



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 17.4.2007
KOM(2007) 187 slutlig

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

**om erfarenheterna av tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning
(EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av
passagerare, gods och post**

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| Sammanfattning | 3 |
| 1. INLEDNING..... | 3 |
| 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE | 3 |
| 1.2 POLITISK BAKGRUND | 4 |
| 1.3 TILLÄMPNINGSBESTÄMMELSER | 5 |
| 1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS | 6 |
| 2. FÖRORDNINGENS TILLÄMPNING..... | 6 |
| 2.1 PROBLEM SOM UPPSTÅTT | 6 |
| 2.1.1 Rättsliga skyldigheter..... | 6 |
| 2.1.2 De rapporterade ländernas bördor i samband med inlämning av uppgifter och tillämpning av förordningen..... | 8 |
| 2.1.3 Insamling och sammanställning av uppgifter samt valideringsförfarande | 9 |
| 2.1.4 Metodfrågor..... | 9 |
| 2.2 RESULTAT | 9 |
| 2.2.1 Överföring och validering av uppgifter..... | 9 |
| 2.2.2 Metodiska riktlinjer..... | 10 |
| 2.2.3 Spridning av uppgifterna..... | 10 |
| 3. SLUTSATSER..... | 12 |
| 3.1 UTVECKLING PÅ KORT SIKT | 12 |
| 3.2 UTVECKLING PÅ LÅNG SIKT | 12 |

TABELLER

| | |
|--|----|
| Tabell 1: Överensstämmelse med kraven i förordningen: uppgiftsuppsättningar uppdelat efter år..... | 7 |
| Tabell 2: Överensstämmelse med kraven i förordningen: antal rapporterade flygplatser uppdelat efter uppgiftsuppsättning och år | 8 |
| Tabell 3: Lufttransport av passagerare, gods och post uppdelat efter land: uppgifter för 2005 och ökning 2003–2005 | 11 |

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om erfarenheterna av tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post

SAMMANFATTNING

Enligt artikel 9.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post¹ ska kommissionen, efter det att uppgifter har samlats in under en period av tre år, avge en rapport till Europaparlamentet och rådet om erfarenheterna av tillämpningen av förordningen. Syftet med denna rapport är att uppfylla detta krav då de första tre åren av uppgiftsinsamling har avslutats (2003–2005).

Efter en allmän beskrivning av den politiska bakgrunden och rättsaktens syfte diskuteras frågor som har samband med förordningens tillämpning. Rapporten innehåller också uppgifter om de viktigaste resultat som uppnåtts. Den sista delen av rapporten innehåller slutsatser och eventuell framtida utveckling.

Tillämpningen av förordningen har lett till att vi nu har tillgång till många fler detaljerade uppgifter om europeisk lufttransport av passagerare och gods samt att uppgifterna är aktuella och av hög kvalitet. Medlemsstaterna har gjort stora ansträngningar för att uppfylla förordningens krav och de flesta av dem iakttar tidsfristerna.

1. INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Från och med referensåret 1993 inleddes frivillig insamling av uppgifter om lufttransportstatistik, baserad på en metod som medlemsstaterna enats om. I och med att förordning 437/2003 antogs fick denna metod officiell status och samtidigt utvidgades omfattningen av de uppgifter som skulle samlas in. 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 utvecklingen av lufttransport av passagerare, gods och post i EU.

De viktigaste punkterna i förordning 437/2003 kan sammanfattas på följande sätt:

- Uppgiftsinlämningskravet gäller på flygplatsnivå. Flygplatserna har grupperats på ett sådant sätt att respondenternas börda har fördelats efter flygplatsernas storlek. Mellanstora och stora flygplatser måste lämna in fler uppgifter medan mindre flygplatser bara måste lämna in vissa uppgifter eller ibland inga alls.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 av den 27 februari 2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post (EUT L 66, 11.3.2003, s. 1).

