



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 17.4.2007
KOM (2007) 187 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des
Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische
Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr**

INHALTSVERZEICHNIS

	ZUSAMMENFASSUNG.....	3
1	EINFÜHRUNG.....	3
1.1	HINTERGRUND UND ZIELE	3
1.2	POLITISCHER KONTEXT	4
1.3	DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN	5
1.4	ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN.....	5
2	DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG	6
2.1	AUFGETAUCHTE PROBLEME	6
2.1.1	Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen.....	6
2.1.2	Arbeitsbelastung der Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung.....	8
2.1.3	Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung	9
2.1.4	Methodische Fragen.....	9
2.2	ERGEBNISSE.....	9
2.2.1	Datenübertragung und -validierung	9
2.2.2	Methodische Anleitung.....	10
2.2.3	Datenverbreitung.....	10
3	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	12
3.1	KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN	12
3.2	LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN	12

VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1:	Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung: jährliche Datensatzlieferung	7
Tabelle 2:	Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung: Anzahl der Meldeflughäfen nach Datensatz und Jahr	8
Tabelle 3:	Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr nach Ländern: Daten für 2005 und Zunahme von 2003 bis 2005	11

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Erfahrungen mit der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr

ZUSAMMENFASSUNG

In Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr¹ ist festgelegt, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat nach drei Jahren der Datenerhebung einen Bericht über die bei der Durchführung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen unterbreitet. Mit dem vorliegenden Bericht kommt die Kommission dieser Verpflichtung nach, nachdem für die ersten drei Jahre (2003-2005) Daten erhoben wurden.

Es werden zunächst der Hintergrund, die Ziele und der allgemeine politische Rahmen vorgestellt und dann Themen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung diskutiert. Außerdem enthält der Bericht Informationen über die wichtigsten Ergebnisse. Im letzten Abschnitt werden Schlussfolgerungen und mögliche Entwicklungen vorgestellt.

Die Durchführung dieser Verordnung hat dazu geführt, dass mehr detaillierte Daten über die Beförderung von Fluggästen und Fracht im europäischen Luftverkehr vorliegen und dass sich die Datenqualität und die Aktualität verbessert haben. Die Mitgliedstaaten haben sich bemüht, den Vorschriften der Verordnung nachzukommen, und die meisten von ihnen liefern die erforderlichen Daten fristgerecht.

1 EINFÜHRUNG

1.1 HINTERGRUND UND ZIELE

Vom Bezugsjahr 1993 an wurden auf freiwilliger Basis und anhand einer mit den Mitgliedstaaten abgestimmten Methodik Daten über den Luftverkehr erhoben. Mit der Verordnung 437/2003 wurde die verwendete Methodik offiziell eingeführt und die Datenlieferung um einige zusätzliche Elemente erweitert. Ziel der Verordnung war somit, die Kommission, andere EU-Einrichtungen, nationale Regierungen und die breite Öffentlichkeit mit vergleichbaren, zuverlässigen, harmonisierten, regelmäßig erhobenen und umfassenden statistischen Daten über die Entwicklung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr der Europäischen Union zu versorgen.

Die wesentlichen Punkte der Verordnung 437/2003 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

¹ Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr, ABl. L 66 vom 11.3.2003, S. 1.

