COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

COM(94) 275 def.
Brussel, 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN DE RAAD

BETREFFENDE DE STATISTIEK VAN HET ZEEVERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

Deel 1:

Toepassing van het subsidiariteitsbeginsel

a) *Wat zijn de doelstellingen van de overwogen maatregel in het licht van de verplichtingen van de Gemeenschap?*

De voorgestelde maatregel beoogt het opstellen van **geharmoniseerde** statistische gegevens betreffende het zeevervoer van goederen en personen, die nodig zijn voor het bepalen, volgen, controleren en evalueren van het communautair zeevervoer-beleid op een grondslag die vergelijkbaar is met de voor de andere wijzen van vervoer beschikbare gegevens. De momenteel in de Lid-Staten beschikbare statistische informatie is namelijk onvolledig en het bestaande is gezien de nationaal verschillende praktijken vaak niet tussen de landen onderling vergelijkbaar.

b) *Valt de overwogen maatregel onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap of wordt de bevoegdheid met de Lid-Staten gedeeld?*

Voor deze maatregel wordt de bevoegdheid met de Lid-Staten gedeeld. Doel is het harmoniseren van de concepten en nomenclaturen voor het verzamelen van de gegevens en het bepalen van de gegevens die vereist zijn voor de voornaamste gebruikers: communautaire instellingen, nationale, regionale en lokale overheids-diensten, internationale organisaties, economische subjecten en onderzoekinstituten. Het verzamelen zelf en de daarbij toegepaste methoden vallen onder de verantwoordelijkheid van de Lid-Staten.

c) *Wat is de communautaire dimensie van het probleem?*

Alle Lid-Staten zijn erbij betrokken, behalve Luxemburg dat noch beschikt over een kustgebied noch over een rivierhaven waar zeeschepen kunnen aanmeren. De Lid-Staten verzamelen nu al een aantal gegevens over het zeevervoer. De maatregel zal leiden tot het verzamelen van bijkomende gegevens (voor de meeste Lid-Staten vrij beperkt in aantal) en tot veranderingen in de gehanteerde concepten en vooral nomenclaturen.

d) *Wat is de doeltreffendste oplossing wanneer de middelen van de Gemeenschap en die van de Lid-Staten worden vergeleken?*

Alleen door middel van een communautaire maatregel als deze kunnen gemeenschappelijke referentieconcepten en -nomenclaturen worden bepaald en kan de lijst van de noodzakelijke gegevens worden opgesteld, waarna de Lid-Staten binnen het op communautair niveau vastgestelde kader de gegevens verzamelen.

e) *Welke concrete meerwaarde levert de overwogen maatregel van de Gemeenschap op en wat zou het gevolg zijn wanneer de maatregel niet wordt genomen?*

De tenuitvoerlegging van dit wetgevingsbesluit zal tot gevolg hebben dat de communautaire statistische informatie op het specifieke gebied van het zeevervoer wordt verbeterd en dat deze coherent wordt gemaakt. Bij ontstentenis van dit wetgevingsbesluit zou het bepalen, volgen, controleren en evalueren van het communautair zeevervoerbeleid alleen kunnen worden gebaseerd op onvolledige en niet-geharmoniseerde statistieken met de daaraan verbonden risico's.

f) *Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om de maatregel toe te passen?*

Door een wetgevingsbesluit, in dit geval een richtlijn van de Raad, kan het referentiekader worden vastgesteld (concepten, nomenclatuur, lijst van de noodzakelijke gegevens), zonder dat de organisatie en de methoden van de verzameling in detail worden geregeld. Er is voorzien in een initiële financiële bijdrage om de Lid-Staten te helpen de vereiste aanpassingen aan hun verzamelingssysteem aan te brengen.

g) *Is een eenvormige regelgeving noodzakelijk of is een richtlijn met algemene doelstellingen waarbij de toepassing aan de Lid-Staten wordt overgelaten, voldoende?*

Een richtlijn van de Raad is noodzakelijk om het referentiekader vast te stellen, maar het verzamelen als zodanig valt onder de verantwoordelijkheid van de Lid-Staten, die voor de aanpassing van hun verzamelingssysteem moeten zorgen.

Deel 2:

1. Algemene problematiek

In haar "witboek" over de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid van december 1992 herinnert de Commissie aan de uitspraak van het Hof van Justitie in 1985, die erop neerkomt dat alle binnenlands vervoer van goederen en personen open moet staan voor alle ondernemingen in de Gemeenschap, zonder discriminatie op grond van nationaliteit of vestigingsplaats.

Sindsdien hebben de op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (GVB) genomen maatregelen daadwerkelijk bijgedragen tot de totstandkoming van een nieuwe, veel opener markt, die vrij is van onnodige restrictieve regelgeving, zonder dat evenwel wordt afgezien van de nodige waarborgen om de vrije concurrentie te waarborgen.

1 januari 1993 betekent een nieuw keerpunt in de ontwikkeling van het GVB, dat niet langer hoofdzakelijk gericht is op de verwezenlijking van de interne markt door het wegnemen van de kunstmatige hinderpalen voor vrije dienstverlening, maar een omvattender beleid is dat op een echte interne markt moet zorgen voor de goede werking van de vervoersystemen in de Gemeenschap en een antwoord moet geven op de nieuwe uitdagingen waarmee het vervoerbeleid in de toekomst zal worden geconfronteerd.

In dit kader wordt er in het "witboek" de nadruk op gelegd dat het van essentieel belang is dat de noodzakelijke gegevens over de werking van de vervoermarkt beschikbaar zijn. Deze gegevens zijn grotendeels voorhanden voor het vervoer over land maar ontbreken op communautair niveau voor het zee- en het luchtvervoer, het gecombineerd vervoer, het personenvervoer en de veiligheid van het vervoer.

De voorgestelde tekst is bedoeld om deze leemte op het gebied van het zeevervoer aan te vullen.

Overeenkomstig de ontwerp-beschikking van de Raad tot vaststelling van een meerjarenprogramma voor de consolidatie van de Europese vervoerstatistiek, in het door het Statistisch programma van de Europese Gemeenschappen bepaalde kader, voldoet het ontwerp van deze tekst eveneens aan het voornemen om het Europees statistisch stelsel zo te ontwikkelen dat het past in een omvattende aanpak waarmee de vergelijkbaarheid van de diverse wijzen van vervoer wordt verbeterd.

2. Huidige situatie

De specifieke statistische gegevens over het zeevervoer die momenteel in de Lid-Staten worden opgesteld, zijn niet geharmoniseerd en kunnen zeer moeilijk op communautair niveau worden gebruikt daar in het algemeen wordt gewerkt met nationale definities en nomenclaturen waarvan de mate van gedetailleerdheid verschilt.

Tot in 1992 konden gedeeltelijke, op een vergelijkbare basis opgestelde gegevens worden gebruikt dank zij de statistiek van de buitenlandse handel. Sinds 1 januari 1993 zijn deze gegevens alleen nog voor de handel tussen de Gemeenschap en de rest van de wereld beschikbaar. Voor de intracommunautaire handel levert INTRASTAT geen equivalent.

Tevens zijn diverse gegevens, die voor het voeren van een gemeenschappelijk zeevervoerbeleid onontbeerlijk zijn, niet beschikbaar.

3. Gedetailleerde doelstellingen

Deze richtlijn beoogt:

- het verzamelen van geharmoniseerde, relevante, periodieke en snel beschikbare gegevens over het zeevervoer van goederen en personen tussen de Lid-Staten, binnen een Lid-Staat en tussen de Lid-Staten en derde landen, door middel van het opstellen van kwartaal- en jaargegevens over het vervoer van goederen en personen door schepen die van de havens op het grondgebied van de Lid-Staten gebruik maken;

- het verzamelen van geharmoniseerde gegevens over scheepsbewegingen in de Europese havens, per scheepstype en -grootte;

- het opstellen van geharmoniseerde statistieken die vergelijkbaar zijn met de statistieken die beschikbaar zijn voor de andere wijzen van vervoer. Dergelijke gegevens zijn onmisbaar bij de besprekingen over de maatregelen ter bevordering van de wijzen van vervoer die onder milieuvriendelijke omstandigheden mogelijkheden voor extra capaciteit bieden. De rechtvaardiging van de toekomstige initiatieven ter zake zal in grote mate afhangen van de beschikbaarheid van relevante gegevens over de werking van de vervoerdienstenmarkt;

- het overbrengen van de statistische gegevens aan de Commissie en aan de nationale overheidsdiensten, en eveneens aan de daarbij betrokken Europese ondernemingen en sociaal-economische subjecten, zodat deze met meer kennis van zaken beslissingen kunnen nemen, met inachtneming van de geheimhoudingsprincipes als bepaald in Verordening 1588/90 van de Raad van 11 juni 1990. Deze subjecten omvatten behalve de zeevervoerbedrijven tevens de havens, waarvoor de beschikbaarstelling van gegevens over de markten waar zij opereren, een element kan zijn ter verbetering van hun concurrentievermogen op de interne markt. Eveneens daarbij betrokken zijn de Europese scheepsbouwbedrijven, waarvoor de beschikbaarheid van geharmoniseerde statistieken over scheepsbewegingen en over de vervoerde goederen essentieel is om juiste ramingen over de markttendensen te maken en om de toekomstige behoeften aan schepen te voorzien.

