

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 1.3.2010
KOM(2010)64 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**om erfarenheterna av tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG)
nr 1365/2006 av den 6 september 2006 om statistik över godstransporter på inre
vattenvägar**

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET
om erfarenheterna av tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG)
nr 1365/2006 av den 6 september 2006 om statistik över godstransporter på inre
vattenvägar

INNEHÅLL

	SAMMANFATTNING.....	3
1	INLEDNING.....	3
1.1	BAKGRUND OCH MÅL.....	3
1.2	POLITISKT SAMMANHANG.....	4
1.3	GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER.....	4
1.4	MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS.....	5
2	FÖRORDNINGENS GENOMFÖRANDE.....	5
2.1	PROBLEM SOM UPPSTÅTT.....	5
2.1.1	Iakttagande av rättsliga skyldigheter.....	5
2.1.2	De uppgiftslämnande ländernas bördor i samband med tillämpning av förordningen och regelbunden inlämning av uppgifter.....	7
2.1.3	Insamling och sammanställning av uppgifter samt valideringsförfarande.....	7
2.1.4	Metodfrågor.....	7
2.2	RESULTAT.....	8
2.2.1	Överföring och validering av uppgifter.....	8
2.2.2	Metodvägledning.....	8
2.2.3	Spridning av uppgifterna.....	8
3	SLUTSATSER.....	9
3.1	UTVECKLING PÅ KORT SIKT.....	10
3.2	UTVECKLING PÅ LÅNG SIKT.....	10

TABELLER

Tabell 1:	Överensstämmelse med kraven i förordningen: inlämning av uppgifter per år.....	6
Tabell 2:	Godstransporter på inre vattenvägar per land: uppgifter för 2008 och ökning 2007–2008.....	9

SAMMANFATTNING

I artikel 8 i parlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar¹ anges att kommissionen, senast den 15 oktober 2009 och efter att ha hört kommittén för det europeiska statistiksystemet (tidigare kommittén för det statistiska programmet), ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av förordningen. Syftet med denna rapport är att uppfylla det kravet.

I denna rapport beskrivs lagstiftningens bakgrund, mål och politiska sammanhang. Därefter behandlas frågor med anknytning till tillämpningen och de huvudsakliga resultaten beskrivs. I den sista delen av rapporten presenteras slutsatser och den tänkbara framtida utvecklingen beskrivs.

Förordningen har resulterat i en ökad mängd detaljerad information om godstransporter på inre vattenvägar i Europa och bättre kvalitet och aktualitet hos uppgifterna. Medlemsstaterna har gjort stora ansträngningar för att uppfylla förordningens krav, och de flesta av dem iaktar tidsfristerna.

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH MÅL

Uppgifter om godstransporter på inre vattenvägar började samlas in 1982 i enlighet med rådets direktiv 80/1119/EEG. Det gamla direktivet hade flera brister som försvårade övervakningen av detta transportsätt. Genom förordning (EG) nr 1365/2006 åtgärdades dessa brister och fastställdes gemensamma bestämmelser för statistik över transporter på inre vattenvägar.

Förordningen utformades för att kommissionen, andra EU-institutioner, medlemsstaternas regeringar och allmänheten skulle få tillgång till jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och omfattande statistiska uppgifter om godstransporter på inre vattenvägar i EU.

De viktigaste kraven i förordning (EG) nr 1365/2006 kan sammanfattas på följande sätt:

- Endast medlemsstater där den totala varumängd som årligen transporteras (på inre vattenvägar) överstiger en miljon ton behöver tillhandahålla de begärda uppgifterna.
- Observationsperioderna är kvartal och år; för att minska bördan på medlemsstaterna krävs inga månadsvisa uppgifter.
- Begränsad insamling av uppgifter medges för medlemsstater utan någon internationell trafik eller transittrafik på inre vattenvägar, men där den totala varumängd som årligen transporteras på inre vattenvägar, på nationell nivå, överstiger en miljon ton.
- Det finns en förenklad fartygsklassificering och ett nytt informationsfält för att skilja mellan lastade och tomma fartyg och containrar.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 av den 6 september 2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar, EUT L 264, 25.9.2006, s. 1.

- Fraktdata samlas även in för containertransporter.
- Uppgifter om geografiskt ursprung och destination måste lämnas på NUTS 2-nivå.

1.2 POLITISKT SAMMANHANG

Transporter på inre vattenvägar spelar en viktig roll (omkring 5–6 % i tonkilometer) för landtransporten av varor i EU.