- Uppgiftsinlämningen sker i två nivåer: flygetapper och start/mål för flygningar. Detta är viktigt för att man ska kunna övervaka flygtrafiken inom och utanför EU efter luftfartygsrörelser (flygetapper) eller enligt passagerar-/godsrörelser (start/mål för flygning) och för att kunna kartlägga direkttransitpassagerare.
- Uppgifterna ska lämnas in separat för ankomster och avgångar samt för linjefart och chartertrafik. Detta gör det möjligt att göra en utförlig analys av inkommande och utgående trafik samt de olika effekterna av linjefart och chartertrafik, särskilt när det gäller flygningar utanför EU.
- Flygbolagsinformation ska också lämnas in, även om täckningen inte specificerades i förordningen. Detta är viktigt för att man ska kunna övervaka liberaliseringen av marknaderna och särskilt konkurrensen på de olika flyggrutorna och lågprisbolagens inträde på marknaden.
- När det gäller uppgifter om flygetapper efterfrågas tre ytterligare variabler: antal flygningar, luftfartygstyp och tillgängliga passagerarsittplatser. Dessa uppgifter är viktiga för att man ska kunna göra en detaljerad analys av trafiken mellan flygplatser när det gäller överbelastning, kapacitet och användning av flygplansflottor.

1.2 POLITISK BAKGRUND

För att utarbeta en gemensam transportpolitik krävs att man har största möjliga kunskap om omfattningen och utvecklingen av lufttransport av passagerare och gods. Enligt vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*² är målen för den gemensamma transportpolitiken att skapa förutsättningar för tillgång till välfungerande och effektiva transportsystem i EU. Målen har behållits i halvtidsöversynen av vitboken³, även om de där är mer inriktade mot att säkra hållbara transporter i Europa. Gemenskapens luftfartsstatistik används således för att utarbeta, övervaka och utvärdera EU:s transportpolitik och annan EU-politik, t.ex. den inre marknadens funktion.

Dessa uppgifter blir allt viktigare för beslutsfattandet i EU. I enlighet med kommissionens befogenheter används dessa uppgifter i allt högre grad när man förbereder förhandlingar om luftfartsavtal med tredjeland. Uppgifterna används också i frågor som rör flygledningstjänster, mätningar av passagerar- och godsflöden samt vid beräkningen av uppdelningen mellan olika transportsätt inom EU. Uppgifterna används också för att mäta hur många personer som reser in i EU via flygplatserna.

Det blir allt mer betydelsefullt att samlas in uppgifter om passagerare eftersom bokningsuppgifter i datoriserade bokningssystem blir allt mindre representativa för den totala marknaden till följd av att allt fler passagerare bokar sina biljetter på Internet. Dessutom är det mycket svårt att få uppgifter om typen av flygning (linjefart/chartertrafik) från andra källor och det är särskilt relevant när det gäller vissa rutter utanför EU där chartertrafik dominerar.

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".

Den förbättrade täckningen och uppgiftskvaliteten har medfört att uppgifterna som rör lufttransporter av gods används i högre utsträckning. Dessa uppgifter kan heller inte inhämtas från andra källor.

Uppgifterna kan också användas för andra politiska behov:

- Möjligheten att få flygbolagskoder enligt kraven i förordningen är användbar för att övervaka konkurrens och statligt stöd.
- Uppgifter som samlas in för små och medelstora flygplatser är intressanta för regionalpolitiken.
- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet är också intresserad av att använda dessa uppgifter för säkerhetsändamål.
- Uppgifterna kan också användas i miljöpolitiken (t.ex. utsläpp och buller).

1.3 TILLÄMPNINGSBESTÄMMELSER

Genom förordning 437/2003 tilldelas kommissionen genomförandebefogenheter som ska utövas enligt kommittéförfarandet i artikel 10 och 11. Eurostat har använt detta förfarande för att anta en rad regler som omfattar olika aspekter av tillämpningen av förordningen. Dessa regler antas i form av kommissionsförordningar efter det att kommittén för det statistiska programmet har yttrat sig.

Så här långt har två tillämpningsförordningar antagits och ytterligare en kommer att antas under 2007.

I kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003⁴ fastställs mycket omfattande tillämpningsbestämmelser, särskilt förteckningen över gemenskapsflygplatser och vilka undantag som gäller för varje medlemsstat. Där fastställs också hur uppgifterna ska överföras samt att definitioner, nomenklatur, koder och uppgiftsuppsättningar ska ses över.

