



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 17.4.2007
COM(2007) 187 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**over de ervaring met de toepassing van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het
Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische
registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht**

INHOUDSOPGAVE

	SAMENVATTING	3
1	INLEIDING	3
1.1	ACHTERGROND EN DOELSTELLINGEN	3
1.2	BELEIDSCONTEXT	4
1.3	UITVOERINGSBEPALINGEN	5
1.4	BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN	5
2	UITVOERING VAN DE VERORDENING	6
2.1	PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN	6
2.1.1	Naleving van wettelijke verplichtingen	6
2.1.2	Last van de uitvoering en regelmatige gegevensverstrekking voor de rapporterende landen	8
2.1.3	Procedure voor de verzameling, opstelling en validatie van gegevens	9
2.1.4	Methodologische aspecten	9
2.2	RESULTATEN	9
2.2.1	Indiening en validatie van gegevens	9
2.2.2	Methodologische richtsnoeren	10
2.2.3	Gegevensverspreiding	10
3	CONCLUSIES	12
3.1	ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN	12
3.2	ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN	12

TABELLENOVERZICHT

Tabel 1: Naleving van de voorschriften van de verordening: indiening van gegevensverzamelingen per jaar	7
Tabel 2: Naleving van de voorschriften van de verordening: aantal rapporterende vliegvelden per gegevensverzameling en per jaar	8
Tabel 3: Passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht, per land: gegevens 2005 en groei 2003-2005	11

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de ervaring met de toepassing van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht

SAMENVATTING

Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht¹, bepaalt in artikel 9, lid 2, dat nadat gedurende drie jaar gegevens zijn verzameld, de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een verslag moet voorleggen over de ervaringen die zijn opgedaan bij de toepassing van die verordening. Met dit verslag wordt aan dit voorschrift voldaan, nu de gegevensverzameling van de eerste drie jaren is afgerond (2003-2005).

Na een algemene beschrijving van de achtergrond, de doelstellingen en de beleidscontext van de verordening worden enkele aspecten van de uitvoering ervan besproken. Het verslag geeft ook informatie over de belangrijkste resultaten. Het laatste deel bevat conclusies en mogelijke ontwikkelingen in de toekomst.

Door de uitvoering van deze verordening is er meer gedetailleerde informatie over het Europees passagiers- en vrachtvervoer door de lucht beschikbaar en zijn de kwaliteit en de tijdigheid van de gegevens verbeterd. De lidstaten hebben zich ingespannen om aan de eisen van de verordening te voldoen en de meeste ervan leven de vastgestelde termijnen na.

1 INLEIDING

1.1 ACHTERGROND EN DOELSTELLINGEN

In referentiejaar 1993 is begonnen met een vrijwillige verzameling van luchtvervoersstatistieken op basis van een met de lidstaten overeengekomen methodiek. Met de vaststelling van Verordening nr. 437/2003 werd de reeds gebruikte methodiek geformaliseerd en werden enkele extra elementen aan de te verstrekken gegevens toegevoegd. Deze verordening was dan ook bedoeld om de Commissie, de overige EU-instellingen, de nationale overheden en het grote publiek te voorzien van vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistieken over de ontwikkeling van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht in de Europese Unie.

De belangrijkste kenmerken van Verordening nr. 437/2003 zijn als volgt samen te vatten:

¹ Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 27 februari 2003 betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht, PB L 66 van 11.3.2003, blz. 1.