Transporter på inre vattenvägar i EU kännetecknas framför allt av följande:

- Tillgången till ett omfattande vattenvägnät (mer än 37 000 km). Tjugo medlemsstater har inre vattenvägar och tolv av dem har ett sammanhängande vattenvägnät.
- Tillförlitlighet, säkerhet och liten inverkan på miljön.
- Hög säkerhet, vilket är särskilt viktigt för transport av farligt gods.
- Hög energieffektivitet. Energiförbrukningen per tonkilometer är omkring 17 % av energiförbrukningen vid vägtransport och 50 % av förbrukningen vid järnvägstransport.

Det finns avsevärd potential att öka marknadsandelen för inre vattenvägar, något som är särskilt betydelsefullt med tanke på den trängsel och de kapacitetsproblem som ofta kännetecknar andra transportsätt. Vidareutveckling av transporten på inre vattenvägar kan bidra till att minska trängseln på det överbelastade vägnätet i tätbefolkade områden.

För att utveckla den gemensamma transportpolitiken behöver vi veta så mycket som möjligt om omfattningen av och situationen för transporter på inre vattenvägar. I vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Väggval inför framtiden*² fastställdes målet för den gemensamma transportpolitiken: att bidra till att ge européerna ändamålsenliga och effektiva transportsystem. Målet har behållits i halvtidsöversynen av vitboken³, även om man där inriktar sig mer på att säkra hållbar rörlighet i Europa. Gemenskapsstatistik över transporter på inre vattenvägar används vid utformning, övervakning och utvärdering av EU:s transportpolitik och av EU-politik på andra områden, t.ex. den inre marknadens funktion. Databasinsamling bidrar också till att främja transporter på inre vattenvägar och integrera dem i den intermodala logistikkedjan.

1.3 GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

Genom förordning (EG) nr 1365/2006 tilldelas kommissionen genomförandebefogenheter som utövas enligt kommittéförfarandet i artiklarna 9 och 10. Eurostat har använt detta förfarande för att anta en rad regler för olika aspekter av tillämpningen. Reglerna antas i form av kommissionsförordningar efter det att kommittén för det europeiska statistiksystemet har hört.

Hittills har två genomförandeförordningar antagits av kommissionen:

² KOM(2001) 370 av den 12 september 2001.

³ KOM(2006) 314 av den 22 juni 2006: "Hållbara transporter för ett rörligt Europa. Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken".

Kommissionens förordning (EG) nr 425/2007⁴ innehåller omfattande åtgärder för tillämpningen, inklusive en uttömmande förteckning över definitioner, förklaringar och riktlinjer för inrapporteringen av uppgifter. Dessutom ges en detaljerad beskrivning av de datafiler som krävs och av mediet för inrapportering av uppgifter.

Kommissionens förordning (EG) nr 1304/2007⁵ syftar främst till att införa NST 2007 som enda nomenklatur för transporterat gods.

1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordning (EG) nr 1365/2006 gäller direkt och i sin helhet i samtliga medlemsstater. Den behöver alltså inte införlivas i nationell lagstiftning.

Enligt kraven i förordningen är 13 medlemsstater (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK och UK) skyldiga att lämna uppgifter. Såsom anges i artikel 2 i förordningen omfattas Förenade kungariket endast av en begränsad skyldighet att lämna uppgifter.

Tre medlemsstater (FI, IT och LT) lämnar uppgifter på frivillig basis, trots att det inte krävs i förordningen. Dessutom lämnar sex medlemsstater (BE, BG, CZ, LU, HU och RO) även frivilliga uppgifter (fartygstrafik, transport av farligt gods och antal olyckor).

Vad kandidatländerna beträffar lämnade Kroatien kvartalsvisa uppgifter och den begränsade uppgiftsuppsättningen E1 för referensåret 2007. För referensåret 2008 lämnade Kroatien alla uppgifter som krävs enligt förordningen och, på frivillig basis, uppgifter om transport av farligt gods.

2 FÖRORDNINGENS GENOMFÖRANDE

2.1 PROBLEM SOM UPPSTÅTT

2.1.1 Iakttagande av rättsliga skyldigheter

Iakttagandet av skyldigheterna att lämna uppgifter enligt förordningen har förbättrats under perioden i fråga. Alla medlemsstater lämnade alla obligatoriska uppgiftsuppsättningar, och bara i några fall skedde det efter den tidsfrist som anges i förordningen. Förseningarna beror främst på införandet av nya förfaranden för att fullgöra förordningens krav, och de väntas upphöra inom kort.