Er moet voor worden gezorgd dat de betrokken nationale en communautaire overheidsdiensten voor de verwerking en uitwisseling van de relevante gegevens van de meest geschikte hulpmiddelen, systemen en telematicanetwerken gebruik maken.

4. Beperking van de statistische belasting van de ondernemingen

Ten einde de statistische belasting van de ondernemingen te beperken:

* wordt de Lid-Staten de mogelijkheid geboden om het vervoer door zeer kleine schepen van het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te sluiten;

* worden alleen beknopte statistieken gevraagd voor scheepsbewegingen in de kleinste havens (havens die geen handelshavens zijn, vallen in geen geval onder het toepassingsgebied van deze richtlijn).

Bovendien is voorzien in een overgangsperiode tijdens dewelke geen gedetailleerde statistieken over de aard van de vervoerde goederen worden geëist. Het opstellen van dergelijk statistieken is momenteel zeer duur, maar kan in de toekomst goedkoper gebeuren dank zij het elektronisch berichtenverkeer (EDI) tussen de zeevervoerbedrijven, dat momenteel wordt ontwikkeld. Het gebruik, telkens als dit mogelijk is, van bestaande documenten of berichten als bron van statistische informatie is namelijk essentieel om de statistische belasting van de ondernemingen te beperken.

5. Conclusie

De voorgestelde richtlijn heeft ten doel de bestaande leemten op het gebied van de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen aan te vullen. Zij beantwoordt tevens aan de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid met het oog op de voltooiing van de interne markt en de daadwerkelijke liberalisering van de vervoermarkt.

Door statistische informatie te verstrekken over het Europees zeevervoer, die geharmoniseerd en gecoördineerd is met de over andere wijzen van vervoer voorhanden informatie, wil de richtlijn ertoe bijdragen dat een vrij en eerlijk concurrentiebeleid op het gebied van de levering van vervoerdiensten tot stand komt en dat daarop wordt toegezien.

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag betreffende de Europese Unie, inzonderheid op artikel 213,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

Gezien het advies van het Europees Parlement[2],

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité[3],

Overwegende dat de Commissie voor de tenuitvoerlegging van de taken die haar in het kader van het communautair zeevervoerbeleid zijn toevertrouwd, moet beschikken over vergelijkbare, betrouwbare, synchrone en periodieke statistieken over de omvang en de ontwikkeling van het zeevervoer van goederen en personen naar en uit de Gemeenschap, tussen Lid-Staten en binnen de Lid-Staten;

Overwegende dat er tot dusver geen enkele statistiek bestaat die het zeevervoer van goederen en personen op communautair niveau volledig dekt;

Overwegende dat in Beschikking 93/464/EEG van de Raad betreffende het kaderprogramma van prioritaire maatregelen op het gebied van de statistische informatie 1993-1997[4] op het opstellen van een dergelijke volledige statistiek wordt aangedrongen;

Overwegende dat door het verzamelen van communautaire statistische gegevens op een vergelijkbare of geharmoniseerde basis een geïntegreerd stelsel kan worden opgezet aan de hand waarvan betrouwbare, verenigbare en bijgewerkte gegevens kunnen worden verkregen;

Overwegende dat de gegevens over het zeevervoer van goederen en personen tussen de Lid-Staten onderling, en na een overgangsperiode ook tussen de verschillende wijzen van vervoer, vergelijkbaar moeten worden gemaakt;

Overwegende dat de Commissie na een bepaalde termijn een verslag moet indienen waarin over de werking van deze richtlijn rekenschap wordt afgelegd;

Overwegende dat voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de maatregelen voor de aanpassing van deze richtlijn aan de economische en technische ontwikkelingen, het Comité statistisch programma dat is opgericht bij Besluit 89/382/EEG, Euratom[5], dient te worden geraadpleegd;

Overwegende dat, overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, de totstandbrenging van gezamenlijke statistische normen aan de hand waarvan geharmoniseerde gegevens kunnen worden opgesteld, een maatregel is die alleen op communautair niveau doeltreffend kan worden uitgevoerd, en dat de verzameling van statistische gegevens in elke Lid-Staat zal gebeuren onder toezicht van de organisaties en instellingen die voor het opstellen van de officiële statistieken bevoegd zijn;

Overwegende dat de Gemeenschap tijdens de aanvangsperiode aan de Lid-Staten een financiële bijdrage voor de uitvoering van de vereiste werkzaamheden moet leveren;

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

(1) PB nr. ... van ....., blz.
(2) PB nr. ... van ....., blz.
(3) PB nr. ... van ....., blz.
(4) PB nr. L 219 van 28.8.1993, blz. 1.
(5) PB nr. L 181 van 28.6.1989, blz. 47.

Artikel 1
Algemene bepaling

De Lid-Staten stellen een communautaire statistiek op van het vervoer van goederen en personen door schepen die havens aandoen die zich op het grondgebied van de Lid-Staten bevinden.

Artikel 2
Definities

In deze richtlijn zijn de onderstaande termen als volgt gedefinieerd:

1. Zeevervoer van goederen en personen: beweging van goederen en personen door middel van schepen op reizen die geheel of gedeeltelijk op zee worden gemaakt.

   Het toepassingsgebied omvat goederen die:

   a) naar offshore-installaties worden vervoerd;
   b) in zee worden gestort;
   c) uit de zeebodem worden gewonnen en in havens worden gelost.

   De ruimten en bevoorradings-magazijnen die ter beschikking van de schepen worden gesteld, zijn uitgesloten.

2. Schip: boot die zich daadwerkelijk op zee verplaatst, met andere woorden buiten de werkingssfeer van de technische veiligheidsvoorschriften voor de binnenwateren en binnen de werkingssfeer van de maritieme voorschriften.

   Vissersvaartuigen en fabrieks-schepen voor visverwerking, oorlogsschepen en door overheidsdiensten gebruikte schepen vallen niet binnen het toepassingsgebied van de richtlijn.

3. Haven: plaats waar zich installaties bevinden die het handelsschepen mogelijk maken aan te meren en goederen te lossen of te laden of passagiers te ontschepen of in te schepen.

Artikel 3
Kenmerken van de verzamelde gegevens

(1) De Lid-Staten verzamelen de kenmerken die betrekking hebben op de volgende gebieden:

   a) informatie over goederen en personen;
   b) informatie over het schip.

   Schepen met minder dan 100 brutoton kunnen worden uitgezonderd.

(2) De kenmerken, de statistische variabelen van elk gebied, de nomenclaturen voor de classificatie ervan, alsmede de waarnemings-frequentie, staan in de bijlagen bij deze richtlijn vermeld.

(3) De gegevensverzameling is in de mate van het mogelijke gebaseerd op beschikbare bronnen, zodat de belasting voor de respondenten wordt beperkt.

Artikel 4
Havens

(1) Een lijst van havens, per land en per kustgebied gecodeerd en geregistreerd, wordt door de Commissie overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure opgesteld.

(2) Elke Lid-Staat kiest op deze lijst de havens op zijn grondgebied waarvan gebruik moet worden gemaakt voor het dekken van ten minste 90% van de jaarlijkse brutotonnage van alle zeevervoer en van 90% van alle

jaarlijkse bewegingen van passagiers die van zijn havens gebruik maken. De havens die jaarlijks meer dan een miljoen ton goederen verwerken of meer dan 200 000 passagiers-bewegingen registreren, worden systematisch gekozen. Voor elke gekozen haven worden gedetailleerde gegevens verstrekt, overeenkomstig bijlage IX, voor de gebieden (goederen, passagiers) waarvoor zij aan een selectiecriterium voldoen en, in voorkomend geval, beknopte gegevens voor het andere gebied.

