



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.4.2007
KOM(2007) 187 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om erfaringerne med anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF)
nr. 437/2003 af 27. februar 2003 om indberetning af statistiske oplysninger om
passager-, fragt- og postflyvning**

DA

DA

INDHOLDSFORTEGNELSE

	RESUMÉ.....	3
1	INDLEDNING.....	3
1.1	BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER.....	3
1.2	KONTEKST.....	4
1.3	GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER.....	5
1.4	DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE.....	6
2	GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN.....	6
2.1	OPSTÅEDE PROBLEMER.....	6
2.1.1	Opfyldelse af retlige forpligtelser.....	6
2.1.2	Indberetningsbyrden, der er forbundet med forordningens gennemførelse og regelmæssig levering af data.....	8
2.1.3	Indsamling, bearbejdning og validering af data.....	9
2.1.4	Metodologiske spørgsmål.....	9
2.2	RESULTATER.....	9
2.2.1	Indberetning og validering af data.....	9
2.2.2	Metodologisk vejledning.....	10
2.2.3	Offentliggørelse af data.....	10
3	KONKLUSIONER.....	12
3.1	UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT.....	12
3.2	UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT.....	12

TABELLER

Tabel 1:	Opfyldelse af forordningens krav: datasæt opdelt efter år.....	7
Tabel 2:	Opfyldelse af forordningens krav: antal indberettende lufthavne opdelt efter datasæt og år.....	8
Tabel 3:	Passager-, fragt og postflyvning opdelt efter land: data for 2005 og stigningen 2003-2005.....	11

BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om erfaringerne med anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 af 27. februar 2003 om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning

RESUMÉ

I henhold til artikel 9, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 af 27. februar 2003 om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning¹ skal Kommissionen, efter at der er indsamlet data gennem tre år forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de indvundne erfaringer i forbindelse med anvendelsen af forordningen. Formålet med denne rapport er at opfylde dette krav, efter at der er blevet indsamlet data gennem de første tre år (2003-2005).

Efter en generel beskrivelse af baggrunden og målsætningerne for retsakten og den kontekst, den skal placeres i, behandles forskellige problemer i forbindelse med gennemførelsen. Rapporten indeholder også oplysninger om de vigtigste resultater. Sidste afsnit omhandler konklusioner og eventuelle fremtidige initiativer.

Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu er langt flere detaljerede oplysninger til rådighed om Europas flypassagerer og luftfragt, og at datakvaliteten og -aktualiteten er blevet forbedret. Medlemsstaterne har udfoldet store bestræbelser på at opfylde kravene i forordningen, og de fleste af dem overholder de fastsatte frister.

1 INDLEDNING

1.1 BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER

En frivillig indsamling af data til luftfartsstatistik indledtes fra referenceåret 1993 baseret på en metodologi, som var aftalt med medlemsstaterne. Med vedtagelsen af forordning 437/2003 fik den aftalte metodologi officiel status, og samtidig blev omfanget af data, der skulle leveres, udvidet. Formålet med forordningen var derfor at give Kommissionen, de øvrige EU-institutioner, medlemsstaternes regeringer og den brede offentlighed adgang til sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og komplette statistikker over udviklingen i passager-, fragt- og postflyvningen i Den Europæiske Union.

Hovedpunkterne i forordning 437/2003 kan sammenfattes på følgende måde:

- Udgangspunktet for dataindberetningspligten er lufthavnene. Lufthavnene er grupperet på en sådan måde, at respondentbyrden er fordelt efter lufthavnens størrelse. Mellemstore og store lufthavne afkræves flere data, mens indberetningspligten for mindre lufthavne reduceres eller helt bortfalder.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 af 27. februar 2003 om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning (EUT L 66 af 11.3.2003, s. 1).

- Der indberettes data på to niveauer: flyveetaper og udgangs-/bestemmelseslufthavn. Dette er vigtigt for at kunne overvåge luftfarten inden for og uden for EU efter luftfartøjsoperationer (flyveetaper) eller efter passager-/godsbevægelser (udgangs-/bestemmelseslufthavn) og observere direkte transitpassagerer.
- Oplysningerne indberettes separat for ankomster og afgang og for ruteflyvninger og charterflyvninger. Derved bliver det muligt at foretage en detaljeret analyse af indgående og udgående trafik og af de forskellige virkninger af ruteflyvninger og charterflyvninger, især flyvninger uden for EU.
- Data om luftfartsselskaber er også omfattet, selvom dækningen ikke specifikt er nærmere fastlagt i forordningen. Dette er vigtigt for at kunne overvåge liberaliseringen af markederne og specielt konkurrencen på de forskellige flyruter og fremkomsten af lavprisflyselskaber.
- I forbindelse med data om flyveetaper kræves yderligere tre variabler: antal flyvninger, luftfartøjstype og antal passagersæder. Disse data er relevante ved en indgående analyse af trafikstrømmen mellem lufthavne set ud fra synsvinkler som overbelastning, kapacitet og udnyttelse af flåderne af luftfartøjer.

