KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(94) 275 endelig udg.
Bruxelles, den 04.07.1994

94/0159 (CNS)

Forslag til

RÅDETS DIREKTIV

OM STATISTISK REGISTRERING AF GODS- OG PASSAGERTRANSPORTER AD SØVEJEN

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Første del:

Iværksættelse af subsidiaritetsprincippet

a) *Hvad er målsætningerne for den påtænkte aktion set i forhold til de forpligtelser, der påhviler Fællesskabet?*

Den foreslåede aktion har til formål at tilvejebringe de harmoniserede statistiske oplysninger om gods- og passagertransport ad søvejen, der er nødvendige til udarbejdelse, opfølgning, kontrol og evaluering af Fællesskabets søfartspolitik, og på et grundlag, der er sammenligneligt med disponible oplysninger for andre transportmåder.
De statistiske oplysninger, der for øjeblikket er til rådighed i medlemsstaterne, er mangelfulde, og de, der findes, kan ofte ikke sammenlignes de enkelte lande imellem, da de nationale fremgangsmåder er forskellige.

b) *Henhører den påtænkte aktion under Fællesskabets enekompetence eller under Fællesskabets og medlemsstaternes fælles kompetence?*

Aktionen henhører under Fællesskabets og medlemsstaternes fælles kompetence: formålet er at få harmoniseret begreberne og de nomenklaturer, der anvendes i forbindelse med indsamlingen af oplysninger, og at få fastslået, hvilke oplysninger hovedbrugerne har brug for, dvs. fællesskabsinstitutionerne, nationale, regionale og lokale administrationer, internationale organisationer, økonomiske aktører og forskningsinstitutter. Selve indsamlingen og de metoder, der anvendes i forbindelse med indsamlingen, henhører under medlemsstaternes ansvarsområde.

c) *Hvad er fællesskabsdimensionen af problemet?*

Alle medlemsstater er berørt, undtagen Luxembourg, som hverken har et kystområde eller flodhavne, som kan tænkes at blive anløbet af søgående skibe. Medlemsstaterne indsamler allerede nu et vist antal oplysninger om søtransport. Aktionen vil resultere i, at der skal indsamles supplerende oplysninger (for de fleste medlemsstater vil der kun blive tale om et forholdsvis begrænset antal nye oplysninger), og i, at der skal foretages en række ændringer af begreber og navnlig i de anvendte nomenklaturer.

d) *Hvilken løsning er den mest effektive, når man sammenligner de midler, Fællesskabet og medlemsstaterne har til rådighed?*

Kun med en fællesskabsforanstaltning som denne vil det være muligt at fastsætte fælles begreber og referencenomenklaturer og udarbejde listen over de nødvendige oplysninger, og indsamlingen gennemføres dernæst af medlemsstaterne inden for de rammer, der fastlægges på fællesskabsplan.

e) *Hvilken konkret forbedring opnås med den påtænkte fællesskabsaktion, og hvilke følger vil det få, hvis der ikke gøres noget?*

Iværksættelsen af denne retsakt vil betyde en forbedring af Fællesskabets statistiske oplysninger inden for søtransportområdet og vil samtidig betyde, at disse oplysninger bliver sammenhængende. Hvis der ikke gennemføres en sådan retsakt, vil udarbejdelsen, opfølgningen, kontrollen og evalueringen af Fællesskabets søfartspolitik være baseret på mangelfulde og ikke-harmoniserede statistikker med de følger, dette måtte have.

f) *Hvilke aktionsmuligheder har Fællesskabet?*

Med en retsakt, i dette tilfælde et rådsdirektiv, kan man fastsætte referencerammen (begreber, nomenklatur, liste over nødvendige oplysninger) uden at skulle gå i detaljer med hensyn til udarbejdelse af indsamlingsmetoder. Det påtænkes at yde et finansielt bidrag i begyndelsen for at hjælpe medlemsstaterne med at få gennemført de nødvendige ændringer i deres indsamlingssystem.

g) *Kræves der en ensartet ordning, eller er det tilstrækkeligt med et direktiv med generelle målsætninger, som overlader gennemførelsen til medlemsstaterne?*

Et rådsdirektiv er nødvendigt for at kunne opstille referencerammen, men gennemførelsen af indsamlingen påhviler medlemsstaterne, som må tilpasse deres indsamlingssystem herefter.

Anden del:

1. Generel problematik

I sin hvidbog fra december 1992 om den fremtidige udvikling af den fælles transportpolitik minder Kommissionen om, at Domstolen allerede i 1985 dekreterede, at de indre gods- og passagertransporter skulle være tilgængelige for alle virksomheder i Fællesskabet uanset nationalitet eller etableringssted.

De foranstaltninger, der er truffet siden da vedrørende den fælles transportpolitik (FTP), har faktisk bidraget til at skabe et nyt marked, der er langt mere åbent og befriet for ethvert unødvendigt lovmæssigt jerngreb, uden at der af den grund gives afkald på de nødvendige garantier for at sikre konkurrencens frie spil.

Den 1. januar 1993 markerer et nyt vendepunkt i FTPs udvikling, idet man fra en politik, der hovedsagelig var rettet mod gennemførelse af det indre marked gennem eliminering af de kunstige lovmæssige hindringer af den frie tjenesteydelse, er gået over til en mere global politik med det formål for øje at sikre, at de fælles transportsystemer fungerer perfekt i et indre marked, der reelt er et enhedsmarked, og at man er på højde med de nye udfordringer, som via transportpolitikken skal tages op i fremtiden.

Ud fra dette synspunkt pointeres det i hvidbogen, at det er væsentligt at kunne disponere over de absolut nødvendige oplysninger om, hvordan transportmarkedet fungerer. Sådanne oplysninger findes for en stor del, når det drejer sig om landtransporter, men mangler på fællesskabsniveau, når det drejer sig om sø- og lufttransport, kombineret transport, passagerbefordring og transportsikkerhed.

I den foreslåede tekst sigtes der mod at råde bod på denne mangel på søtransportområdet.

I henhold til Rådets beslutningsforslag om fastlæggelse af et flerårigt program til konsolidering af den europæiske transportstatistik inden for den ramme, der er fastsat gennem De Europæiske Fælleskabers statistiske program, gives der i det forelagte lovforslag samtidig udtryk for vilje til at udvikle det europæiske statistiske system ud fra en global indfaldsvinkel for dermed at forbedre sammenligneligheden af de forskellige transportmåder.

2. Den nuværende situation

De statistiske oplysninger, der specielt vedrører søtransport, og som for øjeblikket udarbejdes i medlemsstaterne, er ikke harmoniserede, og da der almindeligvis anvendes nationale definitioner og nomenklaturer med forskellige detaljeniveauer, er det meget vanskeligt af bruge dem på fællesskabsplan.

Indtil 1992 var det muligt at fremskaffe deloplysninger udarbejdet på et sammenligneligt grundlag ved hjælp af det statistiske system for international samhandel. Efter den 1. januar 1993 gælder disse oplysninger kun for handel mellem Fællesskabet og resten af verden. Gennem INTRASTAT-systemet kan der ikke fremskaffes noget tilsvarende for handelen medlemsstaterne imellem.

Et vist antal oplysninger, der er absolut nødvendige for at føre en fælles politik på det maritime område, står ikke til rådighed.