- De verplichting om gegevens te verstrekken wordt vastgesteld op luchthavenniveau. Er worden enkele groepen luchthavens gedefinieerd om een modulaire verdeling van de last voor de geëquiperden mogelijk te maken: van de middelgrote en grote luchthavens worden meer gegevens gevraagd, terwijl de kleinere luchthavens minder of geen gegevens hoeven te verstrekken.
- Er worden twee niveaus voor gegevensverstrekking vastgesteld, namelijk de etappe en de herkomst/bestemming van het vervoerde. Dit is van belang om de intra- en extracommunautaire luchtvervoersstromen, uitgedrukt in vliegtuigbewegingen (etappe) of bewegingen van de passagiers/vracht (herkomst en bestemming van het vervoerde) te kunnen volgen en om de direct doorreizende passagiers te onderscheiden.
- De informatie moet gescheiden worden verstrekt voor aankomst en vertrek en voor geregelde en niet-geregelde luchtdiensten. Hierdoor is een gedetailleerde analyse van de inkomende en uitgaande stromen en van de verschillende effecten van de geregelde en niet-geregelde diensten mogelijk, vooral op extracommunautair niveau.
- Ook de verstrekking van informatie over luchtvaartmaatschappijen wordt voorgeschreven, hoewel in deze verordening niet specifiek is vastgesteld welke gegevens moeten worden verstrekt. Dit is van belang om de liberalisering van de markten en, meer in het bijzonder, het concurrentieniveau op de verschillende routes en de opkomst van goedkope maatschappijen te kunnen volgen.
- Voor de informatie over de etappes worden drie extra variabelen gevraagd: aantal vluchten, type luchtvaartuig en beschikbare plaatsen. Deze informatie is relevant om de stromen van vliegveld naar vliegveld in detail te analyseren wat congestie, capaciteit en het gebruik van de luchtvlotten betreft.

1.2 BELEIDSCONTEXT

Voor de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is een optimale kennis van de omvang en de ontwikkeling van het passagiers- en vrachtvervoer door de lucht vereist. Volgens het Witboek "Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"² is het doel van het gemeenschappelijk vervoersbeleid in Europa een efficiënt en doeltreffend vervoerssysteem tot stand te brengen". Aan dit doel is vastgehouden in de Tussentijdse evaluatie van het Witboek³, hoewel het accent meer is komen te liggen op het verzekeren van duurzame mobiliteit in Europa. Aldus worden communautaire luchtvaartstatistieken gebruikt om het EU-vervoersbeleid en ander EU-beleid te kunnen formuleren, volgen en evalueren.

Deze gegevens worden steeds belangrijker voor de besluitvorming op EU-niveau. Zij worden bijvoorbeeld, op grond van de aan de Commissie toegekende bevoegdheid, in toenemende mate gebruikt voor de voorbereiding van onderhandelingen over luchtvervoersovereenkomsten met derde landen. De gegevens worden ook gebruikt voor het luchtverkeersbeheersysteem, de meting van passagiers- en vrachtstromen en de berekening

² COM(2001) 370 van 12 september 2001.

³ COM(2006) 314 van 22 juni 2006: "Europa duurzaam in beweging - Duurzame mobiliteit voor ons continent - Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie".

van de modale verdeling van het vervoer in de EU. Een ander voorbeeld is het gebruik van deze gegevens om binnenkomsten in de EU-grenzen op de luchthavens te meten.

Ook voor passagiersgegevens worden de luchtvaartstatistieken steeds relevanter omdat de gegevens over de aanschaf van tickets via geautomatiseerde boekingsystemen steeds minder representatief voor de totale markt worden, gezien het toenemend aantal boekingen via internet. Bovendien is het zeer moeilijk om de verzamelde informatie over het type dienst (geregeld/niet-geregeld) van andere bronnen te betrekken, hoewel deze bijzonder relevant is voor sommige routes buiten de EU, waar niet-geregelde passagiersdiensten de overhand hebben.

Voor vrachtvervoer door de lucht kan deze informatie, waarvoor geen alternatieve bronnen bestaan, door de betere dekking en de verhoogde gegevenskwaliteit frequenter worden gebruikt.

Andere voorbeelden van het gebruik van deze gegevens voor beleidsdoeleinden:

- De mogelijkheid om codes van luchtvaartmaatschappijen te laten vermelden op grond van de vereisten van de verordening is nuttig om de mededinging en staatssteun te volgen.
- De verzamelde gegevens over kleine en middelgrote luchthavens is nuttig voor regionaal beleid.
- Het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart is eveneens geïnteresseerd in het gebruik van deze gegevens voor veiligheidsdoeleinden.
- Er is ook een mogelijkheid om deze gegevens te gebruiken voor milieubeleid (bv. emissies en geluid).

