



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.3.2010
KOM(2010)64 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om erfaringer med anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.
1365/2006 af 6. september 2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje**

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

**om erfaringer med anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr.
1365/2006 af 6. september 2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje**

INDHOLD

	RESUMÉ.....	4
1	INDLEDNING	4
1.1	BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER	4
1.2	KONTEKST.....	5
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, behandling og validering af data.....	8
2.1.4	Metodologiske spørgsmål	9
2.2	RESULTATER	9
2.2.1	Indberetning og validering af data	9
2.2.2	Metodologisk vejledning.....	9
2.2.3	Offentliggørelse af data.....	9
3	KONKLUSIONER	10
3.1	UDVIKLINGEN PÅ KORT SIGT	11
3.2	UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT	11

TABELLER

Tabel 1:	Opfyldelse af forordningens krav: datasæt opdelt efter år.....	7
Tabel 2:	Godstransport ad indre vandveje opdelt efter land: data for 2008 og vækst 2007-2008.....	10

RESUMÉ

Det bestemmes i artikel 8 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1365/2006 af 6. september 2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje¹, at Kommissionen senest den 15. oktober 2009 og efter høring af Udvalget for det Europæiske Statistiske System (tidligere Udvalget for det Statistiske Program) skal forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om forordningens gennemførelse. Formålet med denne rapport er at opfylde dette krav.

I rapporten beskrives baggrunden, målsætningerne for retsakten og den kontekst, som den skal placeres i. Derefter behandles forskellige problemer i forbindelse med dens gennemførelse, og de vigtigste resultater beskrives. Sidste afsnit omhandler konklusioner og eventuelle fremtidige initiativer.

Gennemførelsen af forordningen har betydet, at der nu er langt flere detaljerede oplysninger til rådighed om europæisk godstransport ad indre vandveje, og at datakvaliteten og -aktualiteten er blevet forbedret. Medlemsstaterne har udfoldet store bestræbelser på at opfylde forordningens krav, og de fleste af dem indberetter de krævede data inden for de fastsatte frister.

1 INDLEDNING

1.1 BAGGRUND OG MÅLSÆTNINGER

Indsamlingen af data om gods transporteret ad indre vandveje indledtes i 1982 efter ikrafttrædelsen af Rådets direktiv 80/1119/EØF. Dette gamle direktiv havde flere mangler, som gjorde det umuligt at overvåge denne transportform. Forordning (EF) nr. 1365/2006 udbedrer disse mangler og fastsætter fælles regler for statistik over transport ad indre vandveje.

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 godstransport ad indre vandveje i Den Europæiske Union.

Hovedpunkterne i forordning (EF) nr. 1365/2006 kan sammenfattes på følgende måde:

- kun medlemsstater, hvor den samlede mængde gods, der årligt transporteres ad indre vandveje, overstiger en million tons, skal indberette de nævnte data
- observationsperioderne er kvartaler og år; for at reducere medlemsstaternes indberetningsbyrde kræves der ikke månedlige data
- der er indført begrænset indsamling af data for medlemsstater, hvor der ikke findes international transport eller transittransport ad indre vandveje, men hvor den samlede

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1365/2006 af 2006 af 6. september 2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje, EUT L 264 af 25.9.2006, s. 1.

mængde gods, der årligt transporteres ad indre vandveje i national transport, overstiger en million tons

- der anvendes en forenklet klassificering af fartøjstyper, og der kræves nye oplysninger for at sondre mellem lastede og tomme fartøjer og containere
- der kræves også data for containertransport
- der kræves geografiske lastnings- og losningsoplysninger efter NUTS 2-nomenklaturen.

1.2 KONTEKST

Transport ad indre vandveje spiller en vigtig rolle (omkring 5-6 % i ton-km) i godstransporten i Europa.