3. Detaljerede målsætninger

De mål, man sigter mod at nå med denne juridiske disposition, er følgende:

- indsamling af pålidelige, regelmæssige, hurtigt disponible og sammenlignelige oplysninger om gods- og passagerbefordring ad søvejen mellem medlemsstaterne, i national transport og mellem medlemsstaterne og tredjelande. Indsamlingen foregår ved at udarbejde data kvartalsvis og årligt om gods- og passagerbefordring udført med skibe, der benytter havnene på medlemsstaternes territorier;

- indsamling af harmoniserede oplysninger om skibsfart i europæiske havne efter skibstype og -størrelse;

- sammenstykning af harmoniserede statistiske oplysninger, der er sammenlignelige med disponible oplysninger om de andre transportmåder. Ved hjælp af sådanne data vil det være muligt at rette forhandlingerne mod foranstaltninger, som kan begunstige transportmåder, der giver ekstra kapacitetsmuligheder på miljøvenlige vilkår. Berettigelsen af fremtidige initiativer på dette område vil i stor udstrækning afhænge af, om relevante oplysninger om transportmarkedets funktion er disponible;

- udsendelse af statistiske oplysninger til Kommissionen og de nationale myndigheder samt til virksomheder og alle berørte europæiske, socialøkonomiske operatører for at retlede deres beslutninger under iagttagelse af fortrolighedsprincipperne i medfør af forordning 1588/90, der er vedtaget af Rådet den 11. juni 1990. Blandt operatørerne skal ud over søtransportvirksomheder nævnes havne, hvor disponible data vedrørende de markeder, de opererer på, kan være medvirkende til at forbedre deres konkurrencedygtighed på det Store Marked. Også de europæiske skibsbygningsindustrier er interesseret i disse data. For dem er disponible harmoniserede statistikker om skibsfarten og det gods, skibene transporterer, væsentlige for at kunne lave korrekte overslag over markedstendenserne og planlægge fremtidige behov for skibe.

  Der er grund til at sørge for, at de pågældende nationale administrationer og fællesskabsadministrationerne bruger de bedst egnede værktøjer, systemer og telematiknet til behandling og udveksling af de relevante oplysninger.

4. Hensyntagen til krav om begrænsning af de statistiske byrder, der hviler på virksomhederne

Ønsket om at begrænse den statistiske byrde, der hviler på virksomhederne, har ført til:

* at give medlemsstaterne mulighed for at eliminere de operationer, der udføres af skibe af meget ringe størrelse, fra bestemmelsens anvendelsesområde;

* kun at kræve summariske statistikker for operationer udført i meget små havne (havne, som ikke er handelshavne, er under alle omstændigheder udelukket fra anvendelsesområdet).

I øvrigt er der fastsat en overgangsperiode, i hvilken der ikke kræves detaljerede statistikker om arten af det transporterede gods. Da udarbejdelsen i dag er meget kostbar, skal disse statistikker i fremtiden udføres på en mere økonomisk måde på basis af udvekslinger af EDB-behandlede data, et system, der er under forberedelse blandt søtransportaktørerne. At anvende eksisterende dokumenter eller informationsmateriale som statistisk informationskilde, hver gang det viser sig at være muligt, er faktisk et væsentligt middel til at begrænse den statistiske byrde, der hviler på virksomhederne.

5. Konklusion

Den foreslåede disposition sigter således mod at afhjælpe de øjeblikkelige mangler ved statistikkerne vedrørende gods- og passagerbefordring ad søvejen. Den understøtter målsætningerne i den fælles transportpolitik, nemlig iværksættelsen af det Store Marked og en effektiv liberalisering af transportmarkedet.

Dens formål er gennem tilvejebringelse af en harmoniseret statistisk information om den europæiske søtransport, koordineret med den, der eksisterer om de andre transportmåder, at bidrage til udviklingen og fortsættelsen af en fri og loyal konkurrencepolitik på området transporttjenesteydelse.

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 213,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet[2],

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg[3], og

ud fra følgende betragtninger:

Med henblik på udførelsen af de opgaver, der er pålagt den inden for rammerne af den fælles søtransportpolitik, skal Kommissionen have adgang til sammenlignelige, pålidelige, synkroniserede og regelmæssige statistikker om omfanget og udviklingen af gods- og passagertransporterne ad søvejen til og fra Fællesskabet, medlemsstaterne imellem og i medlemsstaterne;

indtil i dag findes der ingen statistik, der på fællesskabsplan fuldstændig dækker gods-og passagertransporten ad søvejen;

i Rådets afgørelse 93/464/EØF om rammeprogrammet for vigtige aktioner på området statistisk oplysning 1993-1997[4] pointeredes nødvendigheden af at udarbejde sådanne komplette statistikker;

Gennem af indsamling af fælles statistiske data på et sammenligneligt eller harmoniseret grundlag kan der oprettes et integreret system, som kan producere pålidelige, kompatible og ajourførte oplysninger;

data vedrørende gods- og passagertransporter ad søvejen bør gøres sammenlignelige mellem medlemsstaterne indbyrdes og efter en overgangsperiode mellem de forskellige transportmåder;

efter et vist tidsrum skal Kommissionen fremlægge en rapport, der gør det muligt at bedømme, hvordan direktivet fungerer;

med henblik på at få gennemført dette direktiv, herunder de foranstaltninger, der er nødvendige for at kunne tilpasse det til den økonomiske og tekniske udvikling, er det hensigtsmæssigt at høre Udvalget for Det Statistiske Program, som blev nedsat ved Rådets afgørelse 89/382/EØF, Euratom[5];

ifølge subsidiaritetsprincippet er udarbejdelsen af fælles statistiske normer, som gør det muligt at producere harmoniserede oplysninger, en opgave, som kun kan udføres effektivt på fællesskabsplan, og indsamlingen af data i de enkelte medlemsstater forestås af de organer og institutioner, der er ansvarlige for udarbejdelsen af de officielle statistikker;

det vil være rimeligt, at Fællesskabet i startperioden yder finansiel støtte til medlemsstaterne til gennemførelse af det nødvendige arbejde;

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Generel bestemmelse

Medlemsstaterne udarbejder fælles statistikker over gods- og passagertransporter med skibe, der anløber havne på medlemsstaternes territorium.

(1) EFT nr.
(2) EFT nr.
(3) EFT nr.
(4) EFT nr. L 219, 28.08.1993, s. 1

(5) EFT nr. L 181, 28.06.1989, s. 47

Artikel 2
Definitioner

I dette direktiv defineres nedenstående udtryk som følger:

1. Gods- og passagertransport ad søvejen: befordring af gods og passagerer med skibe, på overfarter, der helt eller delvis udføres ad søvejen;

   Anvendelsesområdet omfatter gods:

   (a) transporteret til offshore-anlæg;
   (b) udlosset til havs;
   (c) opsamlet på havbunden og losset i havne.

   Bunkring og proviantering af skibe er undtaget.

2. Skib: fartøj, som faktisk sejler på havet, dvs. uden for de tekniske sikkerhedsbestemmelsers anvendelsesområde vedrørende sejlbare indre vandveje og inden for søfartsbestemmelsernes anvendelsesområde.

   Fiskerbåde og skibe til oparbejdning af fisk, krigsskibe og fartøjer, der anvendes af øvrigheden og offentlige tjenester, omfattes ikke af direktivets anvendelsesområde.

2. Havn: lokalitet udstyret med anlæg, hvor handelsskibe kan fortøjes og losse eller laste gods, ud- eller indskibe passagerer fra eller i skibe.

Artikel 3
Karakteristika ved dataindsamlingen

(1) Medlemsstaterne indsamler karakteristika, der vedrører følgende områder:

   a) Oplysninger vedrørende gods og passagerer.
   b) Oplysninger vedrørende skibet.

   Skibe på under 100 bruttotons kan udelukkes.

(2) Karakteristika, statistiske variabler for hvert område, nomenklaturer for deres klassificering samt observationshyppighed fremgår af bilagene til dette direktiv.

(3) Indsamlingen af data baseres i det omfang, det er muligt, på disponible kilder for derved at begrænse den byrde, der hviler på hjemmelsmændene.

Artikel 4
Havne

(1) En liste over havne med kode- og registernumre efter lande og havkystzoner udarbejdes af Kommissionen iht. den i artikel 13 fastsatte procedure.