1.3 UITVOERINGSBEPALINGEN

Verordening nr. 437/2003 verleent de Commissie uitvoeringsbevoegdheden die moeten worden uitgeoefend door middel van een comitéprocedure zoals uiteengezet in de artikelen 10 en 11. Eurostat heeft deze procedure gebruikt om een reeks maatregelen vast te stellen die verschillende aspecten van de uitvoering van de verordening dekken. Deze voorschriften worden vastgesteld in de vorm van verordeningen van de Commissie na advies van het Comité statistisch programma.

Tot nu toe zijn er twee uitvoeringsverordeningen vastgesteld en is de procedure in gang gezet om de volgende in 2007 vast te stellen.

Verordening nr. 1358/2003⁴ van de Commissie omvat een zeer uitgebreide reeks uitvoeringsmaatregelen, met name de lijst van communautaire luchthavens en de toegestane ontheffingen per lidstaat, technische regelingen voor de indiening van gegevens, alsmede een herziening van de definities, de nomenclatuur, de codering en de in te dienen gegevensverzamelingen.

⁴ Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie van 31 juli 2003 tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 437/2003 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de statistische registratie van het passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht en tot wijziging van de bijlagen I en II daarbij, PB L 194 van 1.8.2003, blz. 9.

Verordening nr. 546/2005⁵ van de Commissie is voornamelijk bedoeld om de uitbreiding van de EU met tien nieuwe lidstaten in 2004 te verwerken en bevat dan ook een lijst van de desbetreffende luchthavens en de aangevraagde ontheffingen.

Naar verwachting zal in 2007 een ontwerpverordening van de Commissie worden goedgekeurd. Deze omvat een volledige herziening van de lijst van communautaire luchthavens die vanaf januari 2007 van toepassing zal zijn. Deze lijst bevat geen ontheffingen, aangezien deze alle in 2006 zijn verstreken.

1.4 BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN

Verordening nr. 437/2003 is in al haar onderdelen rechtstreeks in alle lidstaten toepasselijk en hoeft niet in nationale wetgeving te worden omgezet. Niettemin bood deze verordening de mogelijkheid om ontheffingen toe te kennen voor bepaalde luchthavens, gegevensverzamelingen en variabelen volgens bepaalde voorschriften en voor een maximumperiode van drie jaar (tot en met 2005).

Roemenië en Bulgarije hebben zich beide bereid verklaard bij hun toetreding volledig aan de EU-wetgeving op dit gebied te voldoen zonder ontheffingen aan te vragen. De lijst met luchthavens van deze twee nieuwe lidstaten is opgenomen in het Toetredingsverdrag met Bulgarije en Roemenië, onder de technische aanpassingen aan het acquis op het gebied van de statistiek.

Wat de kandidaat-lidstaten betreft, verstrekken Kroatië en Turkije geaggregeerde gegevens op luchthavenniveau, terwijl de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië geen enkele informatie stuurt.

In 2003 is Verordening nr. 437/2003 bij besluit van het Gemengd Comité van de EER⁶ formeel opgenomen in bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-overeenkomst. Op grond van dit besluit moeten IJsland en Noorwegen de door de verordening vereiste gegevens indienen, maar heeft Liechtenstein een ontheffing.

Gegevens op basis van de beginselen van de verordening worden ook ingediend door Zwitserland op grond van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat over samenwerking op het gebied van statistiek⁷.

⁵ Verordening (EG) nr. 546/2005 van de Commissie van 8 april 2005 tot aanpassing van Verordening (EG) nr. 437/2003 wat de codering van het land van aangifte betreft, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1358/2003 van de Commissie, wat de bijwerking van de lijst van communautaire luchthavens betreft, PB L 91 van 9.4.2005, blz.5.