Tabell 1 visar hur uppgifterna levererats under perioden 2007–2008, uppdelat efter uppgiftsuppsättningar och periodicitet. Uppgiftsuppsättningarna D1 och D2 avser kvartal, medan alla övriga uppgiftsuppsättningar avser år

⁴ Kommissionens förordning (EG) nr 425/2007 av den 19 april 2007 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar, EUT L 103, 20.4.2007, s. 26.

⁵ Kommissionens förordning (EG) nr 1304/2007 av den 7 november 2007 om ändring av rådets direktiv 95/64/EG, rådets förordning (EG) nr 1172/98 och Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 91/2003 och (EG) nr 1365/2006 med avseende på att införa NST 2007 som enda nomenklatur för transporterat gods inom vissa transportsätt, EUT L 290, 8.11.2007, s. 14.

Tabell 1: Överensstämmelse med kraven i förordningen: inlämning av uppgifter per år

	2007							2008						
	Kvartalsvis		Årsvis					Kvartalsvis		Årsvis				
	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1	D1	D2	A1	B1	B2 ⁽¹⁾	C1	E1
Belgien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bulgarien	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Tjeckien	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Danmark</i>														
Tyskland	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Estland</i>														
<i>Irland</i>														
<i>Grekland</i>														
<i>Spanien</i>														
Frankrike	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Italien⁽¹⁾</i>							x							
<i>Cypern</i>														
<i>Lettland</i>														
<i>Litauen⁽¹⁾</i>							x							x
Luxemburg	x	0	x	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Ungern	x	0	x	x	:	0	x	x	0	x	x	x	0	x
<i>Malta</i>														
Nederländerna	x	x	x	x	:	x	x	p	p	p	p	:	p	p
Österrike	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Polen	x	x	x	x	:	x	x	x	0	x	x	:	0	x
<i>Portugal</i>														
Rumänien	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
<i>Slovenien</i>														
Slovakien	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
<i>Finland⁽¹⁾</i>							x							x
<i>Sverige</i>														
Förenade kungariket ⁽²⁾							x							p
<i>Kroatien⁽¹⁾</i>	x	0					x	x	0	x	x	:	0	

⁽¹⁾ Inlämning av uppgifter på frivillig basis

⁽²⁾ Endast den årsvisa uppgiftsuppsättningen E1 behöver lämnas

: Inte inlämnat

x Uppgiftsinlämningen slutförd

p Preliminärt

0 Inga uppgifter har lämnats eftersom ingen containertransport ägde rum under perioden i fråga

Inte skyldig enligt förordningen att lämna dessa uppgifter

Vissa problem kvarstår för somliga medlemsstater. Det handlar framför allt om att lämna fullständiga transituppgifter och att iaktta tidsfristen på T+5 månader enligt förordningen. En del länder har redan vidtagit korrigerande åtgärder eller planerar förbättringar av sina system för att säkra full efterlevnad av de rättsliga kraven. Insatserna för att åtgärda dessa frågor på ett effektivt sätt bör dock fortsätta.

2.1.2 De uppgiftslämnande ländernas bördor i samband med tillämpning av förordningen och regelbunden inlämning av uppgifter

I de flesta uppgiftslämnande länder har efterlevnad av förordningen krävt utvidgning eller anpassning av befintliga förfaranden. I andra länder krävdes ett helt nytt förfarande för insamling och sammanställning av uppgifter. Det är endast i ett fåtal fall som inga speciella åtgärder har varit nödvändiga, eftersom det gått att uppfylla kraven utan att ändra de befintliga förfarandena. Det bör nämnas att Bulgarien, Kroatien och Rumänien (inom programmet för statistiksamarbete för flera stödmottagare 2006) fick metodologiskt stöd för att tillhandahålla statistik om transittrafik på Donau.

När det gäller regelbunden uppgiftsinlämning anser de flesta uppgiftslämnande länder att arbetsbelastningen är acceptabel. Vissa länder ansåg att rapporteringen av transituppgifter utgör en stor börda.

När det gäller kostnader utformades förordning (EG) nr 1365/2006 i det specifika syftet att minska bördan för medlemsstaterna. Dessa ansträngningar framgår tydligt av beskrivningen av de viktigaste inslagen i förordningen (punkt 1.1).

2.1.3 Insamling och sammanställning av uppgifter samt valideringsförfarande

Förfarandena för insamling och sammanställning av uppgifter skiljer sig mellan de uppgiftslämnande länderna men följer ett traditionellt bottom-up-förfarande. Uppgiftslämnarna varierar också mellan länderna, men de vanligaste källorna är hamn- och slussmyndigheterna. Länderna kompletterar sina uppgifter med information från en lång rad olika källor, bl.a. tullkontor, grannländer, privata aktörer, företag och myndigheter.