- Datenlieferpflicht besteht auf Flughafenebene. Es wurden einige Gruppen von Flughäfen gebildet, um die Arbeitsbelastung nach dem Baukastenprinzip auf die Auskunftspflichtigen verteilen zu können, indem von mittleren und großen Flughäfen mehr Daten angefordert werden und die Lieferpflicht für kleinere Flughäfen eingeschränkt wird oder ganz wegfällt.
- Zu liefern sind Daten auf zwei Ebenen: Teilstreckendaten und Streckenherkunfts-/Streckenziel Daten. Dies ist wichtig, um die Intra- und Extra-EU-Verkehrsströme entweder anhand der Flugzeugbewegungen (Teilstrecken) oder anhand der Bewegung von Fluggästen/Fracht (Streckenherkunfts-/Streckenziel Daten) zu überwachen und die Fluggäste im ungebrochenen Durchgangsverkehr ermitteln zu können.
- Die Daten sind jeweils für Landungen und Starts sowie für den Linien- und den Gelegenheitsverkehr vorzulegen. Dies ermöglicht eine detaillierte Analyse der ein- und ausgehenden Verkehrsströme sowie der unterschiedlichen Auswirkungen von Linien- und Gelegenheitsverkehr, insbesondere im Extra-EU-Verkehr.
- Vorgesehen ist auch die Bereitstellung von Daten über Luftfahrtunternehmen, obgleich in dieser Verordnung nicht im Einzelnen festgelegt ist, welche Daten zu liefern sind. Diese Daten sind wichtig, um die Liberalisierung der Märkte und insbesondere das Ausmaß des Wettbewerbs auf den verschiedenen Strecken sowie das Auftauchen von Billigfluggesellschaften zu überwachen.
- Werden Teilstreckendaten vorgelegt, so sind drei weitere Variablen erforderlich: Zahl der Flüge, Flugzeugmuster und verfügbare Fluggast-Sitzplätze. Diese Daten sind von entscheidender Bedeutung, will man die Verkehrsströme zwischen Flughäfen unter den Aspekten Verkehrsüberlastung, Kapazität und Flottenauslastung eingehend zu untersuchen.

1.2 POLITISCHER KONTEXT

Für die Festlegung einer gemeinsamen Verkehrspolitik werden möglichst umfangreiche Kenntnisse über das Ausmaß der Beförderung von Fluggästen und Fracht im Luftverkehr und ihre Entwicklung benötigt. In dem Weißbuch *Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft*² ist als Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik die Unterstützung bei der Bereitstellung leistungsfähiger und effektiver Verkehrssysteme für die Europäer genannt. Dieses Ziel wurde auch in der *Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch*³ aufrechterhalten, allerdings stärker auf die Sicherstellung der nachhaltigen Mobilität in Europa ausgerichtet. Somit dient die Luftverkehrsstatistik der Gemeinschaft dazu, die Verkehrspolitik und andere Bereiche der EU-Politik, beispielsweise das Funktionieren des Binnenmarktes, zu planen, zu überwachen und zu bewerten.

Die Bedeutung dieser Daten für die Entscheidungsinstanzen in der EU nimmt ständig zu. So werden diese Daten aufgrund der der Kommission übertragenen Befugnisse in zunehmendem Maße für die Vorbereitung von Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen mit Drittländern

² KOM(2001) 370 vom 12. September 2001.

³ KOM(2006) 314 vom 22. Juni 2006: „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent - Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“.

herangezogen. Sie werden ferner für das Flugverkehrsmanagement, die Messung von Fluggast- und Frachtströmen und die Ermittlung der Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrszweige in der EU benutzt. Ein weiteres Beispiel ist die Verwendung dieser Daten um festzustellen, wie viele Menschen über die Flughäfen in die EU einreisen.

Im Bereich der Fluggastinformationen werden diese Informationen insofern immer wichtiger, als Reservierungsdaten in rechnergestützten Reservierungssystemen aufgrund steigender Buchungen über das Internet zunehmend an Repräsentativität verlieren. Zudem sind Daten über die Verkehrsart (Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr) sehr schwer aus anderen Quellen zu beziehen, diese Daten sind jedoch für einige Extra-EU-Strecken, auf denen überwiegend Gelegenheitsverkehr abgewickelt wird, von großer Bedeutung.

Im Frachtverkehr ermöglichen der größere Erfassungsbereich und die höhere Datenqualität eine häufigere Verwendung dieser Daten, die aus keiner anderen Quelle bezogen werden können.