1.2 KONTEKST

Ved udformningen af den fælles transportpolitik kræves det, at man har det bedst mulige kendskab til omfanget af og udviklingen inden for passager- og fragtflyvningen. Ifølge hvidbogen *Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg*² er målsætningen for Fællesskabets transportpolitik at medvirke til at skabe effektive transportsystemer. Denne målsætning er bibeholdt i *midtvejsevalueringen* af hvidbogen³, om end den er mere orienteret mod sikring af bæredygtig mobilitet i Europa. Fællesskabets luftfartsstatistik anvendes således ved udformningen, overvågningen og evalueringen af EU's transportpolitikker og andre EU-politikker vedrørende bl.a. det indre markeds virkemåde.

Disse data har fået voksende betydning for EU's beslutningstagning. I kraft af de beføjelser, som Kommissionen har fået tildelt, anvendes disse data i stigende omfang ved forberedelsen af forhandlinger om transportaftaler med tredjelande. Disse oplysninger anvendes også i forbindelse med styring af lufttrafikken, måling af passager- og godsstrømme og beregning af fordelingen på transportformer i EU. Dataene anvendes endvidere til opgørelse af, hvor mange personer der rejser ind i EU via lufthavnene.

Betydningen af data om passagerer er voksende, da reservationsdata i computerstøttede reservationssystemer er blevet mindre repræsentative for det samlede marked som følge af den omfattende reservation over internettet. Hertil kommer, at oplysninger om arten af flyvninger (ruteflyvning/charterflyvning) er meget vanskelige at få fra andre kilder, og de er specielt relevante på nogle ruter uden for EU, hvor charterflyvninger har størst betydning.

² KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

³ KOM(2006) 314 af 22.6.2006: "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken".

For fragtflyvningens vedkommende giver den bedre dækning og den forbedrede datakvalitet mulighed for hyppigere anvendelse af disse data, hvortil der ikke findes andre kilder.

Disse data kan også anvendes til opfyldelse af andre politikbehov:

- Muligheden for at få indberettet luftfartsselskabernes kodenumre i henhold til forordningens bestemmelser er relevant for overvågningen af konkurrence og statsstøtte.
- Data indsamlet for mellemstore og små lufthavne er nyttig for regionalpolitikken.
- Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur er også interesseret i at udnytte disse data til sikkerhedsformål.
- Endvidere vil dataene kunne anvendes i miljøpolitikken (f.eks. emissioner og støj).

1.3 GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER

I forordning 437/2003 tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, som skal udøves efter udvalgsproceduren i artikel 10 og 11. Eurostat har anvendt denne procedure for at vedtage et sæt regler, der omfatter forskellige aspekter af forordningens gennemførelse. Reglerne er vedtaget i form af kommissionsforordninger efter udtalelse fra Udvalget for det Statistiske Program.

Hidtil er der blevet vedtaget to gennemførelsesforordninger, og yderligere en forordning forventes vedtaget i 2007.

Kommissionens forordning 1358/2003⁴ indeholder meget omfattende gennemførelsesbestemmelser, især listen over EF-lufthavne og fritagelser for hver medlemsstat, tekniske oplysninger om dataindberetninger samt revision af definitioner, nomenklatur, koder og datasæt, der skal leveres.

Kommissionens forordning 546/2005⁵ tager primært højde for udvidelsen af EU med ti nye medlemsstater i 2004. Den indeholder således listen over lufthavne i disse lande og de indrømmede fritagelser.

Et udkast til kommissionsforordning forventes vedtaget i 2007. Den indeholder en komplet revision af listen over EF-lufthavne gældende fra januar 2007. Listen indeholder ikke fritagelser, da de alle udløb i 2006.

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 1358/2003 af 31. juli 2003 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 om indberetning af statistiske oplysninger om passager-, fragt- og postflyvning og om ændring af bilag I og II hertil (EUT L 194 af 1.8.2003, s. 9).

⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 546/2005 af 8. april 2005 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 437/2003 for så vidt angår tildeling af koder for indberettende land og om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1358/2003 for så vidt angår ajourføring af listen over EF-lufthavne (EUT L 91 af 9.4.2005, s. 5).

1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Rådets forordning 437/2003 gælder umiddelbart og er bindende i alle enkeltheder i hver medlemsstat. Den skal ikke gennemføres i national ret. Forordningen gav imidlertid mulighed for at indrømme fritagelser for visse lufthavne, datasæt og variabler efter visse regler og for en periode på højst tre år (til og med 2005).

Både Rumænien og Bulgarien har erklæret sig villige til ved tiltrædelsen at opfylde alle krav i henhold til EU-lovgivningen på dette område og uden at anmode om fritagelse. Listen over lufthavne i disse to nye medlemsstater er blevet integreret i *traktaten om Bulgariens og Rumæniens tiltrædelse* under *Tekniske tilpasninger til fællesskabsretten på det statistiske område*.

Hvad angår kandidatlandene leverer Kroatien og Tyrkiet aggregerede data på lufthavnsniveau, mens Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien slet ikke indberetter data.

I 2003 blev forordning 437/2003 formelt integreret i bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen ved en afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg⁶. I henhold til denne afgørelse skal Island og Norge indberette de i forordningen krævede data, mens Liechtenstein er fritaget.

Data baseret på principperne i forordningen indberettes også af Schweiz i overensstemmelse med aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om samarbejde om statistik⁷.

2 GENNEMFØRELSE AF FORORDNINGEN

2.1 OPSTÅEDE PROBLEMER

2.1.1 *Opfyldelse af retlige forpligtelser*

Opfyldelsen af forordningens krav til datalevering har gennemgået en positiv udvikling i den periode, rapporten vedrører. I 2003 blev der generelt leveret komplette data, men nogle lande havde specifikke problemer i forbindelse med periodiciteten i datasættene, eller der var huller i nogle data (luftfartøjsoperationer, transitpassagerer eller disponible passagersæder). Leveringen af data i de to efterfølgende år har forbedret situationen, især hvad angår periodiciteten i dataene, der nu overholdes fuldt ud.

Tabel 1 viser status over leveringen af data i perioden 2003-2005 efter datasæt og periodicitet. I henhold til forordning nr. 1358/2003 leveres datasæt A1 og B1 månedligt (kvartalsvist var kun muligt i 2003) og datasæt C1 som minimum årligt.

⁶ Afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg nr. 132/2003 af 26. september 2003 om ændring af bilag XXI (statistikker) til EØS-aftalen (EUT L 331 af 18.12.2003, s. 68).

⁷ Undertegnet den 26. oktober 2004 og godkendt ved Rådets afgørelse af 27. februar 2006 om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om samarbejde om statistik (EUT L 90 af 28.3.2006, s. 1).

Tabel 1: Opfyldelse af forordningens krav: datasæt opdelt efter år

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgien	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Tjekkiet	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Danmark	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Tyskland	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estland	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Grækenland	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spanien	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Frankrig	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irland	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italien	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cypern	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Letland	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Litauen	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luxembourg	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Ungarn	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nederlandene	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Østrig	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polen	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugal	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Slovenien	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slovakiet	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Finland	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Sverige	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Det Forenede Kongerige	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgarien	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumænien	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Kroatien	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Tyrkiet	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Island	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norge	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Schweitz	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

M: månedlig; Q: kvartalsvis; A: årlig; -: ikke leveret

I nogle medlemsstater er der stadig problemer. De vigtigste problemer er levering af passende fragtdata, levering af datasæt C1 og problemer med datakvaliteten for oplysninger om disponible passagersæder. I de fleste tilfælde er de pågældende lande imidlertid ved at afhjælpe problemerne eller har planer om at forbedre deres systemer for at sikre, at de overholder forordningens krav fuldt ud.