(2) På denne liste udvælger hver enkelt medlemsstat på sit territorium de havne, der er nødvendige for at dække mindst 90% af den årlige bruttotonnage for alle transporter ad søvejen og 90% af alle årlige passagerbefordringer via dens havne. De havne, hvor der årligt behandles over en million tons gods eller registreres over 200.000 passsagerbefordringer, udvælges systematisk. Detaljerede data leveres for hver udvalgt havn i overensstemmelse med bilag IX for de områder (gods, passagerer, hvor de opfylder et udvælgelseskriterium, og eventuelt summariske data for det andet område.

(3) For de havne på listen, der ikke er udvalgte, leveres summariske data iht. bilag IX, "datasæt A3".

Artikel 5
Statistikkernes præcision

De metoder, der anvendes ved dataindsamling, skal være således udviklede, at de fælles statistiske data om søtransport sikres den præcision, der er nødvendig for samtlige statistiske data beskrevet i bilag IX. Præcisionsnormerne udarbejdes af Kommissionen iht. den i artikel 13 fastsatte procedure.

Artikel 6
Resultatbehandling

Medlemsstaterne behandler de iht. artikel 3 indsamlede statistiske data således, at man når frem til sammenlignelige statistikker, hvis præcision svarer til de i artikel 5 anførte krav.

Artikel 7
Fremsendelse af resultaterne

(1) Medlemsstaterne fremsender de i artikel 3 nævnte resultater, inkl. de data, der af medlemsstaterne er erklæret fortrolige i medfør af den nationalelovgivning eller praksis vedrørende statistisk fortroligt materiale, i overensstemmelse med Rådets forordning (EURATOM, EØF) nr. 1588/90 om fremsendelse af fortrolige statistiske oplysninger til De europæiske Fællesskabers Statistiske Kontor[1].

Den nævnte forordning gælder som regel for fortrolig behandling af data.

(2) Resultaterne fremsendes i form af en fil, hvorfra samtlige data, der er defineret i bilag IX, kan hentes frem. Kommissionen træffer bestemmelse om de filer og databærere, der skal anvendes ved fremsendelsen - iht. den i artikel 13 fastsatte procedure.

(3) Fremsendelsen finder sted inden for en frist på 5 måneder at regne fra slutningen af observationsperioden for de data, hvis periodicitet er kvartalsvis, og 8 måneder for de data, hvis periodicitet er årlig. Den første fremsendelse dækker det første kvartal i året 1995.

Artikel 8
Rapporter

(1) Medlemsstaterne fremsender alle oplysninger om de metoder, der anvendes ved produktionen af data. Endvidere meddeler medlemsstaterne i givet fald Kommissionen væsentlige ændringer i de anvendte indsamlingsmetoder.

(2) Når der er indsamlet data i tre år, sender Kommissionen en rapport til Rådet om indhøstet erfaring under det iht. dette direktiv udførte arbejde.

Artikel 9
Udsendelse af data

Kommissionen udsender de dertil egnede statistiske resultater med samme intervaller som resultatfremsendelserne.

Artikel 10
Overgangsperiode

(1) De statistiske data vedrørende gods (som defineret i bilag III og IX, "datasæt B1") indsamles efter en overgangsperiode, som slutter, når de tekniske fremskridt giver mulighed herfor.

Overgangsperiodens slutning fastlægges af Kommissionen efter den i artikel 13 fastlagte procedure.

---

[1] EFT nr. L 151, 15.06.1990, s. 1

(2) I overgangsperioden kan Kommissionen ifølge den i artikel 13 fastlagte procedure acceptere afvigelser fra bestemmelserne i dette direktiv, for så vidt som der er behov for tilpasning af de nationale statistiksystemer, hvad angår kodificering af gods til søtransport.

Artikel 11
Finansiel støtte

(1) I de første tre år, hvor den i dette direktiv omhandlede statistiske registrering foretages, ydes der medlemsstaterne finansiel støtte fra Fællesskabet til dækning af omkostningerne ved udførelsen af det pålagte arbejde.

(2) Det beløb, der bevilges pr. år til denne aktion, fastsættes inden for rammerne af den årlige budgetprocedure.

(3) Budgetmyndigheden fastsætter de disponible bevillinger for hvert år.

Artikel 12
Udvalg

Bestemmelserne vedrørende iværksættelse af dette direktiv, herunder foranstaltninger vedrørende dets tilpasning til den økonomiske og tekniske udvikling, bl.a.:

- tilpasning af dataindsamlingens karakteristika (artikel 3) og af indholdet i bilagene til dette direktiv;
- liste over havne, med kodenumre, regelmæssigt ajourført af Kommissionen og klassificeret efter lande og havkystzoner (artikel 4);
- præcisionskrav (artikel 5);
- beskrivelse af registrering af en datafil og koder til overførelse af resultaterne til Kommissionen (artikel 7);
- overgangsperiodens afslutning (artikel 10)

fastsættes af Kommissionen i samråd med det statistiske programudvalg, der er nedsat if. Rådets afgørelse 89/382/EØF, EURATOM[1], iht. den i artikel 13 fastsatte procedure.

Artikel 13
Procedure

Kommissionens repræsentant forelægger et forslag til de foranstaltninger, der skal tages, for udvalget. Udvalget fremsætter sin udtalelse om forslaget inden for en frist, som formanden kan fastsætte alt efter, hvor presserende det pågældende spørgsmål er, eventuelt ved at foretage en afstemning.

Udvalgets udtalelse føres til protokols; desuden har hver enkelt medlemsstat ret til at kræve, at dens stillingtagen figurerer i protokollen.

Kommissionen lægger overordentlig vægt på udvalgets udtalelse. Kommissionen underretter udvalget om, på hvilken måde den tager højde for udtalelsen.

Artikel 14
Iværksættelse

(1) Medlemsstaterne vedtager de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme dette direktiv senest den 1. januar 1995. De underretter straks Kommissionen herom.

(2) Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmeler, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

---

[1] EFT nr. L 181, 28.06.1989, s. 47

Artikel 15

Dette direktiv træder i kraft på 20. dagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Artikel 16

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

BILAG I

VARIABLER OG DEFINITIONER

STATISTISKE VARIABLER

a) Oplysninger vedrørende gods og passagerer:

- bruttovægt i tons
- fragttype if. den i bilag II anførte nomenklatur;
- varebetegnelse if. den i bilag III anførte nomenklatur;
- indberettende havn;
- sejlretning, ind- eller udgående;
- for indgående gods: indskibningshavn (dvs. den havn, hvor ladningen er taget om bord på det skib, hvormed den er ankommet til den indberettende havn), hvortil benyttes de individuelle EØS-havne, der er beskrevet i listen over havne og, uden for EØS, de havkystzoner, der er beskrevet i bilag IV;
- for udgående gods: udskibningshavn (dvs. den havn, hvor ladningen er udlosset fra det skib, hvormed den har forladt den indberettende havn), hvortil benyttes de individuelle EØS-havne, der er beskrevet i listen over havne og, uden for EØS, de havkystzoner, der er beskrevet i bilag IV;
- transportoperatørens nationalitet if. den i bilag V anførte nomenklatur;
- antal passagerer, der har påbegyndt eller afsluttet en overfart.

For gods befordret i container eller Ro/Ro-enheder noteres endvidere følgende karakteristika:

- antal lastede containere;
- antal tomme containere;
- antal lastede mobile enheder (Ro/Ro);
- antal tomme mobile enheder (Ro/Ro).

b) Oplysninger vedrørende skibe:

- antal skibe;
- skibenes tons dødvægt (deadweight);
- skibenes registreringsland eller -territorium if. den i bilag VI anførte nomenklatur;
- skibstype if. den i bilag VII anførte nomenklatur;
- skibenes størrelsesklasse if. den i bilag VIII anførte nomenklatur.