Beispiele für weitere politische Anwendungsbereiche sind:

- Die Möglichkeit, im Rahmen der Verordnung die Codes von Luftfahrtunternehmen anzufordern, ist sinnvoll für die Überwachung des Wettbewerbs und von staatlichen Beihilfen.
- Die Erhebung von Daten für mittlere und kleine Flughäfen ist für die Regionalpolitik von Nutzen.
- Auch die Europäische Agentur für Flugsicherheit hat ein Interesse an der Auswertung dieser Daten für die Zwecke der Flugsicherheit.
- Es besteht ferner die Möglichkeit, diese Daten für umweltpolitische Zwecke (z. B. Emissions- und Lärmschutz) zu nutzen.

1.3 DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Mit der Verordnung 437/2003 werden der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen, die sie gemäß den Artikeln 10 und 11 der genannten Verordnung im Wege eines Ausschussverfahrens wahrzunehmen hat. Eurostat hat dieses Ausschussverfahren angewendet, um eine Reihe von Bestimmungen über verschiedene Aspekte der Durchführung der Verordnung zu erlassen. Diese Bestimmungen werden in Form von Kommissionsverordnungen nach Stellungnahme des Ausschusses für das Statistische Programm erlassen.

Bisher wurden zwei Durchführungsverordnungen erlassen, und eine weitere wird 2007 zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Verordnung 1358/2003 der Kommission⁴ enthält eine ganze Reihe von Durchführungsbestimmungen, insbesondere die Liste der Gemeinschaftsflughäfen und die für

⁴ Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der

die einzelnen Mitgliedstaaten genehmigten Ausnahmeregelungen sowie die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung; ferner wurden Definitionen, Systematik, Codierung und die zu übermittelnden Datensätze überarbeitet.

Die Verordnung 546/2005⁵ der Kommission trägt vor allem der EU-Erweiterung um zehn neue Mitgliedstaaten im Jahr 2004 Rechnung; sie enthält die Liste der Flughäfen dieser neuen Mitgliedstaaten und die zugelassenen Ausnahmeregelungen.

Für 2007 ist der Erlass einer weiteren Kommissionsverordnung vorgesehen, die eine ab Januar 2007 gültige vollständig überarbeitete Liste der Gemeinschaftsflughäfen enthalten wird. Ausnahmeregelungen sind nicht mehr aufgelistet, da diese alle 2006 ausgelaufen sind.

1.4 ERFASSUNG VON MITGLIEDSTAATEN UND DRITTLÄNDERN

Die Verordnung 437/2003 gilt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit in jedem Mitgliedstaat. Sie braucht nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden. In der Verordnung war jedoch vorgesehen, dass für bestimmte Flughäfen, Datensätze und Variablen nach bestimmten Regeln und für maximal drei Jahre (bis 2005 einschließlich) Ausnahmegenehmigungen erteilt werden konnten.

Sowohl Rumänien als auch Bulgarien haben sich bereit erklärt, vom Zeitpunkt ihres Beitritts an die EU-Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet vollständig einzuhalten, ohne Ausnahmegenehmigungen zu beantragen. Die Liste der Flughäfen dieser beiden neuen Mitgliedstaaten wurde unter dem Punkt *Technische Anpassungen des Besitzstands* in den *Vertrag über den Beitritt Bulgariens und Rumäniens* aufgenommen.

Die Kandidatenländer gehen wie folgt vor: Kroatien und die Türkei liefern auf der Ebene der Flughäfen aggregierte Daten, während die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien keine Daten vorlegt.

Im Jahr 2003 wurde die Verordnung 437/2003 durch einen Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses⁶ förmlich in Anhang XXI (Statistik) des EWR-Abkommens aufgenommen. Gemäß diesem Beschluss müssen Island und Norwegen die in der Verordnung geforderten Daten vorlegen, während für Liechtenstein eine Ausnahmeregelung gilt.

Aufgrund des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit im Bereich der Statistik⁷ liefert auch die Schweiz Daten auf der Grundlage der Verordnung.

Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung, ABl. L 194 vom 1. August 2003, S. 9.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 546/2005 der Kommission vom 8. April 2005 zur Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 im Hinblick auf die Vergabe von Meldelandcodes und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission im Hinblick auf die Aktualisierung der Liste der Gemeinschaftsflughäfen (ABl. L 91 vom 9.4.2005, S. 5).

⁶ Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 132/2003 vom 26. September 2003 zur Änderung des Anhangs XXI (Statistik) des EWR-Abkommens, ABl. L 331 vom 18.12.2003, S. 68.

⁷ Unterzeichnet am 26. Oktober 2004 und genehmigt durch den Beschluss des Rates vom 27. Februar 2006 zum Abschluss des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Zusammenarbeit im Bereich der Statistik, ABl. L 90 vom 28. März 2006, S. 1-21.

2 DURCHFÜHRUNG DER VERORDNUNG

2.1 AUFGETAUCHTE PROBLEME

2.1.1 Einhaltung rechtlicher Verpflichtungen

Die Einhaltung der in der Verordnung festgelegten Datenlieferpflicht hat sich während des untersuchten Zeitraums positiv entwickelt. Für 2003 wurden zwar im Allgemeinen recht vollständige Daten geliefert, einige Meldeländer hatten jedoch spezifische Probleme im Zusammenhang mit der Periodizität der Datensätze oder mit lückenhaften Daten für einige Variablen (Flugzeugbewegungen, Fluggäste im Durchgangsverkehr oder verfügbare Sitzplätze). Mit den Datenlieferungen für die beiden Folgejahre hat sich die Situation verbessert, insbesondere im Hinblick auf die Periodizität der Datensätze, die nunmehr vollständig eingehalten wird.

Tabelle 1 gibt Aufschluss über den Stand der Datenlieferung für den Zeitraum 2003-2005 und die Periodizität. Gemäß der Verordnung 1358/2003 sind die Datensätze A1 und B1 monatlich (vierteljährlich war nur 2003 zugelassen) und der Datensatz C1 mindestens jährlich zu liefern.

Tabelle 1: Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung: jährliche Datensatzlieferung

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgien	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Tschechische Republik	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Dänemark	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Deutschland	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estland	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Griechenland	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spanien	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Frankreich	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irland	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italien	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Zypern	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Lettland	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Litauen	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luxemburg	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Ungarn	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Niederlande	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Österreich	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polen	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugal	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Slowenien	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slowakei	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Finnland	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Schweden	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Vereinigtes Königreich	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgarien	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumänien	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Kroatien	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Türkei	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Island	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norwegen	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Schweiz	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

SCHLÜSSEL: M: monatlich; Q: vierteljährlich; A: jährlich; -: nicht geliefert

Einige Mitgliedstaaten haben weiterhin Schwierigkeiten. Das größte Problem bereitet die Lieferung geeigneter Frachtdaten, des Datensatzes C1 und die Qualität der Daten über verfügbare Sitzplätze. In den meisten Fällen sind die betroffenen Länder jedoch dabei, Abhilfe zu schaffen, oder sie planen die Verbesserung ihrer Systeme, um die Rechtsvorschriften vollständig einhalten zu können.

Bei der Anwendung der zugelassenen Ausnahmeregelungen traten keine besonderen Probleme auf. Diejenigen Länder, die Ausnahmeregelungen beantragt hatten, haben nach deren Ablauf mit der Lieferung der erforderlichen Daten begonnen. Einige Länder haben sogar beschlossen, nicht die volle Laufzeit der Ausnahmeregelungen in

Anspruch zu nehmen, und haben früher Daten geliefert, als sie mussten. Der Tabelle 2 ist die Zahl der Meldeflughäfen zu entnehmen.