Der har ikke været konstateret særlige problemer med anvendelsen af de indrømmede fritagelser. De lande, som har anmodet om fritagelser, har påbegyndt leveringen af de nødvendige data efter udløbet af den fastsatte periode. Nogle lande har endog besluttet ikke at benytte sig af ordningen i hele perioden og har leveret data, før det blev obligatorisk. Antallet af indberettende lufthavne fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Opfyldelse af forordningens krav: antal indberettende lufthavne opdelt efter datasæt og år

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgien	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Tjekkiet	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Danmark	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Tyskland	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estland	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grækenland	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spanien	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Frankrig	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irland	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italien	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Cypern	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Letland	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Litauen	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxembourg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ungarn	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nederlande-ne	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Østrig	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
Slovenien	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovakiet	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finland	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Sverige	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Det Forenede Kongerige	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgarien	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumænien	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Kroatien	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Tyrkiet	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Island	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norge	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Schweiz	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Indberetningsbyrden, der er forbundet med forordningens gennemførelse og regelmæssig levering af data

I hovedparten af de indberettende lande måtte der indføres nye dataindsamlings- og databearbejdningsmetoder. I andre lande har det været nødvendigt med udvidelser eller tilpasninger af eksisterende systemer. I meget få tilfælde er der ikke blevet truffet særlige foranstaltninger, fordi de eksisterende systemer har været tilstrækkelige til at opfylde kravene. Det bør nævnes, at forordningen ikke indeholder bestemmelser om økonomisk støtte til dækning af omkostningerne ved dens gennemførelse.

Den arbejdsbyrde, der er forbundet med den regelmæssige levering af data, anses for acceptabel af et flertal af de indberettende lande. I nogle lande betragtes byrden dog som betydelig, især for lufthavne som primære dataleverandører.

I 2006 blev der lanceret en pilotundersøgelse af omkostningerne på vegne af arbejdsgruppen vedrørende programmering og koordinering af det europæiske statistiske system. Det fremgik heraf, at de gennemsnitlige årlige omkostninger for hver indberettende lufthavn varierede kraftigt fra land til land. I et vist omfang afspejler dette forskellige relationer mellem den kompetente nationale myndighed, der er ansvarlig for indberetningen af data til Eurostat, og dens nationale dataleverandører, almindeligvis lufthavnene. Den kompetente nationale myndighed kan være det statistiske kontor, den civile luftfartsmyndighed, transportministeriet eller lufthavnsmyndigheden i de indberettende lande, hvor der kun er en lufthavn.

2.1.3 Indsamling, bearbejdning og validering af data

Dataindsamlingen og -bearbejdningen i de indberettende lande har et traditionelt bottom-up-forløb. Almindeligvis starter informationsstrømmen ved luftfartsselskabet og/eller speditøren, som sender data til lufthavnsmyndighederne almindeligvis via elektroniske standardmeddelelser om luftfartsoperationer. Herefter videregiver lufthavnene oplysningerne til den kompetente nationale myndighed, som bearbejder, validerer og indberetter de nationale data til Eurostat.

Dog findes der varianter af denne informationsstrøm. Undertiden anvender lufthavnene deres egne databaser eller kilder til levering af oplysningerne, især angående visse variabler i datasæt C1 som f.eks. luftfartøjsoperationer. I andre tilfælde leverer luftfartsselskaberne eller speditørerne data direkte til den kompetente nationale myndighed.

Før dataene sendes til Eurostat, foretager alle de kompetente nationale myndigheder valideringskontrol ved hjælp af internt udviklede kontrolprocedurer og/eller ved hjælp af en prævalideringssoftware, som Eurostat leverer. Valideringen omfatter mange aspekter af processen, f.eks. dataformat, kodning, konsistens mellem datasæt og variabler mv.

2.1.4 Metodologiske spørgsmål

De metodologiske bestemmelser i gennemførelsesforordning 1358/2003 danner en fælles ramme, som skal sikre en harmoniseret indsamling af data og udarbejdelse af sammenlignelige resultater. I løbet af den periode, rapporten vedrører, er der ikke konstateret væsentlige metodologiske problemer.

2.2 RESULTATER

2.2.1 Indberetning og validering af data

I henhold til artikel 7 i forordning 437/2003 skal indberetningen af data finde sted senest seks måneder efter udløbet af observationsperioden. I løbet af den periode, som denne rapport vedrører, er overholdelsen af fristen blevet markant forbedret. I øjeblikket overholdes denne frist generelt, og i mange tilfælde er den blevet væsentligt reduceret.

For så vidt angår de tekniske aspekter af dataindberetningen er der sket en omfattende standardisering. Dataene indberettes elektronisk til Eurostat i overensstemmelse med kravene til datafiler og dataformat. Oplysningerne kan således hurtigt integreres i Eurostats produktionsdatabase, og på et tidligt stadium er det muligt at konstatere fundamentale fejl og ukendte koder.