DEFINITIONER

a) Transportcontainer: transportudstyrsenhed

1 - i holdbar udførelse og følgelig solid nok til at tåle mangeartede anvendelser;
2 - konstrueret således, at det er lettere at transportere gods med et eller flere transportmidler uden omladning;
3 - udstyret med tilbehør, der forenkler håndteringen og specielt overførslen fra et transportmiddel til et andet;
4 - konstrueret således, at den kan fyldes og tømmes;
5 - med en længde på mindst 20 fod.

b) Ro/Ro-enhed: anordning på udstyr med kørbare hjul til indladning af gods, såsom camion eller anhænger, der kan køres eller trækkes på et skib. Anhængere, der tilhører havne eller skibe, er omfattet af denne definition. Nomenklaturerne skal følge henstilling EØF 19 "Koder til transportmidler".

c) Containerfragt: fulde eller tomme containere indskibet på eller udskibet fra det fartøj, som befordrer dem ad søvejen.

d) Ro/Ro-fragt: Ro/Ro-enheder og gods (i container eller ej) på Ro/Ro-enheder, der kører om bord på eller fra borde på det fartøj, der befordrer dem ad søvejen.

e) Bruttogodstonnage: transporteret godstonnage inkl. emballage, men excl. containernes og Ro/Ro-enhedernes taravægt.

f) Søtransportoperatør: person, der er ansvarlig for transport pr. skib af ladningen eller for befordring af passagerer med skibet. Han lønnes gennem de transportomkostninger, der betales for transport af ladningen eller for passagerbefordringen ad søvejen, når han optræder som serviceydende tredjemand. Når skibet bruges af en person til godstransport for hans egen regning, er denne person transportoperatør, hvad enten skibet tilhører ham, eller han har chartret det.

g) Søtransportoperatørens nationalitet: det land, hvor det faktiske hjemsted for transportoperatørens kommercielle virksomhed er etableret.

BILAG II

KLASSIFICERING AF FRAGTTYPE

KATEGORI(1)	KODE	BESKRIVELSE	Tonnage	Antal
Flydende styrtegods	**10**	**Styrtegods, flydende (ikke fragtenhed)**	**X**	
	11	Flydende gas	X	
	12	Råolie	X	
	13	Olieprodukter	X	
	19	Andet flydende styrtegods	X	
Fast styrtegods	**20**	**Styrtegods, tørt (ikke fragtenhed)**	**X**	
	21	Malm	X	
	22	Kul	X	
	23	Landbrugsprodukter (fx. korn, soja, tapioka)	X	
	29	Andet tørt styrtegods	X	
Containere	**30**	**Store containere**	**X**	**X**
	31	Fragtenheder på 20'	X	X
	32	Fragtenheder på 40'	X	X
	33	Fragtenheder > 20' og < 40'	X	X
	34	Fragtenheder > 40'	X	X
Ro/Ro (selvfremdrevne)	**50**	**Mobile selvfremdrevne enheder**	**X**	**X**
	51	Motorkøretøjer til godstransport med anhængere	X (3)	X
	52	Personbiler med anhængere og trailere		X (2)
	53	Busser		X (2)
	54	Motorkøretøjer import/eksport	X	X (2)
	55	Passagerer		X (2)
	56	Levende dyr "i levende vægt"	X	X (2)
Ro/Ro (ikke-selvfremdrevne	**60**	**Andre mobile enheder**	**X**	**X**
	61	Anhængere til godstransport ad landevejen og uledsagede sættevogne	X (3)	X
	62	Uledsagede trailere og andre land-brugs- og industripåhængsvogne til befordring ad landevejen	X	X (2)
	63	Jernbanevogne, anhængere til søtransport befordret med skibe, pramme til godstransport befordret med skibe	X (3)	X
Anden almindelig fragt (inkl. små containere)	**90**	**Anden fragt - ikke klassificeret andetsteds**	**X**	
	91	Skovprodukter	X	
	92	Jern- og stålprodukter	X	
	99	Anden almindelig fragt	X	

(1) Disse kategorier er kompatible med EØF-FNs henstilling nr. 21
(2) Udelukkende samlet antal enheder
(3) Den registrerede mængde er godsets bruttovægt inkl. emballage, men excl. vægten på containere og Ro/Ro-enheder.

BILAG III

VARENOMENKLATUR

Den anvendte varenomenklatur er i overensstemmelse med NST/R, indtil Kommissionen efter samråd med medlemsstaterne beslutter, at den skal erstattes med en ny.

VAREGRUPPER

Vare-grupper	Kapitel i NST/R[1]	Grupper i NST/R[1]	Betegnelse
1	0	01	Korn
2		02, 03	Kartofler, andre friske eller frosne grønsager og friske frugter
3		00, 06	Levende dyr, sukkerroer
4		05	Træ og kork
5		04, 09	Tekstilvarer og affald deraf, andre råmaterialer af animalsk eller vegetabilsk oprindelse
6	1	11,12,13 14,16,17	Næringsmidler og foderstoffer
7		18	Olieholdige frø og frugter, fedtstoffer
8	2	21,22,23	Fast brændsel af mineralsk oprindelse
9	3	31	Råolie
10		32,33,34	Mineralolieprodukter
11	4	41,46	Jernmalme, skrot og støv fra højovne
12		45	Ikke-jernholdige mineraler og affald deraf
13	5	51,52,53 54,55,56	Produkter fra metalindustrien
14	6	64, 69	Cement, kalk, andre byggematerialer, bearbejdede
15		61,62,63 65	Ubearbejdede eller bearbejdede mineraler
16	7	71, 72	Naturlige eller bearbejdede gødningsstoffer
17	8	83	Kulkemiske produkter, tjære
18		81,82,89	Kemiske produkter, undtagen kulkemiske produkter og tjære
19		84	Cellulose og affald deraf
20	9	91,92,93	Køretøjer og transportmidler, maski-ner, motorer, også afmonterede og dele hertil
21		94	Metalvarer
22		95	Glas, glasvarer, keramiske produkter
23		96, 97	Læder, tekstiler, beklædning, diverse bearbejdede varer
24		99	Diverse varer

1 EU's transportstatistiske varenomenklatur fra De europæiske Fællesskabers statistiske Kontor, 1968-udgaven.

BILAG IV

HAVKYSTZONER

Som nomenklatur skal anvendes den GEONOMENKLATUR, der er godkendt for 1993 ved

FORORDNING (EØF) Nr. 208/93
af 1. februar 1993

om den statistiske landefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandlen mellem dets medlemsstater (*)

med følgende forbehold: koderne 017 og 018 skal bruges for Belgien henholdsvis Luxemburg, når de skal behandles hver for sig.

Koden består af 4 tal: de tre tal fra koden i ovennævnte nomenklatur efterfulgt af tallet nul (fx. kode 0030 for Nederlandene), undtagen for de lande, som er opdelt i flere havkystzoner. Disse er kendetegnet ved et fjerde tal, som ikke må være nul (fra 1 til 7), som angivet nedenfor:

HKZ-KODE	HAVKYSTZONER
0011	FRANKRIG ATLANTERHAVET/NORDSØEN
0012	FRANKRIG MIDDELHAVET
0041	TYSKE NORDSØOMRÅDE
0042	TYSKE ØSTERSØOMRÅDE
0043	TYSKE RHINOMRÅDE
0051	ITALIEN
0052	SAN MARINO
0061	DET FORENEDE KONGERIGE
0062	ØEN MAN
0063	DE BRITISKE KANALØER
0111	SPANIEN ATLANTERHAVET (NORD FOR PORTUGAL)
0112	SPANIEN MIDDELHAVET OG ATLANTERHAVET (SYD FOR PORTUGAL)
0521	TYRKISKE SORTEHAVSOMRÅDE
0522	TYRKIET MIDDELHAVET
0751	RUSSISKE SORTEHAVSOMRÅDE
0752	BALTISK RUSLAND
0753	ASIATISK RUSLAND
2041	MAROKKO MIDDELHAVET
2042	VESTAFRIKANSK MAROKKO