⁶ Besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 132/2003 van 26 september 2003 tot wijziging van bijlage XXI (Statistiek) bij de EER-overeenkomst, PB L 331 van 18.12.2003, blz. 68.

⁷ Ondertekend op 26 oktober 2004 en goedgekeurd bij Besluit van de Raad van 27 februari 2006 betreffende de sluiting van de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat over samenwerking op het gebied van statistiek, PB L 90 van 28.3.2006, blz. 1-21.

2 UITVOERING VAN DE VERORDENING

2.1 PROBLEMEN DIE ZICH HEBBEN VOORGEDAAN

2.1.1 Naleving van wettelijke verplichtingen

De naleving van de in de verordening vervatte verplichting tot indiening van gegevens is tijdens de relevante periode verbeterd. De gegevensverstrekking in 2003 leverde, hoewel deze over het geheel gezien tamelijk volledig was, voor sommige rapporterende landen specifieke problemen op wat de frequentie van de gegevensverzamelingen of leemten in de indiening van bepaalde elementen betreft (vliegtuigbewegingen, direct doorreizende passagiers of beschikbare plaatsen). De gegevensverstrekking is in de volgende twee jaren verbeterd, vooral wat de frequentie van de gegevensverzamelingen betreft, die nu volledig in acht wordt genomen.

Tabel 1 laat de status van de gegevensverschaffing voor de periode 2003-2005 zien per gegevensverzameling en per frequentie. Op grond van Verordening nr. 1358/2003 moesten de gegevensverzamelingen A1 en B1 maandelijks (driemaandelijks was alleen in 2003 toegestaan) en gegevensverzameling C1 ten minste jaarlijks worden ingediend.

Tabel 1: Naleving van de voorschriften van de verordening: indiening van gegevensverzamelingen per jaar

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
België	M	M	D	M	M	J/M	M	M	J/M
Tsjechië	D	D	D	M/D	M/D	M/D	M	M	M
Denemarken	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Duitsland	M	M	J	M	M	J	M	M	-
Estland	D	-	D	D	D	D/J	M	M	D
Griekenland	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spanje	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Frankrijk	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ierland	M	-	-	M	M	J/M	M	M	J/M
Italië	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cyprus	D	D	D	M/D	M/D	M/D	M	M	M
Letland	M	-	D	M	M	M/D	M	M	M
Litouwen	-	J	D	-	D	D	M	M	M
Luxemburg	J	-	J	J	-	-	M	-	-
Hongarije	M	M	M	M	M	M	M	M	J/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nederland	M	M	J	M	M	-	M	M	-
Oostenrijk	M	M	J	M	M	J	M	M	J
Polen	-	-	J	M	M	J/M	M	M	J/M
Portugal	D	D	D	M	M	M	M	M	M
Slovenië	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slowakije	D	D	D	M/D	M/D	M/D	M	M	M
Finland	M	M	J/M	M	M	J/M	M	M	J/M
Zweden	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Verenigd Koninkrijk	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgarije	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Roemenië	-	D	D	D	D	D	M	M	M
Kroatië	-	-	-	-	-	J	-	-	J
Turkije	-	-	M	-	-	M	-	-	M
IJsland	M	M	J/M	M	M	J/M	M	M	J/M
Noorwegen	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Zwitserland	D	D	J	M	M	J	M	M	J

LEGENDA: M: maandelijks; D: driemaandelijks; J: jaarlijks; -: niet ingediend

In enkele lidstaten doen zich nog problemen voor. De belangrijkste kwesties zijn de verstrekking van behoorlijke gegevens over vrachtvervoer, de verschaffing van gegevensverzameling C1 en kwaliteitsproblemen met de gegevens over de beschikbare plaatsen. In de meeste gevallen voeren de betrokken landen echter correctiemaatregelen uit of zijn zij van plan hun systeem te verbeteren om volledig aan de wettelijke vereisten te voldoen.

