröidyn kansallisuuden osalta.

Ranska on toimittanut vain vuotuiset tiedot A3 vuosilta 1997 ja 1998 ja kaikki tiedot vuoden 2000 ensimmäiseltä neljännekseltä.

---

<sup>12</sup> Julkaistu 31.12.1999 JO:ssa ja Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logementin *Bulletin officiel* -julkaisussa 10.1.2000. Liitteet julkaistiin *Bulletin officiel* -julkaisussa 25.2.2000.

## **9.7. Irlanti**

Irlanti on tähän saakka kerännyt meriliikennetilastoja vuonna 1993 annetun tilastoja koskevan lain perusteella. Lakeja valmisteleva Parliamentary Draftsman's Office laatii parhaillaan täydentävää säädöstä. Uuden säädöksen myötä merikuljetuksia koskevien tietojen toimittaminen satamista (merikuljetuksia koskevan direktiivin mukaisesti) tulee pakolliseksi.

Säädöksen voimaantuloon saakka tietoja kerätään vapaaehtoisesti satamatyöryhmän (Ports Working Group, perustettu 1996) kanssa tehdyn sopimuksen mukaan, jotta vaaditut tilastotiedot saadaan kokoon. Tilastokeskus CSO on laatinut direktiivin raja-arvot ylittävien satamien (joiden on siksi toimitettava yksityiskohtaiset tiedot) kanssa yhteistyössä keskitetyn ilmoituslomakkeen, joka kuljetustoiminnan harjoittajien on täytettävä. Pieniä satamia varten, joiden ilmoittamat tiedot eivät ole yhtä yksityiskohtaisia, laadittiin toinen kyselytutkimus. Uusi kyselytutkimus "National Survey of Ports in Ireland" on ollut käytössä vuoden 1997 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen.

Irlanti on pyytänyt vain muutamia poikkeuksia, jotka koskevat erityisesti rahtityyppiin liittyviä tietoja. Komissio on saanut kaikki neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999 Rosslairen satamaa lukuun ottamatta. Liitettäessä tietoja yhteiseen tietokantaan havaittiin joitakin koodaukseen liittyviä ongelmia, jonka vuoksi kaikki tiedot toimitettiin uudelleen.

## **9.8. Italia**

Italiassa on tehty merikuljetustilastoja koskeva kyselytutkimus on vuodesta 1995 alkaen ja se kattaa osan direktiivissä vaadituista tiedoista. Italian lain mukaan kyselytutkimukseen vastaaminen on pakollista.

Kyselytutkimukseen kuulumattomien tietojen saamiseksi oli tiedonkeruumallia muutettava. Siksi Italia antoi hallinnollisen säännöksen meriliikenteen tilastotietoja koskevan uuden täysin tarkistetun kyselylomakkeen käyttöön otosta. Italiassa oli teknisiä ja hallinnollisia käytännön ongelmia tämän 1. päivästä tammikuuta 2000 alkaen käytetyn uuden mallin soveltamisessa.

Komission päätöksellä 98/385/EY myönnettyjen poikkeusten vuoksi direktiivin täysimääräinen soveltaminen alkoi vasta tammikuussa 2000. Siirtymäaikana direktiivissä säädetyistä nimikkeistöistä tarvitsi ilmoittaa vain alusten määränpää, lukumäärä, vetoisuus ja lasti yksikköä kohti.

Viitevuosilta 1997 ja 1998 Italia on toimittanut vain neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot (lukuun ottamatta tietoja A2 ja C1, joihin sovellettiin poikkeusta).

## **9.9. Alankomaat**

Alankomaat on kerännyt meriliikennettä koskevia tilastotietoja jo ennen kuin EY:n direktiiviä oli annettu. Alankomaiden kansalliseen lainsäädäntöön oli tehtävä joitakin teknisiä mukautuksia ja yksi muutos direktiivin panemiseksi täytäntöön. Muutos

tehtiin 5. heinäkuuta 1997 vahvistetulla päätöksellä<sup>13</sup>, jossa nimenomaan viitattiin EY:n direktiiviin.

Kolmen vuoden siirtymäajaksi Alankomaille myönnettiin osittainen poikkeus lastaus/purkaussatamaa, yhteyttä ja rahtityyppiä koskevien tietojen osalta.