Når data er blevet indlæst i Eurostats database, anvendes detaljerede valideringsprocedurer for at analysere kvaliteten af de indberettede data. Valideringen omfatter datasættenes interne konsistens, konsistensen over tid, konsistensen mellem datasættene og en sammenligning af resultaterne for flyruter, der deles af to indberettende lande.

Datakvaliteten kan generelt vurderes som høj. Dette skal ses ud fra etableringen af et solidt fælles metodologisk grundlag, indsatsen i forbindelse med bearbejdningen og valideringen på nationalt plan og den efterfølgende kvalitetskontrol foretaget i Eurostat før offentliggørelsen af dataene.

2.2.2 *Metodologisk vejledning*

Eurostat har udarbejdet en manual om luftfartsstatistik (*Reference Manual on Air Transport Statistics*) som vejledning for medlemsstaterne og andre indberettende lande, når de skal anvende forordningen. Manualen vil blive ajourført årligt, så den kommer til at indeholde de nyeste oplysninger, dokumenter og retningslinjer, der er relevante for indsamlingen af disse statistiske data.

2.2.3 *Offentliggørelse af data*

I henhold til artikel 3 i forordning nr. 1358/2003 kan Kommissionen formidle alle data, som medlemsstaterne ikke har erklæret fortrolige. I praksis har meget få lande gjort brug af denne klausul, så størstedelen af de data, der indberettes til Eurostat, kan offentliggøres.

Offentliggørelse af oplysninger om luftfartsselskaber er begrænset til aggregerede tal for luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i og uden for EU. Levering af detaljerede oplysninger om luftfartsselskaber er frivilling, og i praksis medfører nationale fortrolighedsregler, at mange lande enten ikke leverer sådanne oplysninger eller nøjes med at indberette aggregerede tal.

Eurostat offentliggør de indsamlede data gennem sin formidlingsdatabase, hvortil der er gratis adgang via Eurostats websted. På grund af pladsbegrænsninger anvendes en tærskel for formidlingen af lufthavn-til-lufthavn-data (flyruter). Eurostat formidler også disse oplysninger gennem særlige publikationer som f.eks. serien *Statistics in Focus* eller pressemeddelelser, som dermed giver medierne og den brede offentlighed adgang til disse data,

Tabel 3 indeholder en række nøgletal om den europæiske luftfart, der er indsamlet i henhold til denne forordning.

Tabel 3: Passager-, fragt- og postflyvning opdelt efter land: data for 2005 og stigning 2003-2005

	Passagerer		Fragt og post	
	Data for 2005	Stigning 2003-2005	Data for 2005 (i ton)	Stigning 2003-2005
Belgien	17 813 943	18,0 %	694 523	14,5 %
Tjekkiet	11 265 764	45,2 %	56 259	5,7 %
Danmark ²	22 172 778	14,1 %	7 465	-17,0 %
Tyskland	145 977 422	20,5 %	3 005 967	23,0 %
Estland	1 393 105	96,2 %	9 739	92,8 %
Grækenland	30 798 527	9,3 %	105 502	-23,0 %
Spanien	143 679 871	19,5 %	526 125	19,6 %
Frankrig	107 955 149	12,1 %	1 476 721	4,3 %
Irland	24 254 298	24,4 %	89 356	114,6 %
Italien	87 906 423	18,9 %	754 302	10,3 %
Cypern	6 782 277	11,6 %	39 220	23,3 %
Letland	1 872 040	165,5 %	15 428	14,0 %
Litauen	1 434 241	98,7 %	9 580	83,6 %
Luxembourg	1 538 152	6,1%	624 803	3,7 %
Ungarn	8 048 760	60,6 %	55 472	9,8 %
Malta	2 757 240	4,1 %	16 891	2,2 %
Nederlandene	46 433 037	12,8 %	1 550 736	11,7%
Østrig	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 %
Slovenien ¹	1 217 167	16,3 %	4 549	-27,1 %
Slovakiet	1 582 978	152,9 %	4 069	-68,3 %
Finland	12 348 113	17,4 %	119 569	33,3 %
Sverige	22 899 135	12,0 %	:	-
Det Forenede Kongerige	204 013 386	14,7 %	2 450 838	7,2 %
EU-25¹	705 820 750	8,5 %	10 953 661	3,5 %
Bulgarien	5 022 584	40,5 %	16 845	8,5 %
Rumænien	3 493 783	28,6 %	17 980	13,5 %
Kroatien ¹	3 915 666	18,7 %	18 109	82,3 %
Tyrkiet	53 515 594	58,9 %	333 511	19,5 %
Island	2 111 100	35,2 %	62 969	38,7 %
Norge	:	-	:	-
Schweiz	28 876 072	12,5 %	334 024	3,8 %

EU-aggregaterne er beregnet på en sådan måde, at der ikke er sket dobbeltregistrering mellem EU-partnerlufthavne.