(3) Voor de havens die op de lijst staan en die niet zijn gekozen, worden beknopte gegevens verstrekt overeenkomstig bijlage IX, "gegevens-verzameling A3".

Artikel 5
Nauwkeurigheid van de statistiek

Bij het ontwikkelen van de gegevensverzamelingsmethoden moet ervoor worden gezorgd dat de communautaire statistische gegevens over het zeevervoer voldoende nauwkeurig zijn voor alle in bijlage IX beschreven statistische gegevensverzamelingen. De normen inzake nauwkeurigheid worden door de Commissie overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure vastgesteld.

Artikel 6
Verwerking van de resultaten

De Lid-Staten verwerken de overeenkomstig artikel 3 verzamelde statistische gegevens zodanig dat vergelijkbare statistieken met de in artikel 5 verlangde nauwkeurigheid worden verkregen.

Artikel 7
Overbrenging van de resultaten

(1) De Lid-Staten brengen de in artikel 3 vermelde resultaten over, met inbegrip van de gegevens die door de Lid-Staten vertrouwelijk zijn verklaard krachtens de nationale wetgeving of nationale praktijken met betrekking tot de statistische geheimhouding, overeenkomstig de bepalingen van Verordening (Euratom, EEG) nr. 1588/90 van de Raad betreffende de toezending van onder de geheimhoudingsplicht vallende gegevens aan het Bureau voor de statistiek van de Europese Gemeenschappen[1].

(2) De resultaten worden overgebracht in de vorm van een bestand aan de hand waarvan de in bijlage IX bepaalde gegevensverzamelingen kunnen worden opgesteld. De bestanden en de voor de overbrenging ervan te gebruiken dragers worden door de Commissie overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure vastgesteld.

(3) De overbrenging gebeurt binnen een termijn van 5 maanden vanaf het einde van de waarnemings-periode voor de gegevens met een kwartaalfrequentie en van 8 maanden voor de gegevens met een jaarfrequentie. De eerste overbrenging heeft betrekking op het eerste kwartaal van het jaar 1995.

Artikel 8
Verslagen

(1) De Lid-Staten verstrekken alle informatie over de methoden die voor het opstellen van de gegevens worden gebruikt. De Lid-Staten delen, in voorkomend geval, aan de Commissie eveneens wezenlijke veranderingen in

(1) PB nr. L 151 van 15.6.1990, blz. 1.

de gehanteerde gegevens-verzamelingsmethoden mee.

(2) Nadat drie jaar gegevens zijn verzameld, dient de Commissie bij de Raad een verslag in over de ervaring die met de overeen-komstig deze richtlijn uitgevoerde werkzaamheden is opgedaan.

Artikel 9

Verspreiding van de gegevens

De Commissie verspreidt de passende statistische resultaten met een periodiciteit die overeenkomt met die van de overbrenging van resultaten.

Artikel 10

Overgangsperiode

(1) De statistische gegevens over goederen (zoals bepaald in de bijlagen III en IX, "gegevens-verzameling B1") worden verzameld na een overgangs-periode die afloopt wanneer de technische vooruitgang dit mogelijk maakt.

Het einde van de overgangsperiode wordt vast-gesteld door de Commissie, overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure.

(2) Gedurende de overgangsperiode kan de Commissie, overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure, afwijkingen van de bepalingen van deze richtlijn toestaan, voor zover de nationale statistische stelsels aanpassingen met betrekking tot de codificering van de goederen voor het zeevervoer noodzakelijk maken.

Artikel 11

Financiële bijdrage

(1) De Lid-Staten ontvangen tijdens de eerste drie jaar dat de statistiek overeenkomstig deze richtlijn wordt opgesteld een financiële bijdrage van de Gemeenschap ten belope van de kosten van de uitvoering van de daarmee gepaard gaande werkzaamheden.

(2) Het bedrag van de jaarlijks voor deze maatregel uitgetrokken middelen wordt in het kader van de jaarlijkse begrotingsprocedure vastgesteld.

(3) De begrotingsautoriteit stelt de voor elk jaar beschikbare middelen vast.

Artikel 12

Comité

De bepalingen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, met inbegrip van de maatregelen voor de aanpassing ervan aan de economische en technische ontwikkelingen, met name:

- de aanpassing van de kenmerken van de gegevensverzameling (artikel 3) en van de inhoud van de bijlagen bij deze richtlijn;
- de lijst van havens, gecodeerd, regelmatig door de Commissie bijgewerkt en per land en per kustgebied ingedeeld (artikel 4);
- de eisen inzake nauwkeurigheid (artikel 5);
- de beschrijving van het bestandsrecord met gegevens en codes voor overbrenging van de resultaten naar de Commissie (artikel 7);
- het einde van de overgangsperiode (artikel 10)

worden door de Commissie vastgesteld, in overleg met het Comité statistisch programma dat is opgericht bij Besluit 89/382/EEG, Euratom[1], overeenkomstig de in artikel 13 beschreven procedure.

(1) PB nr. L 181 van 28.6.1989, blz. 47.

Artikel 13

Procedure

De vertegenwoordiger van de Commissie dient bij het Comité een ontwerp van te nemen maatregelen in. Het Comité brengt over dit ontwerp advies uit binnen een termijn die de voorzitter afhankelijk van de urgentie van het behandelde vraagstuk, eventueel na stemming, kan vaststellen.

Het advies van het Comité wordt in de notulen opgenomen. Bovendien heeft elke Lid-Staat het recht te eisen dat zijn standpunt in deze notulen wordt weergegeven.

De Commissie houdt in de mate van het mogelijke rekening met het door het Comité uitgebrachte advies. Zij brengt het Comité op de hoogte van het gevolg dat zij aan dit advies heeft gegeven.

Artikel 14

Tenuitvoerlegging

(1) De Lid-Staten keuren de nodige wettelijke, regelgevende en bestuursrechtelijke bepalingen goed om tegen uiterlijk 1 januari 1995 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commmissie hiervan onverwijld in kennis.

(2) Wanneer de Lid-Staten deze bepalingen goedkeuren, bevatten deze een verwijzing naar deze richtlijn of gaan zij bij de officiële publikatie van een dergelijke verwijzing vergezeld. De wijze waarop deze verwijzing wordt vermeld, wordt door de Lid-Staten vastgesteld.

Artikel 15

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op de dag van publikatie in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

Artikel 16

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

Gedaan te Brussel, op ...

Voor de Raad

De Voorzitter

BIJLAGE I

VARIABELEN EN DEFINITIES

STATISTISCHE VARIABELEN

a) Inlichtingen over goederen en passagiers:

- brutogewicht in ton;
- vrachttype, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage II;
- beschrijving van de goederen, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage III;
- haven van aangifte;
- richting van de beweging, inkomend of uitgaand;
- voor inkomende goederen: de laadhaven (m.a.w. de haven waar de lading op het schip waarmee zij in de haven van aangifte is aangekomen, werd geladen) onder gebruikmaking van de havens van de Europese Economische Ruimte die zijn genoemd in de lijst van havens en, buiten de Europese Economische Ruimte, van de havens in de in bijlage IV beschreven kustgebieden;
- voor uitgaande goederen: de loshaven (m.a.w. de haven waar de lading van het schip waarmee zij de haven van aangifte heeft verlaten, moet worden gelost) onder gebruikmaking van de havens van de Europese Economische Ruimte die zijn genoemd in de lijst van havens en, buiten de Europese Economische Ruimte, van de havens in de in bijlage IV beschreven kustgebieden;
- nationaliteit van de vervoerondernemer, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage V;
- aantal passagiers dat een overtocht begint of beëindigt.

Voor per container of met roro-eenheden vervoerde goederen moeten de volgende aanvullende kenmerken worden opgegeven:

- aantal beladen containers;
- aantal lege containers;
- aantal beladen roro-eenheden;
- aantal lege roro-eenheden.

b) Inlichtingen over de schepen:

- aantal schepen;
- ton draagvermogen van de schepen (deadweight);
- land of grondgebied waar de schepen zijn geregistreerd, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage VI;
- scheepstype, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage VII;
- grootteklasse van de schepen, overeenkomstig de nomenclatuur in bijlage VIII.