Kommissionens förordning (EG) nr 546/2005⁵ syftar främst till att ta hänsyn till EU:s utvidgning med tio nya medlemsstater 2004 eftersom den innehåller förteckningen över flygplatser i och begärda undantag för de nya medlemsländerna.

Ett utkast till en kommissionsförordning ska enligt planerna antas under 2007. Den kommer att innehålla en uppdaterad förteckning över gemenskapsflygplatser som ska tillämpas från och med januari 2007. Denna förteckning omfattar inte eventuella undantag eftersom alla redan löpt ut under 2006.

⁴ Kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 av den 31 juli 2003 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 437/2003 om statistisk rapportering om lufttransport av passagerare, gods och post, och om ändring av bilagorna I och II till den förordningen (EUT L 194, 1.8.2003, s. 9).

⁵ Kommissionens förordning (EG) nr 546/2005 av den 8 april 2005 om anpassning av förordning (EG) nr 437/2003 med avseende på tilldelningen av koder för rapportering land och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1358/2003 avseende uppdatering av förteckningen över flygplatser i gemenskapen (EUT L 91, 9.4.2005, s. 5).

1.4 MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordning 437/2003 är till alla delar bindande och gäller direkt i alla medlemsstater. Den behöver alltså inte införlivas i nationell lagstiftning. I förordningen ges dock utrymme för att bevilja undantag för vissa flygplatser, uppgiftsuppsättningar och variabler enligt vissa bestämmelser och för en period om högst tre år (t.o.m. 2005).

När det gäller Rumänien och Bulgarien har båda länderna förklarat att de var villiga att vid anslutningen uppfylla kraven i EU-lagstiftningen på detta område utan att begära undantag. Förteckningen över flygplatser i dessa båda nya medlemsstater har integrerats i avsnittet om tekniska anpassningar till gemenskapens regelverk om statistik i *Anslutningsfördraget för Bulgarien och Rumänien*.

När det gäller kandidatländerna tillhandahåller Kroatien och Turkiet aggregerade uppgifter på flygplatsnivå medan f.d. jugoslaviska republiken Makedonien inte överlämnar några uppgifter alls.

Genom gemensamma EES-kommitténs beslut införlivades år 2003 förordning 437/2003 formellt i bilaga XXI (Statistik) till EES-avtalet⁶. Enligt det beslutet ska Island och Norge överlämna de uppgifter som krävs i förordningen medan Liechtenstein har beviljats undantag.

Uppgifter baserade på förordningens principer överlämnas också av Schweiz i enlighet med avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om samarbete på statistikområdet⁷.

2. FÖRORDNINGENS TILLÄMPNING

2.1 PROBLEM SOM UPPSTÅTT

2.1.1 Rättsliga skyldigheter

Uppgiftsinlämningskraven i förordningen har i allt högre grad iakttagits under den berörda perioden. Generellt sett levererades kompletta uppgifter under 2003, men vissa av de rapporterade länderna hade problem med att lämna in uppgifterna i tid och att leverera uppgifter i alla kategorier (luftfartygsrörelser, transitpassagerare eller tillgängliga passagerarsittplatser). Uppgiftsinlämningen under de två följande åren har fungerat bättre, särskilt när det gäller uppgiftsuppsättningarnas periodicitet, som nu iaktas till fullo.

Tabell 1 visar hur uppgifterna levererats under perioden 2003-2005, uppdelade efter uppgiftsuppsättningar och periodicitet. Enligt förordning 1358/2003 är uppgiftsuppsättningarna A1 och B1 månatliga (kvartalsvisa uppgifter accepterades endast under 2003) och uppsättning C1 är minst årliga.

⁶ Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 132/2003 av den 26 september 2003 om ändring av bilaga XXI (Statistik) till EES-avtalet (EGT L 331, 18.12.2003, s. 68).

⁷ Undertecknade den 26 oktober 2004 och godkänt genom rådets beslut av den 27 februari 2006 om ingående av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om samarbete på statistikområdet (EUT L 90, 28.3.2006, s. 1-21).