Met de toepassing van de toegestane afwijkingen zijn er geen bijzondere problemen vastgesteld. De landen die deze hadden aangevraagd, zijn na het verstrijken ervan begonnen met de verstrekking van de vereiste gegevens. Enkele landen hebben zelfs besloten om er niet gedurende de hele toegestane periode gebruik van te maken en

hebben de gegevens verstrekt voordat dit verplicht was. Het aantal rapporterende luchthavens per land wordt vermeld in tabel 2.

Tabel 2: Naleving van de voorschriften van de verordening: aantal rapporterende luchthavens per gegevensverzameling en per jaar

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
België	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Tsjechië	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Denemarken	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Duitsland	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estland	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Griekenland	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spanje	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Frankrijk	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Ierland	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italië	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Cyprus	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Letland	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Litouwen	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Hongarije	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nederland	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Oostenrijk	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polen	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugal	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovenië	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slowakije	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finland	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Zweden	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Verenigd Koninkrijk	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgarije	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Roemenië	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Kroatië	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turkije	:	:	14	:	:	15	:	:	14
IJsland	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Noorwegen	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Zwitserland	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Last van de uitvoering en regelmatige gegevensverstrekking voor de rapporterende landen

Om aan der verordening te voldoen, moest in de meeste rapporterende landen een nieuwe procedure voor de verzameling en samenstelling van gegevens worden ingevoerd. In andere landen was verlenging of aanpassing van de bestaande procedures nodig. In zeer sporadische gevallen zijn er geen specifieke maatregelen genomen omdat de bestaande procedures voldoende waren om aan de vereisten te voldoen. De verordening voorzag niet in financiële ondersteuning om de kosten van de uitvoering ervan te dekken.

De met de regelmatige gegevensverstrekking gepaard gaande werklast wordt door de meeste rapporterende landen aanvaardbaar genoemd. Toch is de last in sommige landen aanzienlijk, vooral voor de luchthavens als oorspronkelijke gegevensverstrekker.

Wat de kosten betreft, leverde een voorstudie die in 2006 in opdracht van de Werkgroep voor programmering en coördinatie van het Europees Statistisch Systeem werd verricht, een zeer heterogeen resultaat op, met van land tot land sterk verschillende gemiddelde jaarkosten per rapporterende luchthaven. Tot op zekere hoogte is dit het gevolg van de per land verschillende positie van de voor de verschaffing van gegevens aan Eurostat bevoegde nationale autoriteit ten opzichte van de nationale gegevensverstrekkers, doorgaans de luchthavens. De functie van bevoegde nationale autoriteit kan worden vervuld door het nationaal bureau voor de statistiek, de burgerluchtvaartautoriteit, het ministerie van Verkeer of zelfs – in rapporterende landen met slechts één luchthaven – het bestuur van de luchthaven.

2.1.3 Procedure voor de verzameling, samenstelling en validatie van gegevens

De procedure voor de verzameling en samenstelling van gegevens in de rapporterende landen verloopt volgens een traditionele informatiestroom van beneden naar boven. Doorgaans begint deze stroom bij de luchtvaartmaatschappijen en/of de afhandelingsbedrijven die de informatie verstrekken aan de luchthavenorganisatie, gewoonlijk op basis van elektronische standaardberichten over vliegbewegingen. Vervolgens sturen de luchthavens de informatie naar de bevoegde nationale autoriteit die de nationale gegevens samenstelt, valideert en bij Eurostat indient.

Er zijn echter enkele uitzonderingen op deze algemene gang van zaken. In sommige gevallen gebruiken de luchthavens hun eigen databanken of bronnen om de informatie te verschaffen, met name voor bepaalde variabelen die voor gegevensverzameling C1 worden gevraagd, zoals vliegtuigbewegingen. In andere gevallen dienen de luchtvaartmaatschappijen of de afhandelingsbedrijven de informatie rechtstreeks bij de bevoegde nationale autoriteit in.