DEFINITIES

(a) Transportcontainer: onderdeel van het vervoerapparaat

1 - van duurzame aard en bijgevolg stevig genoeg voor meervoudig gebruik;
2 - ontworpen om het vervoer van goederen door middel van een of meer wijzen van vervoer zonder tussentijdse overslag te vergemakkelijken;
3 - voorzien van toebehoren voor een eenvoudige goederenomslag en meer bepaald van één wijze van vervoer naar een andere;
4 - ontworpen om te worden beladen en gelost;
5 - met een lengte van ten minste 20 voet.

(b) Roro-eenheid: element op een verrijdbare voorziening voor het laden van goederen, zoals een vrachtwagen of aanhangwagen, die op een boot kan worden gereden of gesleept. De aanhangwagens die onderdeel uitmaken van de havens of de schepen zijn in deze bepaling begrepen. De nomenclaturen moeten EEG-aanbeveling 19 "Codes voor wijzen van vervoer" volgen.

(c) Containervracht: volle of lege containers die geladen worden op of gelost worden van het schip dat ze over zee vervoert.

(d) Rorovracht: roro-eenheden en goederen (al dan niet in een container) in roro-eenheden die op of van het schip rijden dat ze over zee vervoert.

(e) Brutotonnage van de goederen: tonnage van de vervoerde goederen, inclusief de verpakkingen maar exclusief het leeg gewicht van de containers en roro-eenheden.

(f) Vervoerondernemer: persoon die verantwoordelijk is voor het vrachtvervoer per schip of van personenvervoer per schip. Hij wordt vergoed door middel van de vervoerkosten die worden betaald voor het vervoeren van lading of van personen over zee wanneer hij als derde dienstenleverancier optreedt. Wanneer het schip wordt gebruikt door een persoon voor het vervoer van goederen voor eigen rekening, is deze persoon de vervoerondernemer, ongeacht of het schip hem toebehoort dan wel of hij het heeft bevracht.

(g) Nationaliteit van de vervoerondernemer: land waar het reële centrum van de handelsactiviteit van de vervoerondernemer is gevestigd.

BIJLAGE II

CLASSIFICATIE VAN HET VRACHTTYPE

CATEGORIE[1]	CODE	BESCHRIJVING	Tonnage	Aantal
Vloeistoffen in bulk	**10**	**Vloeistoffen in bulk (geen vrachteenheid)**	**X**	
	11	Vloeibaar gas	X	
	12	Ruwe aardolie	X	
	13	Aardolieprodukten	X	
	19	Andere vloeistoffen in bulk	X	
Vaste bulkgoederen	**20**	**Droge bulkgoederen (geen vrachteenheid)**	**X**	
	21	Erts	X	
	22	Steenkool	X	
	23	Landbouwprodukten (b.v. granen, soja, tapioca)	X	
	29	Andere droge bulkgoederen	X	
Containers	**30**	**Grote containers**	**X**	**X**
	31	Vrachteenheden van 20'	X	X
	32	Vrachteenheden van 40'	X	X
	33	Vrachteenheden > 20' en < 40'	X	X
	34	Vrachteenheden > 40'	X	X
Roro (met eigen bewegingskracht)	**50**	**Mobiele eenheden met eigen bewegingskracht**	**X**	**X**
	51	Autovoertuigen voor goederenvervoer met aanhangwagens	X[3]	X
	52	Personenauto's met aanhangwagens en caravans		X[2]
	53	Toerbussen		X[2]
	54	Autovoertuigen import/export	X	X[2]
	55	Passagiers		X[2]
	56	Levende dieren	X	X[2]
Roro (zonder eigen bewegingskracht)	**60**	**Overige mobiele eenheden**	**X**	**X**
	61	Niet-begeleide goederenaanhangwagens voor wegverkeer en opleggers	X[3]	X
	62	Niet-begeleide caravans en overige landbouwwagens en aanhangwagens voor wegverkeer	X	X[2]
	63	Spoorwagons, aanhangwagens voor zeevervoer vervoerd door schepen, lichters voor het vervoer van door schepen vervoerde goederen	X[3]	X
Andere algemene vracht (incl. kleine containers)	**90**	**Andere niet elders ingedeelde vracht**	**X**	
	91	Bosbouwprodukten	X	
	92	Ijzerhoudende produkten en staal	X	
	99	Andere algemene vracht	X	

(1) Deze categorieën zijn in overeenstemming met Aanbeveling nr. 21 van het ECE/UNO

(2) De geregistreerde hoeveelheid is het brutogewicht van de goederen inclusief verpakking maar exclusief het gewicht van de containers en roro-eenheden

(3) Alleen totaal aantal eenheden

BIJLAGE III

GOEDERENNOMENCLATUUR

De gebruikte goederennomenclatuur is in overeenstemming met de NST/R totdat de Commissie, na overleg met de Lid-Staten, tot vervanging ervan besluit.

GOEDERENGROEPEN

Goederengroepen	NST/R-hoofdstuk[1]	NST/R-groepen[1]	Omschrijving
1	0	01	Granen
2		02, 03	Aardappelen, andere verse en bevroren groenten, vers fruit
3		00, 06	Levende dieren, suikerbieten
4		05	Hout en kurk
5		04, 09	Textielstoffen en -afval, andere plantaardige en dierlijke grondstoffen
6	1	11, 12, 13, 14, 16, 17	Voedingsprodukten en veevoeder
7		18	Oliezaden, oliën en vetten
8	2	21, 22, 23	Vaste minerale brandstoffen
9	3	31	Aardolie
10		32, 33, 34	Aardolieprodukten
11	4	41, 46	Ijzererts, ijzer- en staalafval, schroot en hoogovenstof
12		45	Andere ertsen en afval daarvan
13	5	51, 52, 53, 54, 55, 56	Metaalprodukten
14	6	64, 69	Cement, kalk, andere bewerkte bouwmaterialen
15		61, 62, 63, 65	Ruwe mineralen en fabrikaten
16	7	71, 72	Meststoffen
17	8	83	Produkten van de koolstofchemie, teer
18		81, 82, 89	Chemische produkten, behalve produkten van de koolstofchemie en teer
19		84	Cellulose en oud papier
20	9	91, 92, 93	Vervoermaterieel, machines, motoren, zelfs gedemonteerd, en onderdelen
21		94	Metaalwaren
22		95	Glas, glaswerk, keramische produkten
23		96, 97	Leer, textiel, kleding en andere fabrikaten en halffabrikaten
24		99	Diverse artikelen

(1) Publikatie van het Bureau voor de statistiek van de Europese Gemeenschappen, uitgave 1968

BIJLAGE IV

KUSTGEBIEDEN

De te gebruiken nomenclatuur is de GEONOMENCLATUUR, voor 1993 goedgekeurd bij

VERORDENING (EEG) nr. 208/93
van 1 februari 1993

betreffende de landennomenclatuur voor de statistieken van de buitenlandse handel van de Gemeenschap en de handel tussen de Lid-Staten(*)

met het volgende voorbehoud: codes 017 en 018 worden respectievelijk gebruikt voor België en Luxemburg wanneer zij afzonderlijk moeten worden behandeld.