Transport ad indre vandveje i Europa har følgende hovedtræk:

- adgang til et udbredt net af vandveje (over 37000 km); 20 medlemsstater har indre vandveje, og 12 har indbyrdes forbundne vandvejssystemer
- pålidelighed, sikkerhed og lav indvirkning på miljøet
- høj grad af sikkerhed; dette er især vigtigt for transport af farligt gods
- høj energieffektivitet; energiforbruget pr. ton-km er ca. 17 % af forbruget i vejtransport og 50 % af forbruget i jernbanetransport.

Der er et stort potentiale for at øge de indre vandvejes andel af transporten. Dette er især relevant i lyset af de hyppige overbelastninger og kapacitetsproblemer med andre transportformer. En videreudvikling af transporten ad indre vandveje kan bidrage til at reducere overbelastningen af vejnettet i tæt befolkede områder.

For at kunne udvikle den fælles transportpolitik er der behov for den bedste viden om omfanget af og situationen for transport ad indre vandveje. I hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"² fastlægges målsætningen for den fælles transportpolitik, nemlig at give europæerne effektive, velfungerende transportsystemer. Denne målsætning fastholdes i midtvejsevalueringen af hvidbogen³, om end den dog i højere grad fokuserer på sikring af bæredygtig mobilitet i Europa. EU's statistik over indre vandveje bruges til at udvikle, overvåge og evaluere EU's transportpolitik og også EU's politikker på andre områder såsom det indre markeds funktion. Indsamling af data bidrager også til at fremme transport ad indre vandveje og integrere denne i den intermodale logistikkæde.

1.3 GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER

I forordning (EF) nr. 1365/2006 tillægges Kommissionen gennemførelsesbeføjelser, som skal udøves efter udvalgsproceduren i artikel 9 og 10. Eurostat har anvendt denne procedure for at vedtage et sæt regler, der omfatter forskellige aspekter af forordningens gennemførelse.

² KOM(2001) 370 af 12. september 2001.

³ KOM(2006) 314 af 22. juni 2006: "Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent. Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken".

Reglerne er vedtaget i form af kommissionsforordninger efter udtalelse fra Udvalget for det Europæiske Statistiske System.

Hidtil er der vedtaget to gennemførelsesforordninger fra Kommissionen.

Kommissionens forordning (EF) nr. 425/2007⁴ indeholder meget omfattende gennemførelsesbestemmelser, herunder en udtømmende liste over definitioner, forklaringer og retningslinjer for datarapportering. Desuden indeholder den en detaljeret beskrivelse af indberetningsmediet og de datafiler, der skal leveres.

Kommissionens forordning (EF) nr. 1304/2007⁵ har som hovedformål at indføre NST 2007 som den eneste klassificering for transporteret gods.

1.4 DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordning (EF) nr. 1365/2006 gælder umiddelbart og er bindende i alle enkeltheder i hver medlemsstat. Det skal ikke gennemføres i national ret.

I henhold til forordningens krav skal 13 medlemsstater (BE, BG, CZ, DE, FR, LU, HU, NL, AT, PL, RO, SK og UK) indberette data. Som det fremgår af forordningens artikel 2, er Det Forenede Kongerige omfattet af den begrænsede indsamling af data.

Selvom der ikke er noget krav om det i forordningen, indberetter tre medlemsstater (FI, IT og LT) frivilligt data. Seks andre medlemsstater (BE, BG, CZ, LU, HU og RO) indberetter også frivilligt data (om skibstrafik, transport af farligt gods og antal ulykker).

For kandidatlandenes vedkommende har Kroatien indberettet kvartalsvise data og det begrænsede E1-datasæt for referenceåret 2007. For referenceåret 2008 har Kroatien indberettet alle data, der kræves i forordningen, og frivilligt indberettet data om transport af farligt gods.

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. Alle medlemsstater indberettede alle obligatoriske datasæt, og kun i enkelte tilfælde blev fristen i forordningen ikke overholdt. Forsinkelserne skyldes især nye procedurer, der er indført for at overholde forordningens krav, og de forventes at forsvinde i den nærmeste fremtid.

⁴ Kommissionens forordning (EF) nr. 425/2007 af 19. april 2007 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1365/2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje, EUT L 103 af 20.4.2007, s. 26.