Tabelle 2: Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung: Anzahl der Meldeflughäfen nach Datensatz und Jahr

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgien	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Tschechische Republik	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dänemark	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Deutschland	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estland	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Griechenland	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spanien	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Frankreich	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irland	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italien	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Zypern	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Lettland	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Litauen	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ungarn	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Niederlande	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Österreich	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polen	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugal	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slowenien	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slowakei	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finnland	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Schweden	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Vereinigtes Königreich	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgarien	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumänien	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Kroatien	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Türkei	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Island	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norwegen	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Schweiz	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 *Arbeitsbelastung der Meldeländer im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung und der regelmäßigen Datenlieferung*

In den meisten Meldeländern musste ein neues Datenerhebungs- und -aufbereitungsverfahren eingeführt werden, um die Bestimmungen der Verordnung einzuhalten. In anderen Ländern waren Anpassungen und Erweiterungen der bestehenden Verfahren erforderlich. In sehr wenigen Fällen wurden keine besonderen Maßnahmen getroffen, da die derzeitigen Verfahren ausreichten, um den Anforderungen zu genügen. Anzumerken ist, dass die Verordnung keine finanzielle Unterstützung zur Deckung der Kosten ihrer Umsetzung vorsieht.

Die Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit der regelmäßigen Datenlieferung wird von den meisten Meldeländern als annehmbar eingeschätzt. In einigen Ländern ist die Belastung jedoch erheblich, vor allem für die Flughäfen als Rohdatenlieferanten.

Die Kosten wurden in einer 2006 im Auftrag der Arbeitsgruppe für Programmplanung und Koordinierung im Europäischen Statistischen System durchgeführten Studie untersucht. Daraus ergab sich eine sehr heterogene Situation mit je nach Land stark schwankenden durchschnittlichen jährlichen Kosten pro Meldeflughafen. In einem gewissen Ausmaß spiegelt dies die Beziehung zwischen der für die Lieferung der Daten an Eurostat zuständigen nationalen Behörde und ihren nationalen Datenlieferanten, normalerweise den Flughäfen, wider. Bei der zuständigen nationalen Behörde kann es sich um das nationale statistische Amt, die Zivilluftfahrtbehörde, das Verkehrsministerium oder in Ländern mit nur einem Flughafen die Flughafenverwaltung handeln.

2.1.3 *Datenerhebung, -aufbereitung und -validierung*

Die Erhebung und Aufbereitung von Daten aus den Meldeländern erfolgt anhand eines herkömmlichen Bottom-up-Informationsflusses. In der Regel beginnt dieser Fluss bei der Fluggesellschaft oder dem Abfertigungsagenten, die bzw. der die Daten normalerweise in Form elektronischer Standardnachrichten an die Flughafengesellschaft überträgt. Anschließend leiten die Flughäfen die Angaben an die nationale Behörde weiter, die für die Aufbereitung, Validierung und Übermittlung der nationalen Daten an Eurostat zuständig ist.

In einigen Fällen wird jedoch auch von diesem allgemeinen Informationsfluss abgewichen. So verwenden manche Flughäfen ihre eigenen Datenbanken oder Informationsquellen, um die Daten, insbesondere für einige der im Datensatz C1 erforderlichen Variablen, z. B. die Flugzeugbewegungen, bereitzustellen. In anderen Fällen leiten die Fluggesellschaften oder Abfertigungsagenten die Daten direkt an die zuständige nationale Behörde weiter.

Alle zuständigen nationalen Behörden nehmen vor der Weiterleitung der Daten an Eurostat Validierungsprüfungen vor, und zwar mit Hilfe intern entwickelter Kontrollverfahren oder einer von Eurostat bereitgestellten Vorabvalidierungs-Software. Die Validierung erstreckt sich auf zahlreiche Aspekte des Verfahrens, u. a. das Datenformat, die Codierung, die Kohärenz der Datensätze und Variablen usw.

2.1.4 *Methodische Fragen*

Die Bestimmungen der Durchführungsverordnung 1358/2003 zur Methodik bilden den gemeinsamen Rahmen für die Gewährleistung einer harmonisierten Datenerhebung und der Ermittlung vergleichbarer Ergebnisse. Während des untersuchten Zeitraums traten keine größeren methodischen Probleme auf.