Tabell 1. Överensstämmelse med kraven i förordningen: uppgiftsuppsättningar uppdelat efter år

| | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | |
|---------------------|------|----|-----|------|-----|-----|------|----|-----|
| | A1 | B1 | C1 | A1 | B1 | C1 | A1 | B1 | C1 |
| Belgien | M | M | K | M | M | Å/M | M | M | Å/M |
| Tjeckien | K | K | K | M/K | M/K | M/K | M | M | M |
| Danmark | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Tyskland | M | M | Å | M | M | Å | M | M | - |
| Estland | K | - | K | K | K | K/Å | M | M | K |
| Grekland | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Spanien | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Frankrike | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Irland | M | - | - | M | M | Å/M | M | M | Å/M |
| Italien | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Cypern | K | K | K | M/K | M/K | M/K | M | M | M |
| Lettland | M | - | K | M | M | M/K | M | M | M |
| Litauen | - | Å | K | - | K | K | M | M | M |
| Luxemburg | Å | - | Å | Å | - | - | M | - | - |
| Ungern | M | M | M | M | M | M | M | M | Å/M |
| Malta | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Nederländerna | M | M | Å | M | M | - | M | M | - |
| Österrike | M | M | Å | M | M | Å | M | M | Å |
| Polen | - | - | Å | M | M | Å/M | M | M | Å/M |
| Portugal | K | K | K | M | M | M | M | M | M |
| Slovenien | - | - | M | M | M | M | M | M | M |
| Slovakien | K | K | K | M/K | M/K | M/K | M | M | M |
| Finland | M | M | Å/M | M | M | Å/M | M | M | Å/M |
| Sverige | M | - | M | M | M | M | M | M | M |
| Förenade kungariket | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Bulgarien | - | - | M | - | - | M | - | - | M |
| Rumänien | - | K | K | K | K | K | M | M | M |
| Kroatien | - | - | - | - | - | Å | - | - | Å |
| Turkiet | - | - | M | - | - | M | - | - | M |
| Island | M | M | Å/M | M | M | Å/M | M | M | Å/M |
| Norge | M | M | M | M | M | M | M | M | M |
| Schweiz | K | K | Å | M | M | Å | M | M | Å |

M: månatlig, K: kvartalsvis, Å: årligen, -: inte inlämnat

Vissa problem kvarstår dock för somliga medlemsstater. Problemen rör huvudsakligen tillhandahållande av lämpliga uppgifter om gods, inlämning av uppgiftsuppsättning C1 och problem med uppgiftskvaliteten när det gäller tillgängliga passagerarsittplatser. I de flesta av fallen håller dock de berörda länderna på att lösa dessa problem eller planerar att förbättra sina system för att garantera att de överensstämmer fullt ut med de rättsliga kraven.

När det gäller de beviljade undantagen har inga särskilda problem noterats. De länder som hade begärt undantag har börjat tillhandahålla de nödvändiga uppgifterna efter det att undantagsbestämmelserna löpt ut. Vissa länder har till och med beslutat att inte dra fördel av undantagen under hela den period som de beviljats för, utan har

lämnat in uppgifter innan det var obligatoriskt för dem. Antalet rapporterade flygplatser per land visas i tabell 2.

Tabell 2. Överensstämmelse med kraven i förordningen: antal rapporterade flygplatser uppdelat efter uppgiftsuppsättning och år

| | 2003 | | | 2004 | | | 2005 | | |
|---------------------|------|----|-----|------|----|-----|------|----|-----|
| | A1 | B1 | C1 | A1 | B1 | C1 | A1 | B1 | C1 |
| Belgien | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 5 | 2 | 2 | 5 |
| Tjeckien | 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 |
| Grekland | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 | 38 |
| Spanien | 33 | 33 | 38 | 33 | 33 | 39 | 33 | 33 | 39 |
| Frankrike | 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 |
| Lettland | 1 | : | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 |
| Litauen | : | 1 | 3 | : | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Luxemburg | 1 | : | 1 | 1 | : | : | 1 | : | : |
| Ungern | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Malta | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Nederländerna | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | : | 5 | 5 | : |
| Österrike | 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 |
| Slovakien | 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 |
| Förenade kungariket | 47 | 47 | 60 | 47 | 47 | 61 | 48 | 48 | 61 |
| Bulgarien | : | : | 4 | : | : | 4 | : | : | 4 |
| Rumänien | : | 17 | 17 | 16 | 16 | 16 | 3 | 3 | 9 |
| Kroatien | : | : | : | : | : | 8 | : | : | 9 |
| Turkiet | : | : | 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 De rapporterade ländernas bördor i samband med inlämning av uppgifter och tillämpning av förordningen