⁵ Kommissionens forordning (EF) nr. 1304/2007 af 7. november 2007 om ændring af Rådets direktiv 95/64/EF, Rådets forordning (EF) nr. 1172/1998, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 og (EF) nr. 1365/2006 i forbindelse med oprettelse af NST 2007 som fælles nomenklatur for transporteret gods med visse transportformer, EUT L 290 af 8.11.2007, s. 14.

Tabel 1 viser datalevering for perioden 2007-2008 inddelt efter datasæt og periodicitet. Datasæt D1 og D2 er kvartalsvise, alle andre datasæt er årlige.

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

	2007							2008						
	Kvartalsvist		Årligt					Kvartalsvist		Årligt				
	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
Tjekkiske Republik	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Danmark														
Tyskland	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Estland														
Irland														
Grækenland														
Spanien														
Frankrig	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Italien ⁽¹⁾							x							
Cypern														
Letland														
Litauen ⁽¹⁾							x							x
Luxembourg	x	0	x	x	x	0	x	x	x	x	x	x	x	x
Ungarn	x	0	x	x	:	0	x	x	0	x	x	x	0	x
Malta														
Nederlandene	x	x	x	x	:	x	x	F	F	F	F	:	F	F
Østrig	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
Portugal														
Rumænien	x	x	x	x	:	x	x	x	x	x	x	:	x	x
Slovenien														
Slovakiet	x	x	x	x	:	x		x	x	x	x	:	x	
Finland ⁽¹⁾							x							x
Sverige														
Førene Kongerige ⁽²⁾							x							F
Kroatien ⁽¹⁾	x	0					x	x	0	x	x	:	0	

⁽¹⁾ Frivillig datalevering

⁽²⁾ Kun krav om levering af årlige E1-datasæt

: Ikke indberettet

x Datalevering afsluttet

F Foreløbig

0 Ingen fil indsendt, fordi der ikke er containertransport i den periode, rapporten vedrører

Ikke krav om indberetning af disse data i henhold til forordningen

I nogle medlemsstater er der stadig problemer. De vigtigste problemer er levering af komplette transitdata og overholdelse af forordningens frist med T+5 måneder. Nogle lande har allerede indført korrigerende foranstaltninger eller har planer om at forbedre deres systemer for at sikre fuldstændig overholdelse af de retlige krav. Der skal dog stadig gøres en indsats for at håndtere disse problemer effektivt.

2.1.2 *Indberetningsbyrden i forbindelse med forordningens gennemførelse og regelmæssig levering af data*

I hovedparten af de indberettende lande måtte der indføres nye dataindsamlings- og databearbejdningsmetoder. I andre var der behov for en helt ny dataindsamlings- og bearbejdningsproces. I meget få tilfælde var der ikke behov for yderligere foranstaltninger, fordi de eksisterende processer var tilstrækkelige til at opfylde kravene. Det skal nævnes, at Bulgarien, Kroatien og Rumænien (inden for rammerne af det statistiske samarbejdsprogram for flere lande for 2006) har modtaget metodologisk hjælp til at levere statistik over transittrafik på Donau.

Langt de fleste lande finder arbejdsbyrden ved regelmæssig datalevering acceptabel. Nogle lande finder det meget belastende at skulle indberette transitdata.

Vedrørende omkostninger var et af de specifikke mål med forordning (EF) nr. 1365/2006 at reducere byrden for medlemsstaterne. Dette fremgår tydeligt af beskrivelsen af forordningens hovedtræk (punkt 1.1).

2.1.3 *Indsamling, behandling og validering af data*

De indberettende landes dataindsamlings- og bearbejdningsprocesser er forskellige, men har et traditionelt bottom-up-forløb. Det er heller ikke de samme instanser, der leverer data fra landene, men oftest er det havne- og slusemyndigheder. Landene supplerer deres data med information fra en bred vifte af kilder såsom toldmyndigheder, nabolande, private erhvervsdrivende, virksomheder og agenturer.