6241	ISRAEL MIDDELHAVET
6242	ISRAEL, RØDE HAV
6321	SAUDI-ARABIEN, RØDE HAV
6322	SAUDI-ARABIEN, PERSISKE GOLF
4001	US NORDATLANTEN
4002	US SYDATLANTEN
4003	US GOLFEN
4004	US SYDLIGE STILLEHAV
4005	US NORDLIGE STILLEHAV
4006	US STORE SØER
4007	PUERTO RICO
4041	CANADA ATLANTERHAVET
4042	CANADA STORE SØER OG ØVRE ST. LAWRENCE
4043	CANADISKE VESTKYST
4801	COLOMBIAS NORDKYST
4802	COLOMBIAS VESTKYST
	Med supplerende koder
9991	"OFF-SHORE"-ANLÆG
9992	UDLOSNING PÅ HAVET OG AGGREGATER

(*) EFT nr. L 25, 2.2.1993, s. 11

BILAG V

OPERATØRENS NATIONALITET

Som nomenklatur skal anvendes den GEONOMENKLATUR, der er godkendt for 1993 ved

FORORDNING (EØF) Nr. 208/93
af 1. februar 1993

om den statistiske landefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandlen mellem dets medlemsstater (*)

med følgende forbehold: koderne 017 og 018 skal bruges for Belgien henholdsvis Luxemburg, når de skal behandles hver for sig.

(*) EFT nr. L 25, 2.2.1993, s. 11

BILAG VI

SKIBETS REGISTRERINGSNATIONALITET

Som nomenklatur skal anvendes den GEONOMENKLATUR, der er godkendt for 1993 ved

FORORDNING (EØF) Nr. 208/93
af 1. februar 1993

om den statistiske landefortegnelse for Fællesskabets udenrigshandel og for samhandlen mellem dets medlemsstater (*)

Med følgende forbehold: koderne 017 og 018 skal bruges for Belgien henholdsvis Luxemburg, når de skal behandles hver for sig.

Koden består af 4 tal: de tre tal fra koden i ovennævnte nomenklatur efterfulgt af tallet nul (dvs. kode 0010 for Frankrig), undtagen for de lande, som har flere registre.

Hvis der er flere registre for ét land, vil koden være som følger:

0061	DET FORENEDE KONGERIGE
0062	ØEN MAN
0063	DE BRITISKE KANALØER
0101	PORTUGAL
0102	PORTUGAL (MAR)
0111	SPANIEN
0112	SPANIEN (REBECA)
4001	USA
4002	PUERTO RICO
4611	DE BRITISKE JOMFRUØER
4612	MONTSERRAT
8141	NEW ZEALANDSK OCEANIEN
8142	COOKØERNE
8901	ANDRE POLAROMRÅDER
8902	FRANSK ANTARKTIS

(*) EFT nr. L 25, 2.2.1993, s. 11

BILAG VII

Nomenklatur for skibstype
(ICST-COM)

	Type	Indbefattede kategorier for hver skibstype
01.	Flydende styrtegods	olietankskibe kemikalietankskibe tanklægtere LNG-tankskibe andre tankskibe
02.	Tørt styrtegods	bulk/olie carrier bulk carrier
03.	Specialskibe	lægtermoderskibe kemikalietankskibe skibe til transport af bestrålet brændsel kreaturbåde skibe til transport af køretøjer andre specialskibe
04.	Containere	fuldt containeriserede skibe
05.	Ro/Ro	bilfærger Ro/Ro-containerskibe Ro/Ro-skibe til anden fragt
06.	Diverse, uspecificerede varer	køleskibe passager-/containerskib passager-/lastskib "General purpose"-skibe med et enkelt dæk "General purpose"-skibe med flere dæk pramme/lægtere til tørlast
07.	Passagerer	krydstogtskibe andre skibe udelukkende til passagertransport
08.	Fiskeri (*)	fiskefartøjer (*) skibe til oparbejdning af fisk (*)
09.	Off-shore-anlæg	boreskibe (*) forsyning af platforme
10.	Diverse (*)	bugserbåde (*) sandpumpere (*) havforskningsskibe (*) andre skibe og både i.a.n. (*)

(*) Ikke berørt af dette Direktiv

BILAG VIII

Skibenes størrelsesklasse i tons dødvægt

Denne nomenklatur vedrører udelukkende skibe på
100 bruttotons eller derover

GRUPPE	NEDERSTE GRÆNSE tons dødvægt	ØVERSTE GRÆNSE tons dødvægt
01	-	indtil 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 og derover	-

NB:

Såfremt skibe på under 100 bruttotons skulle blive medtaget i medfør af direktivet, vil de få tildelt gruppekoden "99".

Bilag IX

DE STATISTISKE DATASÆTS STRUKTUR

I de datasæt, der er specificeret i dette bilag, defineres periodiciteten af de statistikker om søtransport, som Fællesskabet ønsker. Hvert sæt definerer en krydsfordeling over et begrænset antal dimensioner på forskellige niveauer af nomenklaturerne, med aggregering i alle de andre dimensioner, og for hvilken statistikker af god kvalitet er nødvendige.

Varestatistikkerne, datasæt B1, vil blive transmitteret efter en overgangsperiode. Når denne er udløbet, vil det takket være de tekniske fremskridt være muligt at kodificere varetypen (se artikel 10).

Summariske og detaljerede statistikker

. De datasæt, der for de udvalgte havne skal fremsendes for varer og passagerer er: A1, A2, B1, C1, D1, E1 og F1;

. De datasæt, der for de udvalgte havne skal fremsendes for varer, men ikke for passagerer, er: A1, A2, A3, B1, C1, E1 og F1;

. De datasæt, der for de udvalgte havne skal fremsendes for passagerer, men ikke for varer, er: A3, D1 og F1;

. Det datasæt, der skal fremsendes for ikke-udvalgte havne (hverken for varer eller for passagerer), er: A3.

Datasæt A1: Søtransporter i de største europæiske havne pr. havn, fragttype og relation
Hyppighed: Kvartalsvis

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	A1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(1,2,3,4)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udvalgte EØS-havne i havnel. ind-/udgående (1,2)
	retning	1-ciffer	
	laste-/lossehavn	5 bogst.alf.	EØS-havne i havneliste
	relation	4-cif. kode	havkystzoner, Bilag IV
	fragttype	1-cif. kode	Fragttype, Bilag II (kategorier 1,2,3,5,6,9)
Data: Godsets bruttovægt i tons			

Datasæt A2: Søtransporter, der ikke befordres i containere eller mobile enheder, i de største europæiske havne pr. havn, fragttype og relation
Hyppighed: Kvartalsvis

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	A2
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(1,2,3,4)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udvalgte EØS-havne i havnel. Ind-/udgående (1,2)
	retning	1-ciffer	
	laste-/lossehavn	5 bogst.alf.	EØS-havne i havneliste
	relation	4-cif.kode	Havkystzoner, Bilag IV
	fragttype	2-cif.kode	Fragttype, Bilag II (excl. containere og Ro/Ro) (under-kategorier 11,12,13,19, 21,22,23,29,91,92,99)
Data: Godsets bruttovægt i tons			

Datasæt A3: Ønskede oplysninger i havne, hvor detaljerede statistikker ikke kræves (jf. Artikel 4, stk. 3)
Hyppighed: Årligt

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	A3
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(0)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	alle havne på havnelisten
	retning	1-ciffer	ind-/udgående (1,2)
Data:	Godsets bruttovægt i tons		
	Antal passagerer		

Datasæt B1: Søtransporter i de største europæiske havne pr. havn, fragttype, vare og relation
Hyppighed: Årligt