De flesta behöriga nationella myndigheter gör valideringskontroller av uppgifterna innan de sänder dem vidare till Eurostat, med hjälp av internt utvecklade kontrollförfaranden. Valideringsreglerna omfattar många aspekter, t.ex. uppgiftsformat, kodifiering, intern överensstämmelse mellan uppgiftsuppsättningar, överensstämmelse mellan uppgiftsuppsättningar och variabler, överensstämmelse mellan tidsserier osv.

Omkring hälften av de uppgiftslämnande länderna planerar att inom kort använda data som hämtats från RIS (River Information Service), men det är bara mycket få av dem som redan använder uppgifter från RIS.

Alla uppgiftslämnande länder använder direkt eller indirekt de uppgifter som samlats in på nationell nivå, antingen för politiska ändamål eller för spridning.

2.1.4 Metodfrågor

I metodbestämmelserna för kommissionens förordningar (EG) nr 425/2007 och 1304/2007 ges en gemensam ram för att säkra en harmoniserad uppgiftsinsamling och skapa jämförbara resultat.

Under den aktuella perioden bad Bulgarien om klargöranden i fråga om rapporteringen av färjor.

Inga andra metodfrågor har tagits upp.

2.2 RESULTAT

2.2.1 Överföring och validering av uppgifter

Enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 1365/2006 ska överföringen av uppgifter göras senast fem månader efter observationsperiodens slut. Under den aktuella perioden iakttog de flesta medlemsstater denna tidsfrist, och ytterligare förbättringar väntas inom den närmaste framtiden.

När det gäller uppgiftsöverföringens tekniska aspekter har man uppnått en hög standardiseringsnivå. Uppgifter överförs elektroniskt till Eurostat i överensstämmelse med vad som krävs när det gäller datafilernas uppbyggnad och posternas format. Detta gör det möjligt att snabbt integrera informationen i Eurostats produktionsdatabas och att tidigt upptäcka grundläggande fel och okända koder.

När uppgifterna har förts in i Eurostats produktionsdatabas används detaljerade valideringsförfaranden för att kontrollera de inlämnade uppgifternas kvalitet. Valideringen omfattar uppgiftsuppsättningarnas interna överensstämmelse, överensstämmelse över tiden, sammanvändbarhet mellan uppgiftsuppsättningar samt en jämförelse av resultaten mellan två uppgiftslämnande länder (överensstämmelsekontroller).

Uppgifternas kvalitet överlag kan betraktas som godtagbar, men det krävs fortfarande insatser, framför allt för att minska de asymmetrier som överensstämmelsekontrollerna påvisat och för att förbättra rapporteringen av transituppgifter.

2.2.2 Metodvägledning

Eurostat har utarbetat en handledning om statistik över transporter på inre vattenvägar (*Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*), där medlemsstaterna får riktlinjer för tillämpningen av förordningen. Referenshandboken uppdateras varje år med den senaste informationen samt dokumentation om eller riktlinjer för insamling av statistik på detta område.

2.2.3 Spridning av uppgifterna

Uppgifter som samlas in enligt förordning (EG) nr 1365/2006 är inte konfidentiella och spridningen omfattas inte av några särskilda begränsningar.

Eurostat offentliggör de insamlade uppgifterna via sin databas, som är tillgänglig kostnadsfritt på Eurostats webbplats. Det finns 18 tabeller med de uppgifter som samlats in enligt förordning (EG) nr 1365/2006 och om möjligt även uppgifter som samlats in enligt rådets direktiv 80/1119/EEG.

Eurostat offentliggör även denna information genom särskilda publikationer, exempelvis serien *Statistics in Focus*, där medierna och allmänheten får en första analys av uppgifterna.

Tabell 2 innehåller en del viktiga uppgifter om transporter på inre vattenvägar i Europa som samlats in enligt denna förordning.

Tabell 2: Godstransporter på inre vattenvägar per land: uppgifter för 2008 och ökning 2007–2008