De code omvat vier cijfers: de drie cijfers van de code in de bovengenoemde nomenclatuur, gevolgd door het cijfer nul (b.v. code 0030 voor Nederland), behalve voor de landen die in verscheidene kustgebieden zijn verdeeld en die worden gekenmerkt door een vierde cijfer dat geen nul is (van 1 tot 7), zoals hieronder vermeld:

CODE	KUSTGEBIEDEN
0011	FRANKRIJK, ATLANTISCHE OCEAAN/NOORDZEE
0012	FRANKRIJK, MIDDELLANDSE ZEE
0041	DUITSE NOORDZEE
0042	DUITSE BALTISCHE ZEE
0043	DUITSE RIJN
0051	ITALIË
0052	SAN MARINO
0061	VERENIGD KONINKRIJK
0062	EILAND MAN
0063	KANAALEILANDEN
0111	SPANJE, ATLANTISCHE OCEAAN (NOORD-PORTUGAL)
0112	SPANJE, MIDDELLANDSE ZEE EN ATLANTISCHE OCEAAN (ZUID-PORTUGAL)
0521	TURKIJE, ZWARTE ZEE
0522	TURKIJE, MIDDELLANDSE ZEE
0751	RUSSISCHE ZWARTE ZEE
0752	BALTISCH RUSLAND
0753	AZIATISCH RUSLAND
2041	MAROKKO, MIDDELLANDSE ZEE
2042	WESTAFRIKAANS MAROKKO

6241 ISRAËL, MIDDELLANDSE ZEE
6242 ISRAËL, RODE ZEE

6321 SAOEDI-ARABIË, RODE ZEE
6322 SAOEDI-ARABIË, GOLF

4001 VS, NOORDATLANTISCHE OCEAAN
4002 VS, ZUIDATLANTISCHE OCEAAN
4003 VS, GOLF
4004 VS, ZUIDELIJKE STILLE OCEAAN
4005 VS, NOORDELIJKE STILLE OCEAAN
4006 VS, GROTE MEREN
4007 PORTO RICO

4041 CANADA, ATLANTISCHE OCEAAN
4042 CANADA, GROTE MEREN EN BOVENLOOP VAN DE ST-LAURENT
4043 CANADESE WESTKUST

4801 NOORDKUST COLOMBIA
4802 WESTKUST COLOMBIA

Met de aanvullende codes

9991 OFFSHORE-INSTALLATIES
9992 LOSSEN IN ZEE EN AGGREGATEN

(*) PB nr. L 25 van 2.2.1993, blz. 11

BIJLAGE V

NATIONALITEIT VAN DE VERVOERONDERNEMER

De te gebruiken nomenclatuur is de GEONOMENCLATUUR, voor 1993 goedgekeurd bij

VERORDENING (EEG) nr. 208/93
van 1 februari 1993

betreffende de landennomenclatuur voor de statistieken van de buitenlandse handel van de Gemeenschap en de handel tussen de Lid-Staten(*)

met het volgende voorbehoud: codes 017 en 018 worden respectievelijk gebruikt voor België en Luxemburg wanneer zij afzonderlijk moeten worden behandeld.

(*) PB nr. L 25 van 2.2.1993, blz. 11

BIJLAGE VI

NATIONALITEIT VAN DE SCHEEPSREGISTRATIE

De te gebruiken nomenclatuur is de GEONOMENCLATUUR, voor 1993 goedgekeurd bij

VERORDENING (EEG) nr. 208/93
van 1 februari 1993

betreffende de landennomenclatuur voor de statistieken van de buitenlandse handel van de Gemeenschap en de handel tussen de Lid-Staten[*]

met het volgende voorbehoud: codes 017 en 018 worden respectievelijk gebruikt voor België en Luxemburg wanneer zij afzonderlijk moeten worden behandeld.

De code bestaat uit vier cijfers: de drie cijfers van de code in de bovengenoemde nomenclatuur gevolgd door het cijfer nul (b.v. code 0010 voor Frankrijk), behalve voor de landen die verscheidene registers hebben.

In de gevallen waarin verscheidene registers voor één land bestaan, is de code:

0061	VERENIGD KONINKRIJK
0062	EILAND MAN
0063	KANAALEILANDEN
0101	PORTUGAL
0102	PORTUGAL (ZEE)
0111	SPANJE
0112	SPANJE (REBECA)
4001	VERENIGDE STATEN
4002	PORTO RICO
4611	BRITSE MAAGDENEILANDEN
4612	MONTSERRAT
8141	NIEUWZEELANDS OCEANIË
8142	COOK-EILANDEN
8901	OVERIGE POOLGEBIEDEN
8902	FRANS ANTARCTICA

(*) PB nr. L 25 van 2.2.1993, blz. 11

BIJLAGE VII

Nomenclatuur van scheepstypes (ICST-COM)

	Type	Categorieën binnen de scheepstypes
01	Vloeistoffen in bulk	olietanker tankschip voor chemische produkten sleeptankschip gastanker andere tankschepen
02	Vaste bulkgoederen	olietanker/bulkcarrier bulkcarrier
03	Gespecialiseerde vrachtschepen	kangoeroeschip vrachtschip voor chemische produkten vrachtschip voor bestraalde splijtstoffen vrachtschip voor vee vrachtschip voor voertuigen andere gespecialiseerde vrachtschepen
04	Containers	integraal containerschip
05	Roro	roro- en passagiersschip rorocontainerschip andere rorovracht
06	Stukgoederen, niet-gespecialiseerd	koelschip gecombineerd container/passagiersvrachtschip passagiersvrachtschip ééndeksvrachtschip voor stukgoederen meerdeksvrachtschip voor stukgoederen bak/sleepschip voor droge ladingen
07	Passagiers	cruiseschip ander uitsluitend voor passagiersvervoer bestemd schip
08	Visserij(*)	visserijvaartuig(*) fabrieksschip voor visverwerking(*)
09	Offshore-activiteiten	boring en winning(*) offshore-bevoorrading
10	Overige(*)	sleepboten(*) baggermolens(*) onderzoek/opsporing(*) andere schepen en boten n.e.g.(*)

(*) Valt niet onder deze richtlijn

BIJLAGE VIII

Scheepsgrootteklassen in ton draagvermogen (deadweight) (in DWT)

Deze nomenclatuur heeft uitsluitend betrekking op schepen van 100 brutoton of meer

GROEP	BENEDENGRENS Ton draagvermogen	BOVENGRENS Ton draagvermogen
01	-	tot 499
02	500	999
03	1.000	1.999
04	2.000	2.999
05	3.000	3.999
06	4.000	4.999
07	5.000	5.999
08	6.000	6.999
09	7.000	7.999
10	8.000	8.999
11	9.000	9.999
12	10.000	19.999
13	20.000	29.999
14	30.000	39.999
15	40.000	49.999
16	50.000	79.999
17	80.000	99.999
18	100.000	149.999
19	150.000	199.999
20	200.000	249.999
21	250.000	299.999
22	300.000 en meer	-

N.B.: **Indien** in het kader van de richtlijn schepen van minder dan 100 brutoton in aanmerking worden genomen, worden deze onder groepscode "99" ingedeeld.

BIJLAGE IX

STRUCTUUR VAN DE STATISTISCHE GEGEVENSVERZAMELINGEN

Bij de in deze bijlage gespecificeerde gegevensverzamelingen wordt de frequentie van de door de Gemeenschap gevraagde statistieken van het zeevervoer bepaald. Elke gegevensverzameling bepaalt een gekruiste onderverdeling met een beperkt aantal variabelen op verschillende nomenclatuurniveaus, met aggregatie van alle overige variabelen. Hiervoor zijn statistieken van goede kwaliteit noodzakelijk.

De goederenstatistieken, gegevensverzameling B1, worden overgebracht na een overgangsperiode, waarna de technische vooruitgang de codificering van het type goederen mogelijk zal maken (zie artikel 10).

Beknopte en gedetailleerde statistieken

- De volgende gegevensverzamelingen moeten worden verstrekt voor de havens die zijn gekozen voor goederen en passagiers: A1, A2, B1, C1, D1, E1 en F1;
- De volgende gegevensverzamelingen moeten worden verstrekt voor de havens die zijn gekozen voor goederen maar niet voor passagiers: A1, A2, A3, B1, C1, E1 en F1;
- De volgende gegevensverzamelingen moeten worden verstrekt voor de havens die zijn gekozen voor passagiers maar niet voor goederen: A3, D1 en F1;
- De volgende gegevensverzameling moet worden verstrekt voor havens die niet zijn gekozen (noch voor goederen, noch voor passagiers): A3.