¹ På grund af manglende data er stigningen beregnet for 2004-2005.

² Danske fragtdata omfatter ikke tal for Kastrup Lufthavn, da de ikke foreligger.

3 KONKLUSIONER

De indhøstede erfaringer og opnåede resultater ved gennemførelsen af forordning 437/2003 kan i det store og hele betragtes som meget positive. Selvom et lignende system allerede fandtes før forordningens vedtagelse, har det arbejde og de ressourcer, som både medlemsstaterne og Eurostat har investeret i opfyldelsen af forordningens krav, gjort det muligt i løbet af kort tid at udarbejde sammenlignelige og pålidelige resultater. Dette gælder især de ti medlemsstater, der tiltrådte EU i 2004, og hvor tidligere erfaringer med indsamling af luftfartsdata var begrænsede.

Hovedparten af problemerne med fortolkning af forordningen, indsamling, bearbejdning, indberetning og validering af dataene er blevet behandlet og løst på passende måde. Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu er langt flere oplysninger til rådighed om denne sektor, og at datakvaliteten og -aktualiteten er blevet forbedret. Dataene kan anvendes direkte i beslutningsprocessen, især ved udformningen, gennemførelsen og overvågningen af både medlemsstaternes og EU's politik på luftfartsområdet. Dataformidlingen gennem forskellige offentlige kanaler har bidraget til at gøre hele processen mere gennemsigtig og give borgerne noget til gengæld for de ressourcer, der er investeret.

3.1 UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT

På kort sigt bør indsatsen koncentreres om følgende:

- Yderligere forbedring af datakvaliteten på visse områder. Nogle indberettende lande har behov for at gøre en ekstra indsats for regelmæssigt at levere pålidelige og sammenlignelige data til fragtvARIABLENE, oplysninger om disponible passagersæder eller nogle af variableNE i datasæt C1.
- Levering af data om luftfartsselskaber. Levering af oplysninger om luftfartsselskaber som minimum fordelt på EU- og ikke-EU-selskaber skulle være en rimelig målsætning for alle medlemsstater, uden at de krænker fortrolighedsregler. Under særlige omstændigheder som f.eks. forhandling af luftfartsaftaler med tredjelande kan det endvidere blive nødvendigt at indføre en procedure, hvorefter Kommissionen kan anmode medlemsstaterne om detaljerede oplysninger om luftfartsselskaber, som ikke er indgået i de regelmæssige dataindberetninger.
- Udvidelsen af EU med Bulgarien og Rumænien. Eurostat vil lægge særlig vægt på at sikre, at disse to nye medlemsstater overholder EU-lovgivningen om luftfartsstatistikker.

3.2 UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT

På lang sigt vil det sandsynligvis blive nødvendigt at udvide dataindsamlingen til at omfatte nye variable: passagerers egentlige oprindelsesland/endelige bestemmelsessted, når rejsen omfatter flere flyvninger (som minimum for passagerer, der har én billet til hele rejsen), nationaliteten af indgående passagerer fra

tredjelande, billetpriser, antallet af indirekte transitpassagerer (dvs. transferpassagerer) efter lufthavn eller opdeling efter antallet af luftfartøjsoperationer efter tidspunkt på dagen og efter standarder for godkendte støjniveauer

Nye politikbehov skaber behov for disse variabler, der ikke er omfattet af forordningen. De indberettende lande har imidlertid klart givet udtryk for, at det i øjeblikket ikke er muligt at indsamle sådanne oplysninger, og at en yderligere byrde i indsamlingen af luftfartsdata bør begrundes behørigt.

Dog må man forvente to kommende ændringer, som ikke kræver levering af yderligere data:

- En mindre afkortning af dataindberetningsperioden til fem måneder efter udgangen af observationsperioden, hvilket svarer til kravene til indsamlingen af data om andre transportformer.
- Udvidelse af den geografiske dækning som følge af enten nye udvidelser af EU eller frivillig deltagelse af tredjelande på grundlag af samarbejdsaftaler.