	1 000 ton		Miljoner tonkilometer	
	2008	Ökning 2007–2008	2008	Ökning 2007–2008
Belgien	130 350	-3,2 %	8 746	-2,9 %
Bulgarien ⁽⁵⁾	10 956	+65,4 %	2 890	+185,9 %
Tjeckien	752	-34,1 %	28	-23,7 %
Danmark	-	-	-	-
Tyskland	245 674	-1,3 %	64 056	-1,0 %
Estland	-	-	-	-
Irland	-	-	-	-
Grekland	-	-	-	-
Spanien	-	-	-	-
Frankrike	72 807	-4,2 %	8 910	-3,2 %
Italien ⁽¹⁾	:	-	:	-
Cypern	-	-	-	-
Lettland	-	-	-	-
Litauen ⁽¹⁾	146	+15,7 %	12	+16,1 %
Luxemburg	10 984	+9,9 %	367	+6,6 %
Ungern	8 829	+5,0 %	2 250	+1,7 %
Malta	-	-	-	-
Nederländerna ⁽²⁾	333 202	-3,8 %	44 979	-1,9 %
Österrike	11 209	-7,4 %	2 359	-9,2 %
Polen	6 101	-5,3 %	277	+9,7 %
Portugal	-	-	-	-
Rumänien	30 295	+3,0 %	8 687	+6,0 %
Slovenien	-	-	-	-
Slovakien	8 371	+4,5 %	1 101	+9,7 %
Finland ⁽¹⁾	335	-28,9 %	80	-20,9 %
Sverige	-	-	-	-
Förenade kungariket ⁽³⁾	3 415	-3,6 %	149	-8,3 %
EU-27 ⁽²⁾⁽⁴⁾	511 442	-2,7 %	144 891	+0,1 %
Kroatien ⁽¹⁾	880	-40,0 %	79	-27,9 %

⁽¹⁾ Tillhandahållande av uppgifter på frivillig basis

⁽²⁾ Ungefärliga och preliminära uppgifter
Endast den årsvisa uppgiftsuppsättningen E1 behöver lämnas

⁽³⁾ lämnas

⁽⁴⁾ Italiens uppgifter för 2007 har inte beaktats vid beräkningen av ökningstakten

⁽⁵⁾ Den stora ökningen beror på att Bulgarien började lämna transituppgifter 2008

:

- Ej tillgänglig

- Ej tillämplig

3 SLUTSATSER

De erfarenheter och resultat som uppnåtts vid tillämpningen av förordning (EG) nr 1365/2006 är generellt sett positiva. Antagandet av förordningen, det arbete som

lagts ned och de resurser som både medlemsstaterna och Eurostat har anslagit för att införa de nödvändiga strukturerna har gjort det möjligt att snabbt få jämförbara resultat av hög kvalitet.

Uppgiftsinlämningen har förbättrats under de två åren även om det fortfarande finns problem, särskilt när det gäller de inlämnade uppgiftsuppsättningarnas jämförbarhet, fullständighet och aktualitet.

Merparten av de problem som uppstått vid tolkningen av förordningen samt vid insamlingen, sammanställningen, överföringen och valideringen av uppgifterna har åtgärdats. Förordningen har lett till att tillgången till information om sektorn har ökat och bördan för de uppgiftslämnande länderna minskat.

Resultaten kan användas omedelbart i beslutsprocessen, särskilt när det gäller att utveckla, genomföra och övervaka politik för transporter på inre vattenvägar på nationell nivå och EU-nivå. Spridning av uppgifterna genom olika offentliga kanaler har bidragit till att öka insynen i hela processen och till att ge avkastning på de resurser som investerats.

3.1 UTVECKLING PÅ KORT SIKT

På kort sikt (ett till två år) bör insatserna koncentreras till följande frågor:

- Förbättrad uppgiftskvalitet på vissa områden. De uppgiftslämnande länderna måste göra ytterligare insatser för att reducera de skillnader som överensstämmelsekontrollerna påvisat och förbättra tillhandahållandet av uppgifter om transittransport. Genom förbättrat samarbete mellan de uppgiftslämnande länderna kan resultat åstadkommas på detta område.
- EU:s utvidgning till Kroatien. Eurostat kommer att hjälpa detta kandidatland med att tillämpa EU-lagstiftningen om statistik över transporter på inre vattenvägar

3.2 UTVECKLING PÅ LÅNG SIKT

Förordning (EG) nr 1365/2006 är relativt ny, men den tänkbara utvecklingen kan redan i viss mån skisseras:

- De insamlade uppgifternas kvalitet kan befrämjas av ett successivt införande av ett europeiskt register över fartyg för inre vattenvägar och omfattande användning av River Information Services.
- Insamling av nya eller mer detaljerade variabler kan övervägas, beroende på dataanvändarnas behov och den potentiella bördan för uppgiftslämnarna. Två frågor av särskilt intresse är en ytterligare utökad uppgiftsinlämning i fråga om "transport av farligt gods" och insamling av uppgifter på mer detaljerad nivå gällande "typ av gods" (nomenklaturen NST 2007).
- Utvidgning av statistikens geografiska täckning, eventuellt till följd av framtida utvidgningar av EU och frivillig medverkan av länder utanför EU och/eller internationella organisationer genom samarbetsavtal.