Gegevensverzameling A1: Zeevervoer in de voornaamste Europese havens volgens haven, vrachttype en traject
Frequentie: per kwartaal

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	A1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(1,2,3,4)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	vrachttype	1 cijfer	Vrachttype, bijlage II (categorieën 1,2,3,5,6,9)
Gegeven: brutogewicht van de goederen in ton			

Gegevensverzameling A2: Zeevervoer, behalve in containers of roro-eenheden, in de voornaamste Europese havens volgens haven, vrachttype en traject
Frequentie: per kwartaal

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	A2
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(1,2,3,4)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	vrachttype	2 cijfers	Vrachttype, bijlage II (excl. containers en roro) (subcategorieën 11,12,13,19,21,22,23,29,91,92,99)
Gegeven: brutogewicht van de goederen in ton			

Gegevensverzameling A3: Aan de havens gevraagde inlichtingen waarvoor geen gedetailleerde statistieken vereist zijn (zie artikel 4, lid 3)

Frequentie: jaarlijks

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	A3
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(0)
	haven van aangifte	5 letters	Alle havens op de lijst van havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
Gegevens:	brutogewicht van de goederen in ton aantal passagiers		

Gegevensverzameling B1: Zeevervoer in de voornaamste Europese havens volgens haven, vrachttype, goederen en traject

Frequentie: jaarlijks

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	B1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(0)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	vrachttype	1 cijfer	Vrachttype, bijlage II (categorieën 1,2,3,5,6,9)
	goederen	2 cijfers	Goederennomenclatuur, bijlage III
Gegeven:	brutogewicht van de goederen in ton		

Gegevensverzameling C1: Zeevervoer, in containers of roro-eenheden, in de voornaamste Europese havens volgens haven, vrachttype, traject en beladingstoestand

Frequentie: per kwartaal

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	C1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(1,2,3,4)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	vrachttype	2 cijfers	Vrachttype, bijlage II (alleen containers en roro) (subcategorieën 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)
Gegevens:	brutogewicht van de goederen in ton (vrachttype: subcategorieën 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63) aantal eenheden (vrachttype: subcategorieën 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63) aantal beladen eenheden (vrachttype: subcategorieën 31,32,33,34,51,61,63) aantal lege eenheden (vrachttype: subcategorieën 31,32,33,34,51,61,63)		

Gegevensverzameling D1: Personenvervoer in de voornaamste Europese havens volgens traject
Frequentie: per kwartaal

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	D1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(1,2,3,4)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	nationaliteit van de vervoerondernemer	3 cijfers	Geonomenclatuur, bijlage V
	nationaliteit van de scheepsregistratie	4 cijfers	Nationaliteit van de scheepsregistratie, bijlage VI
Gegeven: aantal passagiers			

Gegevensverzameling E1: Zeevervoer in de voornaamste Europese havens volgens haven, vrachttype, traject, nationaliteit van de vervoerder en nationaliteit van de scheepsregistratie
Frequentie: jaarlijks

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	E1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(0)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	laadhaven/loshaven	5 letters	EER-havens op de lijst van havens
	traject	4 cijfers	Kustgebieden, bijlage IV
	vrachttype	1 cijfer	Vrachttype, bijlage II (categorieën 1,2,3,5,6,9)
	nationaliteit van de vervoerder	3 cijfers	Geonomenclatuur, bijlage V
	nationaliteit van de scheepsregistratie	4 cijfers	Nationaliteit van de scheepsregistratie, bijlage VI
Gegeven: brutogewicht van de goederen in ton			

Gegevensverzameling F1: Havenverkeer in de voornaamste Europese havens volgens haven, type en grootte van het schip dat de vracht laadt of lost
Frequentie: per kwartaal

	Elementen	Codestructuur	Nomenclaturen
Variabelen	tabel	2 cijfers	F1
	referentiejaar	4 cijfers	(b.v. 1995)
	referentiekwartaal	1 cijfer	(1,2,3,4)
	haven van aangifte	5 letters	Op de lijst van havens gekozen EER-havens
	richting	1 cijfer	Inkomend, uitgaand (1,2)
	scheepstype	1 cijfer	Scheepstype, bijlage VII
	scheepsgrootte	2 cijfers	Klasse draagvermogen (deadweight), bijlage VIII
Gegevens: aantal schepen ton draagvermogen van de schepen			

FINANCIEEL MEMORANDUM

DEEL 1: FINANCIËLE GEVOLGEN

1. Benaming van de maatregel

Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen.

2. Begrotingsonderdeel

Hoofdstuk B5-600

in miljoen ecu

Toegestane kredieten 1994		Gevraagde kredieten 1995		Verschil in %	
vastleggingen	betalingen	vastleggingen	betalingen	vastleggingen	betalingen
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. Juridische grondslag

- Artikel 213 van het Verdrag betreffende de Europese Unie;

- Mededeling van de Commissie ("witboek") van 2 december 1992, getiteld "De toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoerbeleid - een brede aanpak voor de totstandkoming van een communautair kader voor duurzame mobiliteit";

- Beschikking 93/464/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende het kaderprogramma van prioritaire maatregelen op het gebied van de statistische informatie (1993-1997) (PB nr. L 219 van 28.8.1993);

- Besluit 89/382/EEG van de Raad van 19 juni 1989 tot oprichting van een Comité statistisch programma van de Europese Gemeenschappen (PB nr. L 181 van 28.6.1989).

4. Omschrijving van de maatregel

4.1 Algemene doelstellingen van de maatregel

Doel van deze richtlijn van de Raad is de **geharmoniseerde** statistische gegevens die nodig zijn voor het bepalen, volgen, controleren en evalueren van het communautair zeevervoerbeleid, ter beschikking van de Instellingen en van de nationale regeringen te stellen. Deze resultaten zijn eveneens bestemd voor de sociaal-economische subjecten in de Gemeenschap in het kader van de voltooiing van de interne markt. Zij kunnen eveneens bijdragen tot de verbetering van het internationaal concurrentievermogen van de Europese economie. Zij maken ten slotte een integrerend deel uit van de informatie die de onderzoekinstituten en de universiteiten nodig hebben.

4.2 Duur van de maatregel en voorwaarden

Meerjarig (verzameling van statistische gegevens met blijvend karakter).

5. Indeling van de uitgaven of ontvangsten

5.1 NVU

5.2 GK

5.3 Aard van de verwachte ontvangsten

Verkoop van de statistische resultaten (gegevensbank, publikaties) waarmee gedeeltelijk de produktiekosten ervan worden gedekt.

6. Aard van de uitgaven of ontvangsten

Voor de genoemde maatregel, die een integrerend deel van het statistisch programma uitmaakt, vormt de bijdrage uit de Gemeenschapsbegroting slechts een klein deel van de reële kosten van de gegevensverzameling, namelijk tussen 1 en 5%. Bij de statistische activiteiten in het algemeen en de verzameling van gegevens in het bijzonder wordt name in hoge mate een beroep gedaan op het subsidiariteitsbeginsel en de werkings- en de beheerskosten zijn vrijwel geheel ten laste van de nationale overheidsdiensten. De uitgaven zijn niettemin essentieel om tot de standaardisering van de verzamelde gegevens, tot het opstellen ervan en tot de verspreiding ervan onder alle in de maatregel genoemde doelgroepen aan te sporen.

De uitgaven worden aldus medegefinancierd door de overheidssector (begrotingen van de nationale bureaus voor de statistiek) en door de particuliere sector (ontvangsten uit de verkoop van statistische produkten).

7. Financiële gevolgen

7.1 Berekeningsmethode voor de totale kosten van de maatregel (definitie van de kosten per eenheid)

Daar de bestaande gegevensverzamelingssystemen moeten worden uitgebreid of nieuwe systemen voor statistische verzameling moeten worden ontwikkeld, wordt de bijdrage uit de Gemeenschapsbegroting op basis van de volgende hypothesen berekend (bedragen in ecu maal duizend, constante waarde 1993):

- bijdrage ten belope van 50% van de initiële investeringen;

- bijdrage ten belope van 6,66% van de werkingskosten en dit alleen gedurende de eerste drie werkingsjaren.

- BELEIDSKREDIETEN B5-600: **2 400** (in ecu maal duizend, constante waarde 1993)

wat overeenkomt met de bijdragen aan de officiële bureaus voor de statistiek van de Lid-Staten.

7.2 Verdeling van de uitgaven per activiteit

De totale uitgaven, namelijk 2 400 000 ecu, *constante waarde 1993*, zijn voor rekening van het beleid voor de werking van de interne markt en vallen onder hoofdstuk B5-600 van de begroting.

Deze uitgaven komen overeen met de uitgaven die de officiële bureaus voor de statistiek van de Lid-Staten moeten doen om de aanpassingen te definiëren en uit te voeren aan hun systemen voor de verzameling en exploitatie van hun zeevervoerstatistieken (studie over de aan de bestaande verzamelsystemen aan te brengen aanpassingen, schrijven van de nieuwe informaticaprogramma's, extra kosten voor verzameling en extra operationele informaticakosten die als gevolg van de richtlijn ontstaan - het respectieve aandeel van elk van deze elementen verschilt volgens de Lid-Staat).

7.3 Indicatief tijdschema voor de kredieten

7.3.1

	1995	1996	1997	1998	1999 en volgende	TOTAAL
Vastleggingskredieten	800	720	540	340	-	2400
Betalingskredieten						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 en volgende						
Totaal	800	720	540	340	-	2400

7.3.2

8. Voorgenomen fraudebestrijdingsmaatregelen

- De statistische informatie wordt beschouwd als een objectief instrument ter evaluatie van de communautaire actieprogramma's en draagt eveneens bij tot de consolidatie van de fraudebestrijdingsmaatregelen.

- De verstrekte informatie wordt vóór betaling geverifieerd door de diensten van de Commissie, rekening houdend met de contractuele verplichtingen en met de beginselen van zuinigheid en van een goed financieel of algemeen beheer. In alle overeenkomsten of contracten die worden gesloten tussen de Commissie en degenen die betalingen ontvangen zijn fraudebestrijdingsmaatregelen (controle, indiening van verslagen enz.) opgenomen.

9. Elementen voor analyse van de kosteneffectiviteit

9.1 Specifieke en kwantificeerbare doelstellingen, doelgroep

- De in punt 4.1 genoemde doelstellingen houden verband met de bepalingen van de Europese Akte en van het Verdrag van Maastricht betreffende de totstandbrenging van de interne markt. Doel is de **geharmoniseerde** statistische gegevens die nodig zijn voor het bepalen, volgen, controleren en evalueren van het communautair zeevervoerbeleid, ter beschikking van de Instellingen en van de nationale regeringen te stellen. Deze resultaten zijn eveneens bestemd voor de sociaal-economische subjecten in de Gemeenschap in het kader van de voltooiing van de interne markt. Zij kunnen eveneens bijdragen tot de verbetering van het internationaal concurrentievermogen van de Europese economie. Zij maken ten slotte een integrerend deel uit van de informatie die de onderzoekinstituten en de universiteiten nodig hebben.

- Doelgroep: de Commissie, de Lid-Staten, de sociaal-economische actoren, de onderzoekinstituten en de universiteiten.

9.2 Motivering van de maatregel

Deze maatregel heeft de volgende doelstellingen:

- kwantitatieve elementen ter beschikking stellen van de communautaire Instellingen stellen voor het bepalen, volgen en evalueren van alle actieprogramma's overeenkomstig artikel 3, lid 2, van het Financieel Reglement: **"deze draagt derhalve bij tot een doeltreffender en pertinenter aanwending van de Gemeenschapsbegroting";**

- vergelijkende statistieken over alle Lid-Staten ter beschikking stellen van de nationale overheidsdiensten, ten einde de ontwikkeling van de communautaire beleidsprogramma's te evalueren en te controleren;

- de politieke, economische en sociale actoren van de Gemeenschap het nodige cijfermateriaal bezorgen voor het nemen en afwegen van hun beslissingen op hun respectieve werkgebieden, zodat deze maatregel een essentieel element van de Europese informatiemarkt vormt;

- de wetenschappelijke wereld de nodige informatie ter beschikking stellen ter bevordering van de analyses en de kennis van het economisch en sociaal leven in de Gemeenschap.

- Noodzaak van de bijdrage uit de Gemeenschapsbegroting

De financiering van deze maatregel is hoofdzakelijk ten laste van de Lid-Staten, die al over verzamelingssystemen voor gegevens over zeevervoer beschikken. In sommige Lid-Staten zijn deze systemen echter onvolledig (of zelfs onaangepast) en vooral zijn de verkregen resultaten tussen de Lid-Staten niet onderling geharmoniseerd.

Met de bijdrage uit de Gemeenschapsbegroting moeten de noodzakelijke aanpassingen in de diverse landen sneller kunnen worden uitgevoerd.

- Voor de bijdrage gehanteerde criteria

. voordeel ten opzichte van mogelijke alternatieve maatregelen

Indien de Commissie dit programma volledig moet uitvoeren en financieren, zouden de kosten bijzonder hoog zijn voor een resultaat dat zeker minder betrouwbaar zou zijn en een dergelijke organisatie zou tevens strijdig zijn met het subsidiariteitsbeginsel.

. analyse van de soortgelijke maatregelen die eventueel op communautair of op nationaal niveau worden genomen

In het verleden zijn soortgelijke maatregelen uitgevoerd voor de statistiek van het binnenlands goederenvervoer (per spoor, over de weg, binnenvaart). Het gevolg was dat de harmonisatie van de in de diverse Lid-Staten gehanteerde methodologieën regelmatig, hoewel langzaam, werd voortgezet.

. verwachte neven- en multiplicatoreffecten:

- de resultaten van de maatregel dragen bij tot de verbetering van de statistische informatie die wordt gebruikt in het kader van de werkzaamheden met betrekking tot het vervoerbeleid en de convergentie op de binnenmarkt;

- de verzameling van statistische informatie is in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel en de nationale stelsels zorgen voor de verzameling voor elke Lid-Staat. Het statistisch programma van de Gemeenschappen wordt een integrerend deel van de nationale statistische programma's en draagt zo bij tot de verwezenlijking van een Europese statistische ruimte;

. multiplicatoreffecten:

- stimuleringseffect in de richting van een Europese statistische ruimte en bijgevolg van een grotere communautaire integratie van de nationale statistische stelsels.

- Voornaamste onzekerheidsfactoren die de op de specifieke resultaten van de maatregel van invloed kunnen zijn:

. er kunnen zich moeilijkheden voordoen als sommige Lid-Staten - of de Commissie - er niet in slagen daadwerkelijk de nodige middelen beschikbaar te stellen om de maatregel tot een goed einde te brengen.

9.3 Volgen en evalueren van de maatregel

Als onderdeel van het statistisch programma van de Gemeenschappen wordt de maatregel in dit kader gevolgd.

Het verloop van het statistisch programma wordt permanent gevolgd op basis van een 'dashboard' dat voor elk project de operationele doelstellingen en de vereiste middelen bepaalt op grond van het beginsel programmering-uitvoering. In het begin van elk jaar stelt Eurostat een verslag op over de voortgang van het programma in het voorgaande jaar. Dit verslag bestaat uit drie delen:

- in het eerste worden voor elk beleid de voornaamste verwezenlijkingen van het jaar samengevat;

- in het tweede worden voor elk project de vastgestelde doelstelling en de behaalde resultaten beschreven;

- in het derde worden statistieken over de aanwending van het menselijk potentieel, van de begrotings- en de informaticamiddelen en van de administratieve middelen in de loop van het voorgaande jaar geleverd.

Het is bovendien de bedoeling dat de Commissie na drie werkingsjaren verslag uitbrengt bij het Parlement, de Raad en het Economisch en Sociaal Comité over de met de toepassing van deze richtlijn opgedane ervaring (m.a.w. in 1998 wanneer het eerste verzameljaar 1995 is).

9.4 Coherentie met de financiële programmering

- Is de maatregel opgenomen in de financiële programmering van het DG voor de desbetreffende jaren?

  Ja

10. Administratieve uitgaven (deel A van de begroting)

10.1 Houdt de voorgestelde maatregel een toename in van het aantal personeelsleden van de Commissie? Zo ja, hoeveel?

JA, volgens de hierna genoemde jaarlijkse toename.

	Ambtenaren
	Nieuwe posten
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 en volgende	2
Totaal	10

Voor het vereiste personeel voor de uitvoering van de maatregel zal een specifiek verzoek worden gedaan in het kader van de toekenning van de door de Commissie goedgekeurde middelen op basis van de toekomstige begrotingen en onder voorbehoud van de beslissingen van de begrotingsautoriteit inzake nieuwe posten, ofwel zal dit personeel door middel van een interne herindeling worden verkregen.

10.2 **Vermeld het bedrag van de werkings- en personeelsuitgaven als gevolg van de voorgestelde maatregel en geef aan hoe dit wordt berekend.**

Indicatoren: 1994: jaarlijkse personeelskosten (raming):

Basis: gemiddelde kosten van een B2-post:

91 095 ecu waarvan 72 968 ecu personeel
18 127 ecu werking

Personeel:	Ambtenaren	
	Titel A1	Titel A2
Uitgaven:	Personeel	Werking
1995(1)	109 452	27 191
1996	145 936	36 254
1997	145 936	36 254
1998	145 936	36 254
1999	145 936	36 254
Totaal	693 196	172 207

Kosten in ecu, constante waarde 1994

(1) De eerste ambtenaar (categorie A) zal naar verwachting vanaf begin 1995 worden aangesteld, de tweede ambtenaar (categorie B) pas in het midden van het jaar.