För att kunna uppfylla kraven i förordningen har man i majoriteten av de rapporterade länderna varit tvungna att införa ett nytt förfarande för att samla in och sammanställa uppgifter. I andra länder har man varit tvungen att utvidga eller anpassa de befintliga förfarandena. Det är endast i väldigt få fall som inga speciella åtgärder har vidtagits, eftersom det gick att uppfylla kraven utan att ändra de befintliga förfarandena. Det bör noteras att det i förordningen inte planerades något ekonomiskt stöd för att täcka kostnaderna för dess tillämpning.

De flesta av de rapporterade länderna anser inte att den regelbundna uppgiftsinlämningen är orimligt betungande. I vissa länder medför det dock en betydande arbetsbörda, särskilt för de flygplatser som är ursprungliga uppgiftsleverantörer.

År 2006 inleddes en pilotstudie om kostnaderna på uppdrag av arbetsgruppen för planering och samordning inom det europeiska statistiksystemet. Studien visade att de genomsnittliga årliga kostnaderna för de rapporterade flygplatserna varierade i mycket stor utsträckning från land till land. I viss mån avspeglar detta förhållandet mellan den behöriga nationella myndighet som ansvarar för att lämna in uppgifter till Eurostat och dess nationella uppgiftslämnare, vanligtvis flygplatserna. Den behöriga nationella myndigheten kan vara det nationella statistikkontoret, den civila luftfartsmyndigheten, transportministeriet eller t.o.m. flygplatsförvaltningen i de rapporterade länder som bara har en flygplats.

2.1.3 Insamling och sammanställning av uppgifter samt valideringsförfarande

Insamling och sammanställning av uppgifter i de rapporterade länderna följer ett traditionellt bottom-up-förfarande. Normalt sett börjar informationsflödet vid flygbolagen och/eller deras företrädare som sänder uppgifter till flygplatsorganisationerna, normalt sett via elektroniska standardmeddelanden om rörlighet. Flygplatserna överlämnar sedan uppgifterna till den behöriga myndigheten som sammanställer, validerar och vidarebefordrar de nationella uppgifterna till Eurostat.

Det finns dock vissa varianter av detta allmänna informationsflöde. I vissa fall använder flygplatserna sina egna databaser eller källor för att tillhandahålla uppgifterna. Detta gäller särskilt vissa variabler i uppgiftsuppsättning C1, t.ex. luftfartygsrörelser. I andra fall levererar flygbolagen eller deras företrädare uppgifterna direkt till den behöriga nationella myndigheten.

Alla behöriga nationella myndigheter gör valideringskontroller av uppgifterna innan de sänder dem vidare till Eurostat. Detta sker med hjälp av internt utvecklade kontrollförfaranden och/eller genom att använda den förvalideringsmjukvara som Eurostat tillhandahåller. Valideringsreglerna omfattar många aspekter, t.ex. uppgiftsformat, kodifiering, överensstämmelse mellan uppgiftsuppsättningar och variabler osv.

2.1.4 Metodfrågor

I metodbestämmelserna i tillämpningsförförordning 1358/2003 fastställs en gemensam ram för att garantera en harmoniserad uppgiftsinsamling och att jämförbara resultat framställs. Under referensperioden har inga speciella metodproblem uppkommit.

2.2 RESULTAT

2.2.1 Överföring och validering av uppgifter

I artikel 7 i förordning 437/2003 krävs att överföringen av resultaten ska göras senast sex månader efter observationsperiodens slut. Under referensperioden har uppgiftsinlämnarna iakttagit tidsfristen i allt större utsträckning. För närvarande hålls denna tidsfrist i allmänhet och i många fall har den reducerats betydligt.

När det gäller de tekniska aspekterna av uppgiftsöverföring 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 laddats ner i Eurostats databas används detaljerade valideringsförfaranden för att säkra att de inlämnade uppgifterna håller hög kvalitet. Valideringen omfattar uppgiftsuppsättningarnas interna överensstämmelse, överensstämmelse över tid, överensstämmelse mellan uppgiftsuppsättningar och en jämförelse av resultaten för flygrutter som delas av två rapporterande länder.