2.2 ERGEBNISSE

2.2.1 *Datenübertragung und -validierung*

Gemäß Artikel 7 der Verordnung 437/2003 muss die Datenlieferung spätestens sechs Monate nach Ablauf des Erhebungszeitraums erfolgen. Während des

Untersuchungszeitraums wurde diese Frist immer besser eingehalten. Derzeit wird die Frist in der Regel eingehalten, und in vielen Fällen hat sich der Zeitraum bis zur Datenlieferung deutlich verkürzt.

Die technischen Einzelheiten der Datenübermittlung sind weitgehend standardisiert. Die Daten werden Eurostat elektronisch unter Einhaltung der geforderten Dateistrukturen und Datensatzformate übermittelt. Dies ermöglicht eine rasche Aufnahme der Daten in die Eurostat-Produktionsdatenbank und das Aufspüren von grundlegenden Fehlern und unbekanntem Codes in einem frühen Stadium.

Nach der Einspeisung in die Eurostat-Datenbank durchlaufen die Daten umfangreiche Validierungsverfahren, um die Qualität der übermittelten Daten zu gewährleisten. Geprüft wird dabei, ob die Datensätze in sich geschlossen, im Zeitablauf stimmig und untereinander kohärent sind, und die Ergebnisse für Flugrouten, die zwei Mitgliedstaaten betreffen, werden miteinander verglichen.

Die Gesamtdatenqualität ist als hoch einzuschätzen. Diese Einschätzung stützt sich auf die Anwendung eines soliden gemeinsamen methodischen Rahmens, auf nationale Anstrengungen im Zusammenhang mit den Datenerhebungs- und -validierungsverfahren sowie auf die anschließende Qualitätskontrolle durch Eurostat vor der Datenverbreitung.

2.2.2 *Methodische Anleitung*

Um den mit der Durchführung der Verordnung befassten Mitgliedstaaten und anderen Meldeländern eine methodische Anleitung an die Hand zu geben, hat Eurostat ein *Referenzhandbuch für die Luftverkehrsstatistik* erstellt. Es wird regelmäßig aktualisiert und bezieht somit auch die neuesten Informationen, Dokumentationen und Leitlinien ein, die für die Sammlung dieser Daten relevant sind.

2.2.3 *Datenverbreitung*

Die Kommission darf gemäß Artikel 3 der Verordnung 1358/2003 alle Daten verbreiten, die von den Mitgliedstaaten nicht für vertraulich erklärt worden sind. In der Praxis haben nur sehr wenige Mitgliedstaaten diese Klausel angewendet, so dass die überwiegende Mehrheit der an Eurostat gelieferten Daten verbreitet werden konnte.

Allerdings beschränkte sich die Verbreitung von Daten über Luftfahrtunternehmen auf aggregierte Werte für in- und außerhalb der EU zugelassene Fluggesellschaften. Die Lieferung detaillierter Daten über Luftfahrtunternehmen ist fakultativ, und in der Praxis übermitteln viele Länder aufgrund von nationalen Datenschutzbestimmungen überhaupt keine derartigen Daten oder nur aggregierte Werte.

Eurostat veröffentlicht die erhobenen Daten kostenlos in seiner Verbreitungsdatenbank auf der Eurostat-Website. Aufgrund des beschränkten Speicherplatzes wurden Schwellenwerte für die Verbreitung von Daten über Strecken zwischen einzelnen Flughäfen angewendet. Die Daten werden ferner von Eurostat in spezifischen Veröffentlichungen wie der Reihe *Statistik kurz gefasst* oder

in Pressemitteilungen verbreitet, wodurch das Interesse der Medien oder der breiten Öffentlichkeit geweckt wird.

In Tabelle 3 sind einige zentrale Daten über den europäischen Luftverkehr aufgeführt, die auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung erhoben wurden.