MEMORANDUM OVER DE GEVOLGEN VOOR HET MKB

GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL VOOR ONDERNEMINGEN EN IN HET BIJZONDER VOOR HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

Titel van het voorstel
Voorstel voor een richtlijn van de Raad betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen.

Referentienummer van het document

Het voorstel

1. **Waarom is, gezien het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen ervan?**

   De voorgestelde maatregel heeft ten doel **geharmoniseerde** statistische gegevens op te stellen over het zeevervoer van goederen en personen, die nodig zijn voor het bepalen, volgen, controleren en evalueren van het communautair zeevervoerbeleid, op een vergelijkbare basis met de gegevens die voor de andere wijzen van vervoer beschikbaar zijn. De momenteel in de Lid-Staten beschikbare statistische informatie is vaak onvolledig, en het bestaande is vaak als gevolg van nationaal verschillende praktijken tussen de landen onderling niet vergelijkbaar.

Gevolgen voor ondernemingen

2. **Voor wie heeft het voorstel gevolgen?**

   - ondernemingen uit welke sectoren?
   De ondernemingen waarop het voorstel betrekking heeft, vallen hoofdzakelijk onder klasse 61.10 (Zee- en kustvaart) van de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten in de Europese Gemeenschap, NACE (Rev. 1), waaraan een klein aantal ondernemingen uit andere sectoren die zeevervoer voor eigen rekening uitvoeren, moet worden toegevoegd. Hierbij betrokken zijn ook ondernemingen uit klasse 63.40 (Overige tussenpersonen op het gebied van vervoer), wanneer zij als vertegenwoordiger van de betrokken ondernemingen uit de Gemeenschap optreden, dan wel voor rekening van ondernemingen uit derde landen waarvan de schepen in de havens in de Gemeenschap aanleggen voor het laden of lossen van goederen of voor het inschepen of ontschepen van passagiers.

Ten slotte heeft het voorstel gevolgen voor ondernemingen die vallen onder klasse 63.22 (Overige ondersteunende activiteiten in verband met het vervoer over water) daar sommige Lid-Staten hun gegevens met de zeehavens als intermediair verzamelen.

- ondernemingen van welke omvang (aandeel midden- en kleinbedrijf)?
In principe zijn ondernemingen van elke omvang bij dit voorstel betrokken, maar onrechtstreeks omvat het bepalingen ten einde de statistische belasting voor kleine en middelgrote ondernemingen te beperken.
Zo werd de Lid-Staten de mogelijkheid geboden om uit het toepassingsgebied van de richtlijn activiteiten uit te sluiten die worden verricht door zeer kleine schepen (die in het algemeen eigendom van kleine en middelgrote ondernemingen zijn). Bovendien is het de bedoeling dat slechts zeer beknopte statistieken worden gevraagd voor bewegingen in de kleinste havens; havens die geen handelshavens zijn, vallen in geen geval onder het toepassingsgebied van de richtlijn.

- zijn er bepaalde geografische gebieden in de Gemeenschap waar deze ondernemingen zijn gevestigd?
Behalve Luxemburg zijn alle landen van de Gemeenschap bij het voorstel betrokken.

3. Welke maatregelen moeten de ondernemingen nemen om aan de voorwaarden van het voorstel te voldoen?

De ondernemingen die schepen bezitten of exploiteren die in communautaire havens aanleggen om goederen te laden of te lossen of om passagiers in te schepen of te ontschepen, zullen de nodige gegevens moeten verstrekken om aan de richtlijn te voldoen, rechtstreeks dan wel via hun vertegenwoordiger in de havens.

Dit zal gebeuren door het verstrekken van aanvullende gegevens ten opzichte van de gegevens die ondernemingen nu al aan de lid-Staten verstrekken en door aanpassing van de concepten en vooral van de nomenclaturen die bij de aangiften worden gehanteerd.

4. Welke economische gevolgen worden van het voorstel verwacht?

- voor de werkgelegenheid:
- voor investeringen en de oprichting van nieuwe ondernemingen:
- voor de concurrentiekracht van de ondernemingen:

Indirecte gevolgen, doordat een betere kennis van de markt tot een verbetering van de concurrentiekracht kan leiden.

5. Bevat het voorstel maatregelen die specifiek op de situatie van het MKB zijn gericht (lagere of andere eisen enz.)?

Ja, onrechtstreeks (zie punt 2 boven).

Daar activiteiten door zeer kleine schepen (minder dan 100 BRT) kunnen worden uitgesloten, zullen de zeer kleine ondernemingen ongetwijfeld geen statistieken hoeven te leveren.

Bovendien zijn voor bewegingen in kleine handelshavens (havens die geen handelshavens zijn, vallen in geen geval onder het toepassingsgebied) alleen zeer beknopte statistieken vereist, zodat de desbetreffende kleine en middelgrote ondernemingen, die vaak alleen bij het lokaal vervoer tussen deze kleine havens zijn betrokken, in ieder geval slechts zeer weinig belast zullen worden.

Overleg

6. Lijst van organisaties die over het voorstel werden geraadpleegd en weergave van de essentiële aspecten van hun standpunt.

De opeenvolgende versies van de ontwerp-richtlijn werden op drie vergaderingen (7-8.10.1992; 9-10.12.1992; 20-22.1.1993) besproken door een task-force ad hoc, tot de oprichting waarvan op de vergadering van 9-10.3.1992 van het Coördinatiecomité Vervoerstatistiek werd besloten. Het aldus uitgewerkte ontwerp werd op de vergaderingen van 9-10.3.1993 en 12-13.5.1993 van het Coördinatiecomité Vervoerstatistiek besproken. Op 26-27.5.1993 werd een laatste vergadering van de task-force gehouden.

De vertegenwoordiger van de "European Community Shipowners' Association" (ECSA) en de voorzitter van de subgroep van statistische deskundigen van de communautaire werkgroep havens waren bij al deze vergaderingen uitgenodigd en hebben aan sommige ervan deelgenomen. Zij hebben hun algemene instemming betuigd met het ontwerp, over de inhoud waarvan zij van bij het begin van de werkzaamheden waren geraadpleegd.

Tijdens de fase van overleg met de gebruikers betreffende hun statistische behoeften in 1990 hebben de ECSA (toen de CAACE) en de "European Shippers' Council" (ESC) namelijk hun behoeften inzake vervoerstatistieken kenbaar gemaakt. Daaruit is gebleken dat statistieken worden gewenst die de hele vervoerketen van de internationale handel, en in het bijzonder het zeevervoer daarbinnen, beschrijven.

De communautaire werkgroep havens heeft eveneens zijn behoeften inzake de statistiek van het zeevervoer omschreven tijdens een reeks vergaderingen die in 1990 is begonnen en waaraan Eurostat heeft deelgenomen. De vragen van havens, onder meer over de gedetailleerdheid van de te verzamelen gegevens, vormden een belangrijk element bij de bepaling van de inhoud van deze richtlijn.

Met de tot uitdrukking gebrachte behoeften inzake de statistiek van het zeevervoer is in de richtlijn wat de essentie betreft rekening gehouden.

AANVULLEND MEMORANDUM BETREFFENDE DE EVA-LANDEN VAN DE EER

Titel van het voorstel
Voorstel voor een richtlijn van de Raad over de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen.

Gevolgen voor de EVA-landen van de EER

De EVA-landen van de EER tonen belangstelling voor de ontwerp-richtlijn, bij de bespreking waarvan zij betrokken waren.

Sommige EVA-landen hebben namelijk deelgenomen aan de vergaderingen van de task-force waar het ontwerp werd besproken.

De vergaderingen van maart 1992 en maart en mei 1993 van het Coördinatiecomité Vervoerstatistiek waren gezamenlijke EG/EVA-vergaderingen.

Financieel memorandum

Het bij dit dossier gevoegd financieel inlichtingenblad heeft alleen betrekking op de Lid-Staten van de Europese Unie en omvat bijgevolg niet de financiële bijdragen ten behoeve van de EVA-landen van de EER.

ISSN 0254-1513

COM(94) 275 def.

DOCUMENTEN

NL **07 17**

Catalogusnummer : CB-CO-94-292-NL-C

ISBN 92-77-71266-X

Bureau voor officiële publikaties der Europese Gemeenschappen
L-2985 Luxemburg