De fleste kompetente nationale myndigheder foretager valideringskontrol, normalt ved hjælp af internt udviklede kontrolprocedurer, før de indsender data til Eurostat. Valideringen omfatter mange aspekter af processen, f.eks. dataformat, kodning, datasættenes interne konsistens, konsistens mellem datasæt og variable, tidsseriekonsistens mv.

Omkring halvdelen af de indberettende lande har planer om at bruge data fra River Information Service (RIS) i den nærmeste fremtid, men kun meget få anvender dem allerede.

Alle lande bruger direkte eller indirekte data indsamlet på nationalt plan, enten af politiske hensyn til eller med henblik på offentliggørelse.

2.1.4 *Metodologiske spørgsmål*

De metodologiske bestemmelser i Kommissionens forordning 425/2007 og 1304/2007 danner en fælles ramme, som skal sikre en harmoniseret indsamling af data og udarbejdelse af sammenlignelige resultater.

I løbet af den periode, rapporten vedrører, bad Bulgarien om præciseringer vedrørende indberetningen af skibe brugt som færger.

Der er ikke fremsat andre større metodologiske spørgsmål.

2.2 RESULTATER

2.2.1 *Indberetning og validering af data*

Ifølge artikel 5 i forordning (EF) nr. 1365/2006 skal data indberettes senest fem måneder efter observationsperiodens udløb. I løbet af den periode, rapporten vedrører, overholdt de fleste medlemsstater fristen, og der forventes yderligere forbedringer i den nærmeste fremtid.

For så vidt angår de tekniske aspekter af dataindberetningen, er der sket en omfattende standardisering. Data 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 mellem to indberettende partnerlande ("mirror checks").

Datakvaliteten kan generelt anses for at være acceptabel, men der er stadig behov for forbedringer og især for at mindske de asymmetrier, der kunne konstateres under de såkaldte mirror checks, og for at forbedre indberetningen af transitdata.

2.2.2 *Metodologisk vejledning*

Eurostat har udarbejdet en referencemanual om statistik over transport ad indre vandveje (*Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*) som vejledning for medlemsstaterne om gennemførelsen af forordningen. Referencemanualen ajourføres 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*

Data, der indsamles under forordning (EF) nr. 1365/2006, er ikke fortrolige, og der er derfor ingen særlige begrænsninger for offentliggørelse af data.

Eurostat offentliggør de indsamlede data gennem sin formidlingsdatabase, hvortil der er gratis adgang via Eurostats websted. Der findes 18 tabeller med data indsamlet under forordning (EF) nr. 1365/2006 og, hvor det er muligt, også med data indsamlet under Rådets direktiv 80/1119/EØF.

Eurostat formidler også disse oplysninger gennem særlige publikationer som f.eks. serien "Statistics in Focus", som dermed giver medierne og den brede offentlighed adgang til disse data.

Tabel 2 indeholder hovedtal for transport af indre vandveje i Europa, indsamlet på grundlag af denne forordning.

Tabel 2: Godstransport ad indre vandveje opdelt efter land: data for 2008 og vækst 2007-2008.