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturmer
Dimensioner	skema	2-cifre	B1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(0)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udv. EØS-havne i havneliste
	retning	1-ciffer,	ind-/udgående (1,2)
	laste-/lossehavn	5 bogst.alf.	EØS-havne i havnelisten
	relation	4-cif.kode	Havkystzoner, Bilag IV
	fragttype	1-cif.kode	Fragttype, Bilag II (kategori 1,2,3,5,6,9)
	vare	2-cif.kode	Varenomenklatur, Bilag III
Data:	Godsets bruttovægt i tons		

Datasæt C1: Søtransporter, i containere eller Ro/Ro, i de største europæiske havne, pr. havn, fragttype, relation og lasteforhold
Hyppighed: Kvartalsvis

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	C1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(1,2,3,4)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udv. EØS-havne i havneliste
	retning	1-ciffer	ind-/udgående (1,2)
	laste-/lossehavn	5 bogst.alf.	EØS-havne på havnelisten
	relation	4-cif. kode	Havkystzoner, Bilag IV
	fragttype	2-cif. kode	Fragttype, Bilag II (kun container og Ro/Ro) (underkategorier 31,32,33,34,51, 52,53,54,56,61,62,63)
Data:	Godsets bruttovægt i tons (fragttype: underkategorier 31,32,33,34,51,54,56,61,62,63)		
	Antal enheder (fragttype: underkategorier 31,32,33,34,51,52,53,54,56,61,62,63)		
	Antal enheder under ladning (fragttype: underkategorier 31,32,33,34,51,61,63)		
	Antal tomme enheder (fragttype: underkategorier 31,32,33,34,51,61,63)		

Datasæt D1: Passagertransporter i de største europæiske havne pr. relation
Hyppighed: Kvartalsvis

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	D1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(1,2,3,4)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udv. EØS-havne i havneliste
	retning	1 ciffer	ind-/udgående (1,2)
	ind-/udskibningshavn	5 bogst.alf.	EØS-havne på havnelisten
	relation	4-cif. kode	Havkystzoner, Bilag IV
	operatørens nationalitet	3-cif. kode	Geonomenklatur, Bilag V
	skibets registrerings-nationalitet	4-cif. kode	Skibets registrerings-nationalitet, Bilag VI
Data: Passagerantal			

Datasæt E1: Søtransporter i de største europæiske havne pr. havn, fragttype, relation, operatørens natvionalitet og skibets registreringsnationalitet
Hyppighed: Årligt

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	E1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(0)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udv. EØS-havne i havneliste
	retning	1-ciffer	ind-/udgående (1,2)
	ind-/udskibningshavn	5 bogst.alf.	EØS-havne på havnelisten
	relation	4-cif. kode	Havkystzoner, Bilag IV
	fragttype	1-cif. kode	Fragttype, Bilag II (kategorier 1,2,3,5,6,9)
	operatørens nationalitet	3-cif. kode	Geonomenklatur, Bilag V
	skibets registrerings-nationalitet	4-cif. kode	Skibets registrerings-nationalitet, Bilag VI
Data: Godsets bruttovægt i tons			

Datasæt F1: Havnetrafik i de største europæiske havne, skibstype og -størrelse, der ind- eller udskiber fragt
Hyppighed: Kvartalsvis

	Elementer	Kodedetaljer	Nomenklaturer
Dimensioner	skema	2-cifre	F1
	referenceår	4-cifre	(fx. 1995)
	referencekvartal	1-ciffer	(1,2,3,4)
	indberettende havn	5 bogst.alf.	udv. EØS-havne i havneliste
	retning	1-ciffer	ind-/udgående (1,2)
	skibstype	1-cif. kode	Skibstype, Bilag VII
	skibsstørrelse	2-cif. kode	Dødvægtsklasse (deadweight), Bilag VIII
Data: Antal skibe Skibenes tons dødvægt			

Finansieringsoversigt

Afsnit 1: FINANSIELLE FØLGEVIRKNINGER

1. Aktionens betegnelse

Forslag til Rådets direktiv om statistisk registrering af gods- og passagertransporter ad søvejen.

2. Budgetpost:

Kapitel B5-600

i mio ECU

Bevilgede kredit- ter 1994		Ansøgte kreditter 1995		Variation i %	
Forpligtelser	Betalinger	Forpligtelser	Betalinger	Forpligtelser	Betalinger
1	2	3	4	5=3/1	6=4/2
-	-	0,800	0,733	-	-

3. Retsgrundlag

- Traktatens artikel 213;

- Kommissionens meddelelse ("Hvidbog") af 2. december 1992 med betegnelsen "Den fremtidige udvikling af den fælles transportpolitik - Global synsvinkel ved fastsættelse af en fælles ramme, der sikrer en varig mobilitet";

- Rådets afgørelse 93/464/EØF af 22. juli 1993 om rammeprogram for prioriterede aktioner på området statistisk oplysning 1993-1997 (EFT nr. L 219 af 28. august 1993);

- Rådets afgørelse 89/382/EØF af 19. juni 1989 om nedsættelse af et udvalg for De Europæiske Fællesskabers statistiske program (EFT nr. L 181 af 28. juni 1989).

4. Beskrivelse af aktionen

4.1 Aktionens generelle formål

Formålet med Rådets Direktiv er at stille de **harmoniserede statistiske** oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelse, opfølgning, kontrol og evaluering af den fælles søfartspolitik, til rådighed for de ansvarlige for Institutionerne og de nationale regeringer. Resultaterne er endvidere bestemt for aktørerne i Fællesskabets socialøkonomiske liv inden for rammerne af gennemførelsen af det indre marked. De kan samtidig bidrage til at forbedre konkurrenceevnen i europæisk økonomi på internationalt plan. Endelig er de en integrerende del af den nødvendige information til forskningsinstitutter og universiteter.

4.2 Aktionens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse

Flerårig (permanent indsamling af statistiske oplysninger)

5. Klassifikation af udgifterne/indtægterne

5.1 ~~Obligatoriske udgifter~~/Ikke-obligatoriske udgifter

5.2 Opdelte bevillinger/~~Ikke-opdelte bevillinger~~

5.3 Indtægtstype

Salg af statistiske resultater (database, publikationer), der delvis dækker produktionsomkostningerne.

6. Udgifternes/indtægternes art

For den omhandlede aktion, der er en integrerende del af det statistiske program, repræsenterer tilskuddet fra det fælles budget kun en ringe del af de reelle udgifter ved indsamlingen af data, nemlig fra 1 til 5%. For de statistiske aktiviteter i almindelighed og for indsamlingen af oplysninger i særdeleshed er subsidiaritetsprincippet en meget vigtig faktor, og drifts- og forvaltningsomkostninger påhviler næsten udelukkende de nationale administrationer. Ikke desto mindre er udgiften nødvendig for at kunne fremme normaliseringen af de indsamlede data, for at kunne bearbejde dem og udsende dem til alle aktionens målgrupper.

Udgifterne er således samfinansieret af den offentlige sektor (nationale statistiske tjenesters budget) og den private sektor (indtægter fra salg af statistiske produkter).

7. Finansielle virkninger

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved aktionen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostninger pr. enhed)

For så vidt som der skal gennemføres udvidelser af de eksisterende indsamlingssystemer, eller der skal udvikles nye systemer til statistisk indsamling, er tilskuddet fra det fælles budget beregnet på basis af følgende hypoteser (beløb i tusinder faste ECU pr. 1993);

- tilskud på 50% til de oprindelige investeringer;

- tilskud på 6,66% til driftsomkostninger, dog kun i de tre første driftsår.

. OPERATIONELLE BEVILLINGER B5-600: **2400** (i tusinder faste ECU pr. 1993)

svarende til tilskud til medlemsstaternes offentlige officielle statistiske institutter.

7.2 Omkostningernes fordeling på aktionens elementer

De samlede udgifter, nemlig 2400 kECU, i faste ECU pr. 1993, må tilskrives det indre markeds driftspolitik og henhører under budgettets kapitel B5-600.