Tabelle 3: Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr nach Ländern: Daten für 2005 und Zunahme von 2003 bis 2005

	Fluggäste		Fracht und Post	
	Daten für 2005	Zunahme 2003-2005	Daten für 2005 (in Tonnen)	Zunahme 2003-2005
Belgien	17 813 943	18,0 %	694 523	14,5 %
Tschechische Republik	11 265 764	45,2 %	56 259	5,7 %
Dänemark ²	22 172 778	14,1 %	7 465	-17,0 %
Deutschland	145 977 422	20,5 %	3 005 967	23,0 %
Estland	1 393 105	96,2 %	9 739	92,8 %
Griechenland	30 798 527	9,3 %	105 502	-23,0 %
Spanien	143 679 871	19,5 %	526 125	19,6 %
Frankreich	107 955 149	12,1 %	1 476 721	4,3 %
Irland	24 254 298	24,4 %	89 356	114,6 %
Italien	87 906 423	18,9 %	754 302	10,3 %
Zypern	6 782 277	11,6 %	39 220	23,3 %
Lettland	1 872 040	165,5 %	15 428	14,0 %
Litauen	1 434 241	98,7 %	9 580	83,6 %
Luxemburg	1 538 152	6,1 %	624 803	3,7 %
Ungarn	8 048 760	60,6 %	55 472	9,8 %
Malta	2 757 240	4,1 %	16 891	2,2 %
Niederlande	46 433 037	12,8 %	1 550 736	11,7 %
Österreich	19 684 822	24,6 %	181 533	41,0 %
Polen ¹	7 080 325	16,2 %	31 130	-48,3 %
Portugal	20 272 160	14,3 %	129 516	4,8 %
Slowenien ¹	1 217 167	16,3 %	4 549	-27,1 %
Slowakei	1 582 978	152,9 %	4 069	-68,3 %
Finnland	12 348 113	17,4 %	119 569	33,3 %
Schweden	22 899 135	12,0 %	:	-
Vereinigtes Königreich	204 013 386	14,7 %	2 450 838	7,2 %
EU-25¹	705 820 750	8,5 %	10 953 661	3,5 %
Bulgarien	5 022 584	40,5 %	16 845	8,5 %
Rumänien	3 493 783	28,6 %	17 980	13,5 %
Kroatien ¹	3 915 666	18,7 %	18 109	82,3 %
Türkei	53 515 594	58,9 %	333 511	19,5 %
Island	2 111 100	35,2 %	62 969	38,7 %
Norwegen	:	-	:	-
Schweiz	28 876 072	12,5 %	334 024	3,8 %

Die EU-Aggregate wurden ohne Doppelzählung zwischen EU-Partnerflughäfen ermittelt.

¹ Aufgrund der Datenverfügbarkeit wurde die Zunahme zwischen 2004 und 2005 ermittelt.

² Angaben über Luftfracht für Dänemark beinhalten nicht den Flughafen Kopenhagen/Kastrup, da für diesen keine Daten verfügbar sind.

3 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Erfahrungen und Ergebnisse im Zusammenhang mit der Durchführung der Verordnung 437/2003 sind generell als sehr positiv zu beurteilen. Zwar wurde vor Verabschiedung der Verordnung ein ähnliches System angewendet, die Arbeit und die Mittel, die sowohl auf nationaler Ebene als auch von Seiten Eurostats in die Ausarbeitung der Rechtsvorschriften investiert wurden, ermöglichen jedoch eine rasche Produktion vergleichbarer und zuverlässiger Statistiken. Dies gilt insbesondere für die zehn neuen Mitgliedstaaten, die der EU 2004 beigetreten sind und in denen bis dahin nur in begrenztem Maße Erfahrungen mit der Erhebung von Luftverkehrsstatistiken vorlagen.