	1000 t		Mio. tkm	
	2008	Vækst 2007 – 2008	2008	Vækst 2007 – 2008
Belgien	130350	-3,2 %	8746	-2,9 %
Bulgarien ⁽⁵⁾	10956	+65,4 %	2890	+185,9 %
Tjekkiske Republik	752	-34,1 %	28	-23,7 %
Danmark	-	-	-	-
Tyskland	245674	-1,3 %	64056	-1,0 %
Estland	-	-	-	-
Irland	-	-	-	-
Grækenland	-	-	-	-
Spanien	-	-	-	-
Frankrig	72807	-4,2 %	8910	-3,2 %
Italien ⁽¹⁾	:	-	:	-
Cypern	-	-	-	-
Letland	-	-	-	-
Litauen ⁽¹⁾	146	+15,7 %	12	+16,1 %
Luxembourg	10984	+9,9 %	367	+6,6 %
Ungarn	8829	+5,0 %	2250	+1,7 %
Malta	-	-	-	-
Nederlandene ⁽²⁾	333202	-3,8 %	44979	-1,9 %
Østrig	11209	-7,4 %	2359	-9,2 %
Polen	6101	-5,3 %	277	+9,7 %
Portugal	-	-	-	-
Rumænien	30295	+3,0 %	8687	+6,0 %
Slovenien	-	-	-	-
Slovakiet	8371	+4,5 %	1101	+9,7 %
Finland ⁽¹⁾	335	-28,9 %	80	-20,9 %
Sverige	-	-	-	-
Forenede Kongerige ⁽³⁾	3415	-3,6 %	149	-8,3 %
EU-27 ⁽²⁾⁽⁴⁾	511442	-2,7 %	144891	+0,1 %
Kroatien ⁽¹⁾	880	-40,0 %	79	-27,9 %

⁽¹⁾ Frivillig datalevering

⁽²⁾ Anslåede og foreløbige data

⁽³⁾ Kun krav om levering af årlige E1-datasæt

⁽⁴⁾ Data for 2007 for Italien indgår ikke i beregningen af vækstraten

⁽⁵⁾ Stigningen skyldes, at BG indledte indberetning af transitdata i 2008

:

- Ikke relevant

3 KONKLUSIONER

De indhøstede erfaringer og opnåede resultater med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1365/2006 kan i det store og hele betragtes som meget positive. Forordningens vedtagelse og det arbejde og de ressourcer, som både medlemsstaterne og Eurostat har investeret i opfyldelsen af forordningens krav, har

gjort det muligt i løbet af kort tid at udarbejde sammenlignelige og pålidelige resultater.

Leveringen af data i de to efterfølgende år har været bedre, selv om der stadig er nogle uløste problemer, især med hensyn til datasættenes sammenlignelighed, fuldstændighed og rettidighed.

Hovedparten af problemerne med fortolkning af forordningen, indsamling, bearbejdning, indberetning og validering af dataene er blevet behandlet og løst på passende måde. Forordningen har betydet, at der nu er langt flere oplysninger til rådighed om denne sektor, og at de indberettende lande nu har fået reduceret deres indberetningsbyrde.

Dataene kan anvendes direkte i beslutningsprocessen, især ved udformningen, gennemførelsen og overvågningen af både medlemsstaternes og EU's politik vedrørende transport ad indre vandveje. 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 (1-2 år) bør indsatsen koncentreres om følgende:

- Videreudvikling af datakvaliteten for visse elementer. De indberettende lande skal øge indsatsen for at reducere de forskelle, som de såkaldte mirror checks har afsløret, og for at forbedre leveringen af data om transporttransit. Der kan opnås resultater på dette område, hvis samarbejdet mellem de indberettende lande forbedres,
- EU's udvidelse med Kroatien. Eurostat vil hjælpe dette kandidatland med at overholde EU-lovgivningen om statistik over transport ad indre vandveje.

3.2 UDVIKLINGEN PÅ LANG SIGT

Forordning (EF) nr. 1365/2007 er først trådt i kraft for relativt nylig, men allerede nu kan der stilles forslag til yderligere udvikling:

- Kvaliteten af de indsamlede data kan blive bedre, hvis der gradvist indføres et europæisk register for fartøjer til transport ad indre vandveje og omfattende brug af River Information Services.
- Indsamling af nye, mere detaljerede variabler kan overvejes, afhængigt af databrugernes behov og den potentielle byrde for respondenterne. Af særlig interesse er følgende to punkter: yderligere udvidelse af leveringen af data om "transport af farligt gods" og indsamling af mere detaljerede data om "godstype" (NST 2007-klassifikation).
- Udvidelse af statistikkens geografiske dækning, muligvis på grund af kommende EU-udvidelser og frivillig deltagelse af ikke-EU-lande og/eller internationale organisationer gennem samarbejdsaftaler.