Den allmänna uppgiftskvaliteten kan anses vara mycket hög. Detta därför att det finns en solid gemensam metod, att det görs ansträngningar för att sammanställa och validera förfaranden på nationell nivå samt att Eurostat utför en efterföljande kvalitetskontroll innan uppgifterna sprids.

2.2.2 *Metodiska riktlinjer*

Eurostat har utarbetat en handledning om luftfartsstatistik (*Reference Manual on Air Transport Statistics*) som förser medlemsstaterna och andra rapporterande länder med riktlinjer för tillämpningen av förordningen. Handledningen uppdateras varje år med de senaste upplysningarna samt dokumentation eller riktlinjer som rör insamling av statistik på detta område.

2.2.3 *Spridning av uppgifterna*

I enlighet med artikel 3 i förordning 1358/2003 kan kommissionen sprida alla uppgifter som medlemsstaterna inte har förklarat som sekretessbelagda. I praktiken har väldigt få länder använt sig av denna bestämmelse och majoriteten av de uppgifter som lämnas in till Eurostat kan spridas.

Spridningen av flygbolagsinformation har dock varit begränsad till aggregerade värden för flygbolag som är registrerade i och utanför EU. Det är frivilligt att tillhandahålla detaljerade uppgifter om flygbolag och i praktiken gör nationella sekretessregler att många länder inte kan tillhandahålla sådana uppgifter eller nöjer sig med att lämna in aggregerade värden.

Eurostat offentliggör de insamlade uppgifterna via sin databas som är tillgänglig kostnadsfritt på Eurostats webbplats. På grund av begränsat utrymme används en tröskel för spridning av flygplats-till-flygplats-uppgifter (flyglinjer). Eurostat offentliggör även denna information genom särskilda publikationer, exempelvis serien *Statistics in Focus* eller pressmeddelanden som ger medierna och allmänheten tillgång till uppgifterna.

Tabell 3 innehåller vissa nyckeluppgifter om luftfarten i Europa som samlats in på grundval av förordningen.

Tabell 3. Lufttransport av passagerare, gods och post uppdelat efter land: uppgifter för 2005 och ökning 2003–2005

| | Passagerare | | Gods och post | |
|--|--------------------|------------------|----------------------------|------------------|
| | Uppgifter för 2005 | Ökning 2003–2005 | Uppgifter för 2005 (i ton) | Ökning 2003–2005 |
| Belgien | 17,813 943 | 18.0 % | 694,523 | 14.5 % |
| Tjeckien | 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 % |
| Grekland | 30 798 527 | 9.3 % | 105 502 | -23.0 % |
| Spanien | 143 679 871 | 19.5 % | 526 125 | 19.6 % |
| Frankrike | 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 % |
| Lettland | 1 872 040 | 165.5 % | 15 428 | 14.0 % |
| Litauen | 1 434 241 | 98.7 % | 9 580 | 83.6 % |
| Luxemburg | 1 538 152 | 6.1 % | 624 803 | 3.7 % |
| Ungern | 8 048 760 | 60.6 % | 55 472 | 9.8 % |
| Malta | 2 757 240 | 4.1 % | 16 891 | 2.2 % |
| Nederländerna | 46 433 037 | 12.8 % | 1 550 736 | 11.7 % |
| Österrike | 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 % |
| Slovakien | 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 % | : | - |
| Förenade kungariket | 204 013 386 | 14.7 % | 2 450 838 | 7.2 % |
| Europeiska unionen 25¹ | 705 820 750 | 8.5 % | 10 953 661 | 3.5 % |
| Bulgarien | 5 022 584 | 40.5 % | 16 845 | 8.5 % |
| Rumänien | 3 493 783 | 28.6 % | 17 980 | 13.5 % |
| Kroatien ¹ | 3 915 666 | 18.7 % | 18 109 | 82.3 % |
| Turkiet | 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-aggregaten beräknas på ett sådant sätt att dubbelräkning mellan EU:s partnerflygplatser inte förekommer.