Alankomaat on toimittanut komissiolle kaikki neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999. Direktiivissä säädettyä aikataulua on tavallisesti noudatettu annettaessa tietoja neljänneltä vuosineljännekseltä ja koko vuodelta. Poikkeuksen mukaisesti tiedot jaotellaan lastaus-purkausmaan mukaan eikä sataman tai rannikkoalueen mukaan. Tiedot on sisällytetty yhteiseen tietokantaan kansallisten koodien muuntamisen jälkeen. Kaikki vuoden 2000 ensimmäistä neljännestä koskevat tiedot on toimitettu käyttämällä direktiivissä tarkoitettuja koodeja.

#### **9.10. Portugali**

Meriliikennettä koskevien tilastotietojen keruuseen liittyvien perinteidensä ansiosta Portugalin ei tarvinnut pyytää poikkeuksia merikuljetuksia koskevan direktiivin mukaisista tiedonantovelvollisuuksistaan. Portugalin kansallinen tilastolaitos kerää ja toimittaa tiedot voimassa olevan tilastolain<sup>14</sup> nojalla ilman, että sitä tarvitsee muuttaa. Tiedot on kerätty uuden kyselytutkimuksen perusteella vuodesta 1997 kuukausittain ja vuosittain.

Portugalin satamat eivät toimittaneet matkustajatietoja koskevaa tietojoukkoa D1, koska yksikään niistä ei ylittänyt vuotuista 400 000 matkustajan rajaa.

Portugali oli ensimmäisiä maita, jotka alkoivat noudattaa direktiiviä täysimääräisesti tiedonkeruun ja kaikkien tietojen toimittamisen osalta. Kaikki vaaditut neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999 on toimitettu komissiolle. Tiedot on toimitettu yhä enenevässä määrin aikataulussa vuosien mittaan ja vuoden 2000 ensimmäistä neljännestä koskevat tiedot vastaanotettiin direktiivin mukaisesti. Joitakin koodeja koskeneet alkuvaiheen ongelmat on ratkaistu.

#### **9.11. Suomi**

Suomessa on perinteisesti kerätty meriliikennettä koskevia tilastotietoja. Tiedonkeruun oikeusperustana on vuoden 1990 laki<sup>15</sup>, jota on muutettu vuonna 1997<sup>16</sup> EY:n direktiivin soveltamiseksi. Suomen merenkululaitos antoi 16. joulukuuta 1996 hallinnollisen määräyksen<sup>17</sup> direktiivin soveltamisesta Suomen tilastojärjestelmässä.

---

<sup>13</sup> "Besluit van 5 juli, houdende vaststelling van bepalingen met betrekking tot de verstrekking van scheepvaartgegevens voor statistische doeleinden (Besluit statistische gegevens scheepvaartverkeer)", julkaistu Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden -lehdessä nro 341, 5.7.1997.

<sup>14</sup> "Lei N° 6/89, (Lei Assembleia Da Republica)", annettu 15.4.1989.

<sup>15</sup> "Merenkululaitoksesta annettu laki (13/1990)", voimassa 1.3.1990 alkaen.

<sup>16</sup> "Laki merenkululaitoksesta annetun lain 1 ja 2§:n muuttamisesta (N:o 1248/1997)", voimassa 1.1.1998 alkaen.

<sup>17</sup> Julkaistu Merenkululaitoksen tiedotuslehdessä nro 4, 1.1.1997, voimassa 1.1.1997 alkaen.

Suomi tarvitsi vain yhden osittaisen poikkeuksen, joka koski yhtä muuttujaa (rahtityyppi) vuonna 1997. Suomi onnistui ensimmäisenä maana toimittamaan tiedot direktiivissä säädettyjen määräaikojen mukaisesti.

Kaikki Suomea koskevat tiedot on toimitettu komissiolle viitevuosilta 1997–1999 ja vuoden 2000 ensimmäiseltä neljännekseltä. Tiedot eivät kuitenkaan kattaneet Suomen sisäistä liikennettä, jota koskevat tiedot pitäisi direktiivin mukaisesti myös toimittaa. Nämä tiedot on tulevaisuudessa lisättävä toimitettaviin tietoihin.

## 9.12. Ruotsi

Ruotsissa meriliikennettä koskevien tietojen keruu perustuu virallisia tilastoja koskevaan lakiin ja asetukseen vuodelta 1992.<sup>18</sup> Antamalla henkilöiden ja tavaroiden merikuljetusta koskevat määräykset vuonna 1996<sup>19</sup> ja ottamalla käyttöön uuden kyselytutkimuksen vuonna 1996 Ruotsi saattoi neuvoston direktiivin osaksi kansallista oikeusjärjestelmäänsä.

Ruotsille myönnettiin vuonna 1997 täydellinen poikkeus, joka koski yksiköiden lukumäärää, ja osittainen poikkeus, joka koski aluksen rekisteröityä kansallisuutta, lastaussatamaa, yhteyttä ja rahtityyppiä (tietojoukoissa A1 ja C1). Vuosiksi 1998 ja 1999 sille myönnettiin osittainen poikkeus rahtityyppiä koskevien tietojen osalta (tietojoukoissa A1 ja C1) ja täydellinen poikkeus tyhjiä yksiköitä koskevien tietojen osalta.

Ruotsi on toimittanut kaikki tarvittavat neljännesvuosittaiset ja vuotuiset tiedot viitevuosilta 1997–1999 sekä vuoden 2000 ensimmäiseltä neljännekseltä. Direktiivissä säädetyn tietojen toimittamista koskevan aikataulun noudattaminen ei ole vielä onnistunut. Tiedostojen ensimmäisiä lähetyseriä koskeneet ristiriitaisista koodeista johtuneet ongelmat ratkaistiin lähettämällä kaikki tiedot uudelleen.

## 9.13. Yhdistynyt kuningaskunta

Yhdistyneessä kuningaskunnassa tietojen keruun oikeusperusta on vuonna 1997 hyväksytty Statutory Instrument<sup>20</sup>. Matkustajatietojen keruu ei ole ongelma, koska järjestelmät niiden keräämiseksi ovat jo käytössä. Rahtitietojen osalta Yhdistynyt kuningaskunta oli kuitenkin tehnyt vain pääpiirteitä koskevan vuotuisen kyselyn. Yhdistynyt kuningaskunta on laatinut uuden keruujärjestelmän yksityiskohtaisempien tietojen saamiseksi neljännesvuosittain vuodesta 1997 alkaen. Suurin osa tiedoista kerätään kuljetusyriyksiltä ja kuljetusten välittäjiltä ja jonkin verran tietoja saadaan satamista tilastojen tarkistusta varten. Tietojen toimittajat saavat valita viidestä ilmoitusmenetelmästä, jotka vaihtelevat paperilla annettavista ilmoituksista täydellisiin OVT-menetelmiin. Noin 90 prosenttia kaikista ilmoituksista toimitetaan sähköisessä muodossa.

---

<sup>18</sup> "Lag om den officiella statistiken" (SFS 1992:889), hyväksytty 4.6.1992, voimassa 1.1.1993 alkaen, ja "Förordning om den officiella statistiken" (SFS 1992:1668), hyväksytty 17.12.1992.

<sup>19</sup> "Föreskrifter om uppgifter till statistik om person- och godstransporter inom sjöfart mm" (SIKA-FS 1996:01), hyväksytty 23.4.1996, voimassa 1.5.1996 alkaen.

<sup>20</sup> "The Statistical Returns (Carriage of Goods and Passengers by Sea) Regulations 1997" (Statutory Instrument 1997 No. 2330), annettu 24.9.1997, voimassa 1.11.1997 alkaen.

Yhdistyneelle kuningaskunnalle myönnettiin laajat poikkeukset rahtitietojen osalta, eli täydellinen poikkeus, joka koski tietojoukkoja F1/F2, ja poikkeus lastaus-/purkaussatamaa koskevien tietojen ilmoittamisesta, kaikkea rahtiliikennettä koskevista neljännesvuosi-ilmoituksista ja alusten rekisteröityä kansallisuutta koskevien tietojen ilmoittamisesta sekä osittainen poikkeus rahtityyppiä koskevien tietojen ilmoittamisesta.

Yhdistynyt kuningaskunta on jo toimittanut komissiolle neljännesvuosittaiset ja vuotuiset matkustajatiedot viitevuosilta 1997 ja 1998 sekä rahtitiedot ilman määräsatamaa vuosilta 1997 ja 1998. Vain tietojoukko D1 on toimitettu vuoden 1999 kaikilta neljänneksiltä. Kaikki tiedot on toimitettu vuoden 2000 ensimmäiseltä neljännekseltä.

#### **9.14. Norja**

Norja soveltaa 16. kesäkuuta 1989 annettua tilastoja koskevaa lakia nro 54, jossa Norjan laitokselle annetaan lailliset valtuudet kerätä direktiivissä vaaditut tilastotiedot. Direktiivin soveltamiseksi ei katsottu tarvittavan muita lainsäädännöllisiä toimenpiteitä. Norjan tilastolaitos on suunnitellut aloittavansa ilmoitusten tekemisen vuonna 1999.

Norja ei ole vielä toimittanut komissiolle mitään tietoja.

#### **9.15. Islanti**

Vaikka direktiivin saattaminen muodollisesti osaksi kansallista lainsäädäntöä saatettiin päätökseen vasta talvella 1998/1999, Islanti pystyi toimittamaan vuotuisen tietojoukkoon A3 sisältyvät yksityiskohtaiset tiedot vuodelta 1998 vain rahdista mutta ei matkustajista. Reykjavik on Islannin ainoa satama, josta on toimitettava yksityiskohtaiset tiedot.

Islanti toimitti vuodelta 1998 myös taulukot A1, A2 ja C1 mutta ilman yhteyttä, lastaus-/purkaussatamaa ja bruttopainoa koskevia tietoja.

Käytännössä Islannin tiedonkeruuseen liittyvät kaksi pääongelmaa ovat tietojen saanti yksittäisistä aluksista ja tiedot alusten lähtö- ja määräsataamasta.

### **10. PÄÄTELMÄ**

Merikuljetuksia koskevan direktiivin täytäntöönpanosta saadut kokemukset ovat olleet yleensä myönteisiä. Raportointijärjestelmän laatiminen 13 EU:n jäsenvaltiota varten, joilla on yhteensä lähes 1100 satamaa, vaati joka tasolla voimavaroja ja työtä niin satamilta, toimivaltaisilta kansallisilta viranomaisilta kuin myös komissiolta.

Kolmen vuoden siirtymäaika osoittautui riittäväksi mukautuksia varten. Tammikuuhun 2000 mennessä suurin osa jäsenvaltioista oli toteuttanut tarvittavat lainsäädännölliset ja hallinnolliset toimet ja oli valmis antamaan tarvittavat tilastoilmoitukset. Komissio on vastaanottanut marraskuuhun 2000 mennessä suurimman osan direktiivissä vaadituista ensimmäisiä kolmea viitevuotta koskevista tiedoista. Kerätyt tiedot ovat kuitenkin puutteelliset kolmen jäsenvaltion osalta, joiden meriliikenne on merkittävää. Tämä vaikeuttaa EU:n kokonaistilastojen laatimista ja tietojen yleistä levittämistä. Tietojen siirtämistä määräaikojen

mukaisesti on vielä parannettava, jotta meriliikennettä koskevat tiedot voitaisiin levittää luotettavasti ja riittävän ajoissa. Teknisesti tietojen siirtäminen komissiolle kehittyi ensimmäisten kolmen vuoden aikana myönteisesti tiedonsiirrossa käytettyjen sähköisten työkalujen ansiosta.

Yksityiskohtaista tiedonantovelvollisuutta koskevasta väliaikaisesta raja-arvosta ja siirtymäajaksi myönnettyistä poikkeuksista johtuu, että täydelliset matkustajien ja rahdin merikuljetuksia koskevat vertailukelpoiset tiedot saadaan käyttöön vasta viitevuodesta 2000 alkaen.

Muutamilla mailla on vielä ongelmia, jotka johtuvat kyselyihin vastauskadosta.

Verrattuna aikaan ennen direktiivin hyväksymistä, jolloin vain jotkin jäsenvaltiot toimittivat joitakin yleisiä ja yhdenmukaistamattomia tietoja vapaaehtoisesti, direktiivi merkitsee valtavaa edistysaskelta. Ensimmäistä kertaa EU:n/ETA:n alueen meriliikenteestä on saatavilla säännöllisesti tietoa, joka perustuu yhdenmukaistettuihin määritelmiin ja luokituksiin ja joka kattaa laajasti satamat ja indikaattorit.

Direktiivissä säädetyt menettelyt sen täytäntöönpanoa koskevien sääntöjen laatimiseksi ja sen mukauttamiseksi taloudelliseen kehitykseen ovat osoittautuneet toistaiseksi tyydyttäväksi. Direktiivin sisältöä ei ole lyhyellä aikavälillä tarkoitus pyrkiä muuttamaan. Tämän direktiivin mukaisesti toteutetut pilottitutkimukset voivat kuitenkin keskipitkällä aikavälillä aiheuttaa tarpeen tehdä muutoksia. Tätä asiaa tutkitaan, kun nykyisen järjestelmän mukaisten muuttujien keräämisestä on saatu lisää kokemusta.