Die meisten Probleme im Zusammenhang mit der Auslegung der Verordnung, der Datenerhebung, -aufbereitung, -übertragung und -validierung wurden behandelt und angemessen gelöst. Die Durchführung dieser Verordnung hat dazu geführt, dass mehr Daten über diesen Sektor vorliegen und dass sich die Datenqualität und die Aktualität verbessert haben. Die gewonnenen Daten werden unmittelbar im Entscheidungsprozess genutzt, insbesondere für die Ausarbeitung, Umsetzung und Überwachung von Maßnahmen auf dem Gebiet des Luftverkehrs auf nationaler und auf EU-Ebene. Die Datenverbreitung über verschiedene, öffentlich zugängliche Medien hat dazu beigetragen, dass der gesamte Prozess transparent wird und die Bürger einen Nutzen aus den eingesetzten Ressourcen ziehen können.

3.1 KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Kurzfristig sollten schwerpunktmäßig folgende Punkte behandelt werden:

- Für bestimmte Elemente ist die Datenqualität weiter zu verbessern. Einige Mitgliedstaaten müssen zusätzliche Anstrengungen unternehmen, um regelmäßig zuverlässige und vergleichbare Daten über die Frachtvariablen, die verfügbaren Sitzplätze und einige der Elemente von Datensatz C1 zu liefern.
- Angaben zum Luftfahrtunternehmen sind bereitzustellen. Es sollte für alle Mitgliedstaaten machbar sein, Angaben zum Luftfahrtunternehmen zu liefern, bei denen zumindest zwischen EU- und Nicht-EU-Gesellschaften unterschieden wird, ohne dass die statistische Geheimhaltung beeinträchtigt wird. Ferner kann unter bestimmten Bedingungen, z. B. im Rahmen von Verhandlungen mit Drittstaaten über Luftfahrtabkommen, ein Verfahren erforderlich sein, nach dem die Kommission die Mitgliedstaaten auffordert, detaillierte Angaben zu den Luftfahrtunternehmen, die im Rahmen der regulären Datenlieferung nicht vorgesehen sind, vorzulegen.
- Der EU-Beitritt von Bulgarien und Rumänien. Eurostat wird besonderes Augenmerk darauf richten sicherzustellen, dass diese beiden neuen Mitgliedstaaten die EU-Rechtsvorschriften zur Luftverkehrsstatistik einhalten.

3.2 LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGEN

Auf lange Sicht dürfte die Datenerhebung auf neue Variablen ausgedehnt werden, z. B.: ursprüngliche Herkunft/endgültiges Ziel von Fluggästen für den Fall, dass die

Reise mehrere Flüge umfasst (zumindest für Fluggäste mit einem einzigen Flugschein für die gesamte Reise); Nationalität von einreisenden Fluggästen aus Drittstaaten; Preisgestaltung; Zahl der Fluggäste im gebrochenen Durchgangsverkehr (Umsteiger) je Flughafen; oder die Aufschlüsselung der Zahl der Flugzeugbewegungen nach Tageszeit und Lärmschutztechnologie.

Diese Variablen sind auf neue politische Erfordernisse zurückzuführen und gehen über den derzeitigen Geltungsbereich der Verordnung hinaus. Die Meldeländer haben jedoch deutlich gemacht, dass es derzeit nicht möglich ist, solche Daten zu erheben, und dass jede zusätzliche Arbeitsbelastung im Zusammenhang mit der Erhebung von Daten für die Luftverkehrsstatistik angemessen begründet werden muss.

Dennoch wären zwei zukünftige Entwicklungen, die keinen weiteren Datenbedarf mit sich bringen, vorstellbar:

- eine geringe Verkürzung der Frist für die Übermittlung der Daten auf fünf Monate nach Ende des Beobachtungszeitraums entsprechend den Bestimmungen für andere Verkehrszweige;
- die Ausweitung des geografischen Erfassungsbereichs entweder aufgrund künftiger EU-Erweiterungen oder durch die Einbeziehung von Drittländern auf freiwilliger Basis im Wege von Kooperationsvereinbarungen.