¹ På grund av bristande uppgifter har ökningen beräknats för 2004–2005.

² Danska godsuppgifter omfattar inte uppgifter för flygplatsen København/Kastrup eftersom de inte finns tillgängliga.

3. SLUTSATSER

De erfarenheter och resultat som uppnåtts vid tillämpningen av förordning 437/2003 är på det stora hela mycket positiva. Även om ett liknande system fanns även innan förordningen antogs har det arbete och de resurser som både medlemsstaterna och Eurostat har investerat för att uppfylla de rättsliga kraven, gjort det möjligt att snabbt utarbeta jämförbara och tillförlitliga resultat. Detta gäller särskilt de tio länder som anslöt sig till EU 2004, där man tidigare hade begränsade erfarenheter av insamling av luftfartsstatistik.

Merparten av de problem som uppstått vid tolkningen av förordningen samt vid insamlingen, sammanställningen, överföringen och valideringen av uppgifterna har lösts på ett effektivt sätt. Tillämpningen av förordningen har lett till att vi nu har tillgång till mycket mer information om luftfartssektorn samt att uppgifterna håller högre kvalitet och är aktuella. Resultaten kan användas direkt i beslutsprocessen, särskilt när det gäller att utveckla, genomföra och övervaka både medlemsstaternas och EU:s luftfartspolitik. Spridning av uppgifterna genom olika offentliga kanaler har bidragit till att öka insynen i hela processen och att ge medborgarna något tillbaka som kompensation för de resurser som investerats.

3.1 UTVECKLING PÅ KORT SIKT

På kort sikt bör insatserna koncentreras till följande frågor:

- Förbättrad uppgiftskvalitet på vissa områden. Vissa rapporterande länder måste anstränga sig ytterligare för att regelbundet tillhandahålla tillförlitliga och jämförbara uppgifter för de variabler som gäller gods, tillgängliga passagerarsittplatser eller vissa av variablerna i uppgiftsuppsättning C1.
- Tillhandahållande av flygbolagsinformation. Alla medlemsstater bör kunna uppnå målet att åtminstone leverera separata flygbolagsuppgifter för EU-bolag och bolag utanför EU, utan att de för den skull måste ge avkall på sina nationella sekretessregler. Under särskilda omständigheter, t.ex. när man förbereder förhandlingar om luftfartsavtal med tredjeland, kan det dessutom vara nödvändigt att utarbeta ett förfarande enligt vilket kommissionen kan be medlemsstaterna att tillhandahålla detaljerad flygbolagsinformation som inte ingår i de uppgifter som de normalt lämnar in.
- EU:s utvidgning till Bulgarien och Rumänien. Eurostat kommer att lägga särskild vikt vid att se till att dessa båda nya medlemsstater följer EU:s lagstiftning när det gäller luftfartsstatistik.

3.2 UTVECKLING PÅ LÅNG SIKT

På lång sikt kommer förmodligen uppgiftsinsamlingen att utvidgas till att omfatta nya variabler, t.ex. passagerarnas verkliga ursprungs-/slutdestination när resan omfattar flera flygningar (åtminstone för passagerare med en enda biljett för hela resan), nationaliteten för inkommande passagerare från tredjeland, biljettpris, antal indirekta transitpassagerare (dvs. transferpassagerare) per flygplats, eller uppdelning

efter antal luftfartygsrörelser efter tidpunkt på dagen och efter standarder för godkända bullernivåer.

Nya politiska behov ligger till grund för dessa variabler som går utanför förordningens räckvidd. De rapporterade länderna har dock tydligt förklarat att det för närvarande är omöjligt att samla in sådana uppgifter och att det måste finnas tungt vägande skäl för att införa en ytterligare börda när det gäller insamlingen av luftfartsstatistik.

Man kan dock förvänta sig minst två kommande ändringar som inte följer av nya uppgiftsinsamlingskrav:

- Uppgiftsöverföringsperioden kan komma att förkortas till fem månader efter observationsperiodens slut. Detta ligger i linje med uppgiftsinsamlingen för andra transportmedel.
- Den geografiska täckningen kan komma att utökas, antingen till följd av framtida utvidgningar av EU eller till följd av att tredjeländer frivilligt deltar genom samarbetsavtal.