Disse udgifter svarer til de udgifter, som medlemsstaternes offentlige, officielle statistiske institutter må udrede for fastsættelse og iværksættelse af de ændringer, som deres indsamlings- og driftssystemer for deres søtransportstatistikker behøver (forberedende arbejde med ændringer, der skal foretages af eksisterende indsamlingssystemer, registrering af nødvendige nye EDB-programmer, ekstra indsamlingsomkostninger og ekstraomkostninger i forbindelse med EDB-drift som følge af direktivet - den respektive andel i hvert af disse elementer varierer alt efter medlemsstat).

7.3 Vejledende forfaldsplan for bevillingerne

7.3.1.

	1995	1996	1997	1998	1999 og følgende	I alt
Forpl.bevil.	800	720	540	340	/	2400
Betal.bevil.						
1995	733					733
1996	67	607				674
1997		113	427			540
1998			113	340		453
1999 og flg.						
I alt	800	720	540	340	/	2400

7.3.2.

8. Forholdsregler mod svig (og forventede resultater heraf)

- Statistiske oplysninger betragtes som et objektivt evalueringsinstrument i de fælles aktionsprogrammer og bidrager dermed til at styrke foranstaltningen mod svig.

- Kontrol af fremsendte oplysninger foretages af Kommissionens tjenester før betaling og i overensstemmelse med kontraktmæssige forpligtelser, økonomiprincipper og fornuftig finansiel eller global styring. Forholdsregler mod svig (kontrol, forelæggelse af rapporter osv.) er inkluderet i alle aftaler og kontrakter mellem Kommissionen og betalingsmodtagerne.

9. Oplysninger om cost/effectviveness

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

- De specifikke mål, der er nævnt i punkt 4.1, er knyttet til traktatens bestemmelser om den europæiske enhedsakt og til Maastricht-traktaten angående gennemførelsen af det indre marked. Det drejer sig om at stille de **harmoniserede statistiske** oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelse, opfølgning, kontrol og evaluering af den fælles søfartspolitik, til rådighed for de ansvarlige for Institutionerne og de nationale regeringer. Resultaterne er endvidere bestemt for aktørerne i Fællesskabets socialøkonomiske liv inden for rammerne af gennemførelsen af det indre marked. De kan samtidig bidrage til at forbedre konkurrenceevnen i europæisk økonomi på internationalt plan. Endelig er de en integrerende del af den nødvendige information til forskningsinstitutter og universiteter.

- Målgruppe: Kommissionen, medlemsstaterne, aktørerne i det socialøkonomiske liv, forskningsinstitutter og universiteter.

9.2 Begrundelse for aktionen

Aktionen sigter mod følgende mål:

- at tilføre Fællesskabets institutioner de kvantitative elementer til udarbejdelse, opfølgning og evaluering af ethvert aktionsprogram i overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, i Finansforordningen: **"den bidrager dermed til en mere effektiv og relevant udnyttelse af det fælles budget";**

- at forsyne de nationale administrationer med sammenlignelige statistikker om samtlige medlemslande til evaluering og kontrol af udviklingen af de fælles politiske programmer;

- at forsyne Fællesskabets politiske, økonomiske og sociale aktører med de taloplysninger, der er nødvendige, for at de kan træffe beslutninger og evaluere disse på deres respektive aktivitetsområder: den er dermed et væsentligt element på det europæiske oplysningsmarked.

- at gøre det muligt for det videnskabelige fællesskab at disponere over de oplysninger, der er nødvendige for at fremskynde analyserne af og uddybe kendskabet til det økonomiske og sociale liv i Fællesskabet.

- Behovet for EU-støtte

Finansieringen af aktionen hviler hovedsagelig på de medlemsstater, der allerede disponerer over dataindsamlingssystemer på søtransportområdet. Imidlertid er systemerne i visse medlemsstater mangelfulde (end ikke tilpassede), og navnlig er de opnåede resultater ikke harmoniserede de enkelte medlemsstater imellem.

EU-støtten skal gøre det muligt at accelerere de nødvendige forandringer i de forskellige lande.

- Valg af støtteform

. fordele i forhold til andre mulige foranstaltninger

Hvis Kommissionen skal påtage sig ansvaret for denne aktion og finansiere den fuldt ud, vil udgifterne blive ekstremt høje for et ganske afgjort lidet troværdigt resultat, og en sådan foranstaltning vil være i strid med subsidiaritetsprincippet.

. beskrivelse af eventuelle lignende aktioner på EU-plan eller nationalt plan:

Lignende aktioner er tidligere iværksat for statistikker over indre godstransporter (pr. bane, ad landevejen, ad indre vandveje). Konsekvensen af aktionerne har været en regelmæssig, men langsom fortsættelse af harmoniseringen af de metodologier, der arbejdes efter i de forskellige medlemsstater.

. forventede afledte virkninger og multiplikatoreffekt:

- aktionens resultater bidrager til at forbedre statistisk information, der benyttes i forbindelse med arbejde, der har med transportpolitik og konvergens på det indre marked at gøre.

- subsidiaritetsprincippet respekteres ved indsamlingen af statistiske oplysninger, og de nationale systemer foretager indsamlingen på hver medlemsstats niveau. Det fælles statistiske program bliver en integrerende del af de nationale statistiske programmer og bidrager dermed til at skabe et europæisk statistisk råderum.

. multiplikatoreffekt:

- trækningseffekt mod et europæisk statistisk råderum og dermed mod en større fælles integration af de nationale statistiske systemer.

- Vigtigste usikkerhedsmomenter, som vil kunne få indflydelse på de konkrete resultater af aktionen:

. Der kan opstå vanskeligheder, hvis det ikke lykkes visse medlemsstater - eller Kommissionen - at frigøre de ressourcer, der er nødvendige for at gennemføre aktionen.

9.3 Overvågning og evaluering af aktionen

Da aktionen indgår i det fælles statistiske, program overvåges den inden for denne ramme.

Afviklingen af det statistiske program overvåges permanent på grundlag af en situationsoversigt, hvori de operationelle mål for hvert enkelt forslag og de nødvendige ressourcer på basis af planlægning-realiseringsprincippet er angivet. I begyndelsen af hvert år udarbejder Eurostat en rapport om programmets fremadskriden i det foregående år. Rapporten fremstår i 3 dele:

- i første del resumeres for hver politik de vigtigste af de mål, der er nået i løbet af året;

- i anden del beskrives det fastsatte mål og de opnåede resultater for hvert projekt;

- tredje del indeholder statistikker over anvendelse af menneskelige, budgetmæssige, administrative ressourcer samt EDB i løbet af det foregående år.

Endvidere er det fastsat, at Kommissionen, når der er gået tre år, sender en rapport til Parlamentet, til Rådet og til Det økonomiske og sociale Udvalg om de erfaringer, der er høstet under Direktivets gennemfførelse (dvs. i 1998, hvis det første indsamlingsår er 1995).

9.4 Budgetsammenhængen

- Indgår aktionen i generaldirektoratets finansielle planlægning for de pågældende år?

Ja

10. Udgifter til administration (Budgettets del A)

10.1 Indebærer aktionen en forøgelse af Kommissionens personale? I bekræftende fald, med hvor mange ansatte?

JA, med nedenstående årlige forøgelse.

	Ansatte
	Nye stillinger
1995	2
1996	2
1997	2
1998	2
1999 og følgende	2
I alt	10

Det nødvendige personale til aktionens gennemførelse rekrutteres på grundlag af en særlig ansøgning inden for rammerne af den bevilling af ressourcer, der er fastsat af Kommissionen på basis af de kommende budgetter, og under forbehold af budgetmyndighedens beslutninger med hensyn til nye stillinger eller ved intern rekruttering.