Alle bevoegde nationale autoriteiten voeren validatiecontroles uit voordat zij de informatie aan Eurostat sturen, en zij gebruiken hierbij zelfontwikkelde controleprocedures en/of een door Eurostat geleverd computerprogramma voor prevalidatie. De validatievoorschriften betreffen veel aspecten van de procedure, met inbegrip van gegevensformaat, codering, consistentie tussen gegevensverzamelingen en variabelen, enz.

2.1.4 Methodologische aspecten

De methodologische bepalingen van uitvoeringsverordening nr. 1358/2003 hebben een gemeenschappelijk kader geschapen voor een geharmoniseerde gegevensverzameling en de productie van vergelijkbare resultaten. Tijdens de betrokken periode zijn er geen belangrijke methodologische kwesties opgeworpen.

2.2 RESULTATEN

2.2.1 *Indiening en validatie van gegevens*

Artikel 7 van Verordening nr. 437/2003 bepaalt dat de indiening van de gegevens uiterlijk zes maanden na het verstrijken van de waarnemingsperiode moet plaatsvinden. Tijdens de betrokken periode is de naleving van deze termijn aanzienlijk verbeterd. Thans wordt deze termijn doorgaans in acht genomen en is deze in veel gevallen aanzienlijk verkort.

Wat de technische regelingen voor de indiening van gegevens betreft, is er een hoog niveau van standaardisering bereikt. De gegevens worden elektronisch bij Eurostat ingediend met inachtneming van de vereiste structuur van de gegevensbestanden en het recordformaat. Dit maakt een snelle integratie van de informatie in de productiedatabank van Eurostat en een snelle opsporing van fundamentele fouten en onbekende codes mogelijk.

Zodra de gegevens in de Eurostatdatabank zijn opgeslagen, worden er gedetailleerde validatieprocedures toegepast om de kwaliteit van de toegezonden gegevens te garanderen. De validatie omvat de interne consistentie van de gegevensverzamelingen, de consistentie in de tijd, de coherentie tussen de gegevensverzamelingen en een vergelijking van de resultaten voor routes die door twee rapporterende landen worden gedeeld.

Het algemene kwaliteitsniveau van de gegevens is hoog te noemen. Deze constatering is gebaseerd op de invoering van een degelijk gemeenschappelijk methodologisch kader, op de inspanningen in de opstellings- en validatieprocedures op nationaal niveau en op de vervolgens bij Eurostat uitgevoerde kwaliteitscontroles voordat de gegevens worden verspreid.

2.2.2 *Methodologische richtsnoeren*

Eurostat heeft voor de lidstaten en andere rapporterende landen een *Reference Manual on Air Transport Statistics* (referentiehandleiding voor luchtvervoersstatistiek) opgesteld met richtsnoeren voor de uitvoering van de verordening. De referentiehandleiding wordt regelmatig bijgewerkt en bevat de meest recente informatie, documentatie of richtsnoeren die voor de verzameling van deze statistieken van belang zijn.

2.2.3 *Gegevensverspreiding*

Op grond van artikel 3 van Verordening nr. 1358/2003 mag de Commissie alle gegevens verspreiden die door de lidstaten niet vertrouwelijk zijn verklaard. In de praktijk hebben zeer weinig landen van deze bepaling gebruikgemaakt en mag veruit het grootste deel van de bij Eurostat ingediende gegevens worden verspreid.

Toch is de verspreiding van de informatie over luchtvaartmaatschappijen beperkt tot geaggregeerde waarden voor maatschappijen met en zonder EU-vergunning. De verschaffing van gedetailleerde informatie over luchtvaartmaatschappijen is facultatief, en in de praktijk verschaffen veel landen door beperkingen op nationaal niveau in verband met de vertrouwelijkheid de informatie niet of beperken zij deze tot geaggregeerde waarden.

Eurostat verspreidt de verzamelde gegevens via zijn verspreidingsdatabank die vrij toegankelijk is op de Eurostatwebsite. In verband met formaatbeperkingen wordt er een drempelstructuur voor de verspreiding van de gegevens over de stromen van vliegveld naar vliegveld (vliegroutes) toegepast. Eurostat verspreidt deze informatie via specifieke publicaties zoals de reeks *Statistics in Focus* of *news releases* (nieuwsberichten) waarin de gegevens voor de media en het grote publiek worden uitgelegd.

Tabel 3 bevat kerngegevens over het Europees luchtvervoer die op basis van deze verordening zijn verzameld.

Tabel 3: Passagiers-, vracht- en postvervoer door de lucht, per land: gegevens 2005 en groei 2003-2005

	Passagiers		Vracht en post	
	Gegevens 2005	Groei 2003-2005	Gegevens 2005 (in ton)	Groei 2003-2005
België	17 813 943	18,0%	694 523	14,5%
Tsjechië	11 265 764	45,2%	56 259	5,7%
Denemarken ²	22 172 778	14,1%	7 465	-17,0%
Duitsland	145 977 422	20,5%	3 005 967	23,0%
Estland	1 393 105	96,2%	9 739	92,8%
Griekenland	30 798 527	9,3%	105 502	-23,0%
Spanje	143 679 871	19,5%	526 125	19,6%
Frankrijk	107 955 149	12,1%	1 476 721	4,3%
Ierland	24 254 298	24,4%	89 356	114,6%
Italië	87 906 423	18,9%	754 302	10,3%
Cyprus	6 782 277	11,6%	39 220	23,3%
Letland	1 872 040	165,5%	15 428	14,0%
Litouwen	1 434 241	98,7%	9 580	83,6%
Luxemburg	1 538 152	6,1%	624 803	3,7%
Hongarije	8 048 760	60,6%	55 472	9,8%
Malta	2 757 240	4,1%	16 891	2,2%
Nederland	46 433 037	12,8%	1 550 736	11,7%
Oostenrijk	19 684 822	24,6%	181 533	41,0%
Polen ¹	7 080 325	16,2%	31 130	-48,3%
Portugal	20 272 160	14,3%	129 516	4,8%
Slovenië ¹	1 217 167	16,3%	4 549	-27,1%
Slowakije	1 582 978	152,9%	4 069	-68,3%
Finland	12 348 113	17,4%	119 569	33,3%
Zweden	22 899 135	12,0%	:	-
Verenigd Koninkrijk	204 013 386	14,7%	2 450 838	7,2%
Europese Unie 25¹	705 820 750	8,5%	10 953 661	3,5%
Bulgarije	5 022 584	40,5%	16 845	8,5%
Roemenië	3 493 783	28,6%	17 980	13,5%
Kroatië ¹	3 915 666	18,7%	18 109	82,3%
Turkije	53 515 594	58,9%	333 511	19,5%
IJsland	2 111 100	35,2%	62 969	38,7%
Noorwegen	:	-	:	-
Zwitserland	28 876 072	12,5%	334 024	3,8%

Bij de berekening van de EU-aggregaten worden dubbelstellingen tussen EU-partnerluchthavens uitgesloten.

¹ In verband met de beschikbare gegevens is alleen de groei tussen 2004 en 2005 berekend.

² In de Deense vrachtgegevens blijven de gegevens van de luchthaven Kopenhagen/Kastrup buiten beschouwing omdat deze niet beschikbaar zijn.

3 CONCLUSIES

De ervaringen met en de resultaten van de uitvoering van Verordening nr. 437/2003 zijn in hun geheel zeer positief te noemen. Hoewel er vóór de vaststelling van de verordening al een dergelijk systeem functioneerde, hebben de verrichte werkzaamheden en de gebruikte bronnen, op nationaal en op Eurostatniveau, om aan de wettelijke vereisten te voldoen, een snelle productie van vergelijkbare en betrouwbare resultaten mogelijk gemaakt. Dit geldt met name voor de tien in 2004 tot de EU toegetreden lidstaten, die weinig ervaring met de verzameling van luchtvervoersgegevens hadden.

De meeste kwesties die verband houden met de uitlegging van de verordening, verzameling, samenstelling, indiening en validatie van gegevens zijn aan de orde gesteld en doeltreffend opgelost. De uitvoering van deze verordening heeft ertoe geleid dat er meer gedetailleerde informatie over de sector beschikbaar is en dat de kwaliteit en de tijdigheid van de gegevens zijn verbeterd. Wat het gebruik van de gegevens betreft, kan worden opgemerkt dat de verkregen resultaten onmiddellijk voor beleidsvorming zijn gebruikt, en vooral voor de ontwikkeling, de uitvoering en het volgen van beleid voor de luchtvervoerssector op nationaal en EU-niveau. De gegevensverspreiding via verschillende overheidsmiddelen heeft het hele proces zichtbaarder gemaakt en zorgt ervoor dat de burger een tegenprestatie ontvangt voor de gedane investeringen.

3.1 ONTWIKKELINGEN OP KORTE TERMIJN

Op korte termijn moet vooral aandacht worden besteed aan de volgende kwesties:

- Verdere verbetering van de gegevenskwaliteit voor bepaalde elementen. Sommige rapporterende landen moeten extra inspanningen leveren om regelmatig betrouwbare en vergelijkbare gegevens te verschaffen voor de vrachtvariabelen, de informatie over de beschikbare plaatsen of enkele van de elementen in gegevensverzameling C1.
- Verstrekking van informatie over luchtvaartmaatschappijen. De verstrekking van informatie over luchtvaartmaatschappijen waarin ten minste een onderscheid tussen de maatschappijen binnen en buiten de EU moet worden gemaakt, moet voor alle lidstaten een bereikbaar doel zijn zonder dat zij afbreuk aan hun beperkingen in verband met geheimhouding moeten doen. Bovendien kan het onder bijzondere omstandigheden – zoals bij onderhandelingen over luchtvervoersovereenkomsten met derde landen – noodzakelijk zijn een procedure vast te stellen waarvoor de Commissie de lidstaten kan vragen gedetailleerde informatie over luchtvaartmaatschappijen te verstrekken die buiten het kader van de regelmatige gegevensverstrekking valt.
- Uitbreiding van de EU met Bulgarije en Roemenië. Eurostat zal er met name op toezien dat deze twee lidstaten aan de EU-wetgeving betreffende luchtvervoersstatistieken voldoen.

3.2 ONTWIKKELINGEN OP LANGE TERMIJN

Op lange termijn moet de gegevensverzameling vermoedelijk worden uitgebreid tot nieuwe variabelen zoals: werkelijke oorsprong/eindbestemming van passagiers wanneer de reis meerdere vluchten omvat (ten minste voor passagiers die één ticket voor de hele reis hebben); nationaliteit van inkomende passagiers van buiten de EU; ticketprijzen; aantal direct doorreizende passagiers (d.w.z. transferpassagiers) per luchthaven of een onderverdeling van het aantal bewegingen naar periode van de dag en naar techniek volgens normen voor gecertificeerde geluidsniveaus.

Deze variabelen komen aan de orde wanneer er nieuwe beleidsbehoeften ontstaan en vallen buiten de huidige reikwijdte van de verordening. De rapporterende landen hebben echter duidelijk aangegeven dat het verzamelen van dergelijke informatie op het ogenblik niet mogelijk is en dat iedere bijkomende last in verband met de verzameling van luchtvervoersstatistieken deugdelijk moet worden gemotiveerd.

Niettemin kunnen er ten minste twee toekomstige ontwikkelingen worden overwogen die geen verband houden met nieuwe gegevenseisen:

- Een verkorting van de periode voor de indiening van de gegevens tot vijf maanden na het eind van de waarnemingsperiode, in overeenstemming met de verzameling van statistische gegevens van andere vervoerswijzen.
- Uitbreiding van de geografische dekking als gevolg van hetzij uitbreidingen van de EU, hetzij de vrijwillige medewerking van derde landen via samenwerkingsovereenkomsten.