10.2 Hvor store drifts- og personaleudgifter medfører aktionen? Gør rede for beregningsmetoden.

indikatorer: 1994: årlige personaleudgifter (overslag)

Basis: gennemsnitsudgifter for en stilling på niveau B2:

91.095 ECU, hvoraf 72.968 ECU personale
18.127 ECU drift

Funktionær: Udgifter:	Ansatte Kategori A1 Personale	Kategori A2 Drift
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
I alt	693.196	172.207

Udgifter udtrykt i faste ECU, pr. 1994

(1) Første funktionær (niveau A) antages ansat i begyndelsen af året 1995, hvorimod den anden funktionær først skal ansættes midt på året.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENS FOR VIRKSOMHEDERNME OG NAVNLIG FOR DE SMÅ OG MELLEMSTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

Forslagets betegnelse
Forslag til Rådets direktiv om statistisk registrering af gods- og passagertransporter ad søvejen.

Dokumentets referencenummer

Forslag

1. **Med subsidiaritetsprincippet in mente, hvorfor er en fælles lovgivning nødvendig på dette område, og hvad er dens vigtigste mål?**

   Aktionens formål er at tilvejebringe de **harmoniserede** statistiske oplysninger om gods- og passagerbefordring ad søvejen, der er nødvendige til udarbejdelse, opfølgning, kontrol og evaluering af den fælles søfartspolitik, og på et grundlag, der er sammenligneligt med disponible oplysninger for andre transportmåder. De statistiske oplysninger, der for øjeblikket er til rådighed i medlemsstaterne, er mangelfulde, og de, der findes, kan ofte ikke sammenlignes de enkelte lande imellem, da de nationale fremgangsmåder er forskellige.

Konsekvens for virksomhederne

2. **Hvem påvirkes af forslaget?**

   - hvilke virksomhedssektorer
   De pågældende virksomheder hører hovedsagelig under klasse 61.10 (Sø- og kystfart) i den statistiske nomenklatur for erhvervsvirksomheder i Det europæiske Fællesskab, NACE (1. rev.), hvortil skal føjes et lille antal virksomheder fra andre sektorer, som udfører søtransporter for egen regning. Endvidere berøres virksomhederne i klasse 63.40 (godstransportorganisation), når de optræder som repræsentant for berørte virksomheder i Fællesskabet eller for regning af virksomheder i tredjeland, hvis skibe anløber havne i Fællesskabet for at laste eller losse gods eller ind- eller udskibe passagerer.

Endelig berøres visse medlemsstater, der organiserer deres indsamling af oplysninger med søhavne som indsamlingsformidlere, dvs. virksomheder, der hører under klasse 63.22 (havne-, søfarts- og flodtjeneste).

- hvilke virksomhedsstørrelser (del af små og mellemstore virksomheder)
I princippet berøres alle virksomhedsstørrelser, men der er truffet indirekte dispositioner for at begrænse den statistiske byrde, der kan hvile på de små og mellemstore virksomheder.
Man har således givet medlemsstaterne mulighed for at eliminere de operationer, der udføres af meget små skibe (som i reglen tilhører små og mellemstore virksomheder) fra direktivets anvendelsesområde. Endvidere er det bestemt, at der kun skal laves meget summariske statistikker for operationer i de mindste havne - de havne, som ikke er handelshavne medtages under alle omstændigheder ikke i direktivets anvendelsesområde.

- findes disse virksomheder i specielle geografiske zoner i Fællesskabet?
Bortset fra Luxemburg findes de i alle lande i Fællesskabet.

3. **Hvilke forholdsregler skal virksomhederne tage for at efterleve forslaget?**
Virksomheder, der ejer eller driver skibe, der anløber havne i Fællesskabet for at laste eller losse gods eller ind- eller udskibe passagerer, skal fremsende de nødvendige data for at efterkomme direktivet enten direkte eller gennem deres agent i havnene.

Dette skal ske gennem indsendelse af supplerende oplysninger i forhold til dem, som virksomhederne allerede nu sender, og gennem ændringer i de koncepter og især nomenklaturer, der anvendes i deklarationerne.

4. **Hvilke økonomiske virkninger kan forslaget eventuelt få?**

- på beskæftigelsen:
- på investeringer og oprettelse af nye virksomheder:
- på virksomhedernes konkurrenceevne:

Indirekte virkning i det omfang, hvor kendskabet til markedet kan føre til en forbedring af konkurrenceevnen.

5. **Indeholder forslaget foranstaltninger, der sigter mod at tage hensyn til de små og mellemstore virksomheders specifikke situation (reducerede eller anderledes krav etc.)?**

Ja, indirekte (jf. 2 ovenfor).

Såfremt operationer foretaget af meget små skibe (under 100 bruttotons) fritages for at være omfattet af direktivet, vil arbejdsbyrden helt sikkert blive reduceret for de meget små virksomheder.

Desuden gøres operationer udført i de små handelshavne (havne, som ikke er handelshavne, omfattes under alle omstændigheder ikke) kun til genstand for meget summariske statistikker, hvorfor arbejdsbyrden for de små og mellemstore virksomheder, der ofte udelukkende beskæftiger sig med lokale transporter mellem disse små havne, vil være ubetydelig.

Konsultation

6. Liste over de organisationer, der er blevet rådspurgt om forslaget; og gennemgang af de væsentlige faktorer i deres indstilling hertil.

De successive versioner af direktivforslaget diskuteredes under 3 møder (7-8/10 1992; 9-10/12 1992; 20-22/1 1993) i ad hoc-arbejdsgruppen, hvis oprettelse blev besluttet under mødet den 9-10/3 1992 i Koordinationsudvalget for Transportstatistikker. Derefter blev forslaget drøftet på møderne den 9-10/3 1993 og 12-13/5 1993 i Koordinationsudvalget for Transportstatistikker. Det sidste møde i arbejdsgruppen fandt sted den 26-27/5 1993.

Repræsentanten for "European Community Shipowners' Association" (ECSA) og formanden for undergruppen af statistiske eksperter i Fællesskabets havnegruppe var inviteret til alle møderne og deltog i nogle af dem. De var generelt positivt indstillet over for forslaget, hvis indhold de var blevet konsulteret om helt fra arbejdets start.

I den fase af arbejdet, hvor man hørte brugerne om deres statistiske behov (dvs. i 1990), meddelte ECSA (dengang CAACE) og "European Shippers Council" (ESC), hvilke behov de har for så vidt angår statistiske oplysninger om transport, og det drejer sig her om statistiske oplysninger, der beskriver hele transportkæden i den internationale handel, navnlig søtransporten.

Fællesskabets havnegruppe har på en række møder siden 1990, hvori også Eurostat har deltaget, fastlagt sine specielle behov med hensyn til statistiske oplysninger om søtransport. Havnenes behov, herunder også behovene med hensyn til detaljeringsgraden af de oplysninger, der skal indsamles, har udgjort et vigtigt element i fastlæggelsen af indholdet af nærværende direktiv.

I det væsentlige opfylder direktivet de behov, der er givet udtryk for, med hensyn til statistiske oplysninger om søtransport.

SUPPLERENDE OVERSIGT VEDRØRENDE EØS/EFTA-LANDENE

Forslagets betegnelse
Forslag til Rådets direktiv om statistisk registrering af gods- og passagertransporter ad søvejen.

Konsekvens for EØS/EFTA-landene

EØS/EFTA-landene er berørt af direktivforslaget og har deltaget i drøftelserne herom.

Visse lande har faktisk deltaget i arbejdsgruppens møder, hvorunder forslaget blev drøftet.

Møderne i marts 1992 og marts og maj 1993 i Koordinationsudvalget for Transportstatistikker var fællesmøder EU/EFTA.

Finansieringsoversigt

Den finansieringsoversigt, der er knyttet som bilag hertil, vedrører kun EU-medlemsstaterne og omfatter derfor ikke de finansielle tilskud, som ydes til EØS/EFTA-landene.

ISSN 0254-1459

KOM(94) 275 endelig udg.

DOKUMENTER

DA **07 17**

Katalognummer : CB-CO-94-292-DA-C

ISBN 92-77-71260-0

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg