



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 17.4.2007
COM(2007) 187 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par pieredzi, kas gūta, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada
27. februāra Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru,
kravu un pasta gaisa pārvadājumiem**

SATURS

KOPSAVILKUMS	3
1. IEVADS	3
1.1. PRIEKŠVĒSTURE UN MĒRĶI	3
1.2. POLITIKAS KONTEKSTS	4
1.3. REGULAS ĪSTENOŠANAS NOTEIKUMI	5
1.4. DALĪBVALSTU UN CITU VALSTU APTVERAMĪBA	5
2. REGULAS ĪSTENOŠANA	6
2.1. APLŪKOTIE JAUTĀJUMI	6
2.1.1. Juridisko pienākumu ievērošana	6
2.1.2. Regulas īstenošanas slogs un regulāra datu sniegšana, ko veic ziņotājvalstis	8
2.1.3. Datu vākšana, apkopošana un validēšana	9
2.1.4. Jautājumi saistībā ar metodiku	9
2.2. REZULTĀTI	9
2.2.1. Datu nosūtīšana un validēšana	9
2.2.2. Metodiskās vadlīnijas	10
2.2.3. Datu izplatīšana	10
3. SECINĀJUMI	12
3.1. ĪSTERMIŅA SASNIEGUMI	12
3.2. ILGTERMIŅA SASNIEGUMI	12

TABULU RĀDĪTĀJS

1. tabula. Regulas prasību ievērošana. Datu kopu sniegšana pa gadiem	7
2. tabula. Regulas prasību ievērošana. Datu sniedzēju lidostu skaits pa datu kopām un gadiem	8
3. tabula. Pasažieru, kravas un pasta gaisa pārvadājumi pa valstīm. 2005. gada dati un izaugsme 2003.–2005. gadā	11

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par pieredzi, kas gūta, piemērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 27. februāra Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem

KOPSAVILKUMS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 27. februāra Regulas (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem¹ 9. panta 2. punktā ir norādīts, ka pēc tam, kad dati ir vākti trīs gadu ilgā laikposmā, Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par pieredzi, kas gūta šīs regulas piemērošanā. Šis ziņojums ir vērsts uz to, lai izpildītu minēto prasību pēc tam, kad datu vākšana pirmo trīs gadu ilgā laikposmā (2003.–2005. gadā) ir pabeigta.

Pēc tiesību akta priekšvēstures, mērķu un politikas konteksta vispārīga izklāsta ir aplūkoti daži jautājumi, kas saistīti ar [minētās regulas] īstenošanu. Turklāt ziņojumā ir sniegta informācija par galvenajiem rezultātiem. Nobeiguma nodaļā ir izklāstīti secinājumi un iespējamie sasniegumi nākotnē.

Līdz ar šīs regulas īstenošanu plašāk kļuvusi pieejama sīka informācija par gaisa kuģu pasažieru un kravu pārvadājumiem, kā arī uzlabojusies datu kvalitāte un to iesniegšanas savlaicīgums. Dalībvalstis ir centušās izpildīt regulas prasības, un lielākā daļa dalībvalstu visus prasītos datus sniedz noteiktajos termiņos.

1. IEVADS

1.1. PRIEKŠVĒSTURE UN MĒRĶI

Brīvprātīga datu vākšana gaisa pārvadājumu statistikas jomā tika uzsākta no 1993. bāzes gada, izmantojot ar dalībvalstīm saskaņoto metodiku. Ar Regulas (EK) Nr. 437/2003 pieņemšanu tika oficiāli atzīta spēkā esošā metodika, un datu sniegšanas joma tika paplašināta, pievienojot dažus papildu elementus. Tāpēc šī regula tika sagatavota ar nolūku sniegt Komisijai, citām ES iestādēm, dalībvalstu valdībām un plašai sabiedrībai salīdzināmus, ticamus, saskaņotus, regulārus un visaptverošus statistikas datus par pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumu attīstību Eiropas Savienībā.

Regulas (EK) Nr. 437/2003 galveno iezīmju kopsavilkums ir šāds.

- Ir noteikts pienākums sniegt datus lidostu līmenī. Ir noteiktas dažas lidostu grupas, lai panāktu modulāru sloga sadalījumu respondentiem, pieprasot sīkākus datus no vidēji lielām un lielām lidostām un ierobežojot vai atceļot mazo lidostu pienākumu sniegt datus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravas un pasta gaisa pārvadājumiem, OV L 66, 11.3.2003., 1. lpp.

- Ir noteikti divi datu sniegšanas līmeņi: lidojuma posms un lidojuma sākumpunkts/galapunkts. Tas ir svarīgi, kontrolējot gaisa pārvadājumu plūsmas Eiropas Savienībā un ārpus tās saskaņā ar gaisa kuģa kustību (lidojuma posms) vai saskaņā ar pasažieru/kravu kustību (lidojuma sākumpunktā/galapunktā) un identificējot tiešā tranzīta pasažierus.
- Atsevišķi jānodala informācija par ielidojušajiem un izlidojušajiem reisiem, kā arī par regulārajiem un neregulārajiem reisiem. Tas ļauj iegūt sīku analīzi par ienākošo un izejošo plūsmu, kā arī par paredzēto un neparedzēto pakalpojumu atšķirīgo ietekmi jo īpaši attiecībā uz reisiem ārpus ES.
- Turklāt ir paredzēts sniegt informāciju arī par lidsabiedrībām, lai gan šādas informācijas sniegšana nav konkrēti noteikta minētajā regulā. Šis aspekts ir svarīgs, kontrolējot tirgu liberalizāciju, bet jo īpaši konkurences līmeni dažādos maršrutos un zemo cenu lidsabiedrību ienākšanu tirgū.
- Attiecībā uz informāciju par lidojumu posmiem tiek prasīti vēl trīs citi rādītāji: lidojumu skaits, gaisa kuģa veids un pieejamo vietu skaits. Šī informācija ir būtiska, sīki analizējot plūsmas starp lidostām pārlietas noslogotības, jaudas un gaisa kuģu parka izmantošanas izteiksmē.

1.2. POLITIKAS KONTEKSTS

Izstrādājot kopējo transporta politiku, ir nepieciešams iegūt labākās iespējamās zināšanas par gaisa kuģu pasažieru un kravu pārvadājumu apjomu un dinamiku. Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu”² bija noteikts kopējā transporta politikā nospraustais mērķis par to, kā nodrošināt lietderīgu un efektīvu pārvadājumu sistēmu Eiropas pilsoņiem. Šis mērķis ir saglabāts arī Baltās grāmatas vidusposma pārskatā³, lai gan tajā tas vairāk vērsts uz ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšanu Eiropā. Tādējādi Kopienas statistika aviācijas jomā tiek izmantota, lai noteiktu, kontrolētu un novērtētu ES transporta politiku un citas ES politikas jomas, piemēram, iekšējā tirgus darbību.

Aizvien pieaug šo datu nozīmība lēmumu pieņemšanā ES. Piemēram, pēc tam, kad Komisijai bija uzticētas šādas pilnvaras, šī informācija aizvien biežāk tiek izmantota, gatavojot sarunas par gaisa pārvadājumu nolīgumiem ar trešām valstīm. Attiecīgo informāciju arī izmanto, risinot ar gaisa satiksmes vadību saistītus jautājumus, nosakot pasažieru un kravu plūsmu apjomu un aprēķinot pārvadājumu modālo sadalījumu ES. Turklāt šos datus izmanto, nosakot iebraukšanas reižu skaitu uz ES robežām lidostās.

Aizvien pieaug par pasažieriem sniegto datu nozīmība, jo dati par biļešu rezervēšanu datorizētās rezervēšanas sistēmās aizvien mazāk atspoguļo patieso stāvokli kopējā tirgū sakarā ar aizvien biežāku biļešu rezervēšanu internetā. Turklāt informāciju par pakalpojuma veidu (regulārs/neregulārs lidojums) ir ārkārtīgi sarežģīti iegūt no citiem avotiem, jo īpaši tas attiecas uz dažiem maršrutiem ārpus ES, kur lielākoties dominē neregulārie pasažieru reisi.

² COM(2001) 370, 12.9.2001.

³ COM(2006) 314, 22.6.2006. „Eiropas dinamisma saglabāšana – Ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā. Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats”.

Attiecībā uz kravu pārvadājumiem ar gaisa transportu labāks aptvēruma un labāka datu kvalitāte sniedz iespēju biežāk izmantot šo informāciju, kuras iegūšanai nav citu alternatīvu avotu.

Citi gadījumi, kad politikas vajadzībām var izmantot šos datus, ir šādi.

- Iespēja atbilstīgi regulas prasībām norādīt lidsabiedrību kodus, kas lieti noder konkurences un valsts atbalsta kontrolei.
- Datus, kas savākti par vidēja lieluma un mazām lidostām, var lietderīgi izmantot reģionālās politikas mērķiem.
- Eiropas Aviācijas drošības aģentūra šos datus izmanto arī drošības nolūkos.
- Turklāt šos datus iespējams izmantot vides politikas mērķiem (proti, emisiju un trokšņa noteikšanai).

1.3. REGULAS ĪSTENOŠANAS NOTEIKUMI

Regulas (EK) Nr. 437/2003 īstenošana ir uzticēta Komisijai, un tas jāveic, izmantojot 10. un 11. pantā paredzēto komitoloģijas procedūru. Statistikas birojs ir izmantojis šo procedūru, lai pieņemtu noteikumus, kas aptver dažādus regulas īstenošanas aspektus. Minētie noteikumi kā Komisijas regulas tika pieņemti pēc tam, kad bija saņemts Statistikas programmu komitejas atzinums.

Līdz šim ir pieņemtas divas īstenošanas regulas, un vienu regulu paredzēts pieņemt 2007. gadā.

Komisijas Regulā (EK) Nr. 1358/2003⁴ ir noteikts ļoti visaptverošs īstenošanas pasākumu kopums, jo īpaši Kopienas lidostu saraksts un atļautās atkāpes katrai dalībvalstij, datu nosūtīšanas tehniskais režīms, kā arī definīciju, nomenklatūras, kodifikācijas un sniedzamo datu kopu pārskatīšana.

Savukārt Komisijas Regula (EK) Nr. 546/2003⁵ galvenokārt vērsta uz to, lai aptvertu 2004. gadā notikušo ES paplašināšanos ar desmit jaunām dalībvalstīm, jo tajā sniegts šo valstu lidostu un pieprasīto atkāpju uzskaitījums.

Ir sagatavots Komisijas regulas projekts, ko paredzēts pieņemt 2007. gadā. Tajā būs iekļauts pilnībā pārskatīts Kopienas lidostu saraksts, kas jāpiemēro no 2007. gada janvāra. Minētajā sarakstā nav iekļautas atkāpes, jo tās visas beidzās 2006. gadā.

⁴ Komisijas 2003. gada 31. jūlija Regula (EK) Nr. 1358/2003, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 437/2003 par statistikas pārskatiem attiecībā uz pasažieru, kravu un pasta gaisa pārvadājumiem un ar ko groza tās I un II pielikumu, OV L 194, 1.8.2003., 9. lpp.

⁵ Komisijas 2005. gada 8. aprīļa Regula (EK) Nr. 546/2005, ar ko pielāgo Regulu (EK) Nr. 437/2003 attiecībā uz ziņotājvalsts kodu piešķiršanu un groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1358/2003 par saraksta ar Kopienas lidostām atjaunināšanu, OV L 91, 9.4.2005., 5. lpp.

1.4. DALĪBVALSTU UN CITU VALSTU APTVERAMĪBA

Regula (EK) Nr. 437/2003 uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs. Tā nav jātransponē dalībvalstu tiesību aktos. Tomēr regulā bija paredzēta iespēja piešķirt atkāpes atsevišķām lidostām, kā arī noteikt datu kopas un mainīgos rādītājus saskaņā ar konkrētiem noteikumiem un uz maksimālo trīs gadu laikposmu (līdz 2005. gadam ieskaitot).

Gan Bulgārija, gan Rumānija ir apliecinājušas savu vēlmi līdz ar pievienošanos pilnībā ievērot attiecīgajā jomā pieņemtos ES tiesību aktus un nav pieprasījušas nekādas atkāpes. Šo divu jauno dalībvalstu lidostu saraksts ir iekļauts *Bulgārijas un Rumānijas Pievienošanās līgumā* atbilstoši *Tehniskajiem pielāgojumiem statistikas tiesību aktu kopumam*.

Savukārt kandidātvalstis Horvātija un Turcija apkopotus datus sniedz lidostu līmenī, bet Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika vispār nesniedz nekādu informāciju.

2003. gadā Regula (EK) Nr. 437/2003 ar EEZ Apvienotās komitejas lēmumu⁶ tika oficiāli iekļauta EEZ Līguma XXI pielikumā (Statistika). Saskaņā ar šo lēmumu Islandei un Norvēģijai ir jānosūta regulā prasītie dati, savukārt uz Lihtenšteinu šī prasība neattiecas.

Arī Šveicei atbilstoši Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīgumam par sadarbību statistikas jomā⁷ ir jāiesniedz dati, kas sagatavojami, balstoties uz regulā noteiktajiem principiem.

2. REGULAS ĪSTENOŠANA

2.1. APLŪKOTIE JAUTĀJUMI

2.1.1. Juridisko pienākumu ievērošana

Regulā noteikto datu sniegšanas pienākumu ievērošana attiecīgajā laikposmā ir ievērojami uzlabojusies. Datu sniegšana par 2003. gadu, lai gan kopumā bijusi diezgan visaptveroša, dažām ziņotājvalstīm radīja zināmas problēmas saistībā ar datu kopu periodiskumu vai ar dažu elementu nenorādīšanu (gaisa kuģu kustība, tranzītpasažieri vai pieejamo vietu skaits). Turpmākajos divos gados situācija datu sniegšanas jomā ir uzlabojusies jo īpaši attiecībā uz datu kopu periodiskumu, kas tagad tiek pilnībā ievērots.

1. tabulā ir atspoguļota datu piegāde 2003.–2005. gadā pa datu kopām un pēc periodiskuma. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1358/2003 par A1 un B1 datu kopām tiek ziņots ik mēnesi (ik ceturksni tika ziņots tikai 2003. gadā), bet par C1 datu kopu tiek ziņots vismaz reizi gadā.

⁶ EEZ Apvienotās komitejas 2003. gada 26. septembra Lēmums Nr. 132/2003, ar ko groza EEZ līguma XXI pielikumu (Statistika), OV L 331, 18.12.2003., 68. lpp.

⁷ Parakstīts 2004. gada 26. oktobrī un apstiprināts ar Padomes 2006. gada 27. februāra Lēmumu par Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīguma noslēgšanu par sadarbību statistikas jomā, OV L 90, 28.3.2006., 1-21. lpp.

1. tabula. Regulas prasību ievērošana. Datu kopu sniegšana pa gadiem

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Beļģija	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Čehija	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Dānija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Vācija	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Igaunija	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Griekija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spānija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Francija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Īrija	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Itālija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Kipra	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Latvija	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Lietuva	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luksemburga	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Ungārija	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nīderlande	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Austrija	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polija	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugāle	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Slovēnija	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slovākija	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Somija	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Zviedrija	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Apvienotā Karaliste	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgārija	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumānija	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Horvātija	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turcija	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islande	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norvēģija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Šveice	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

APZĪMĒJUMS: M– ik mēnesi, Q– ik ceturksni, A– ik gadu, -: netika sniegts

Attiecībā uz atsevišķām dalībvalstīm dažas problēmas joprojām saglabājas. Galvenie risināmie jautājumi ir atbilstošu datu par kravām sniegšana un C1 datu kopas nosūtīšana, kā arī problēmas datu kvalitātes jomā saistībā ar informāciju par pieejamo vietu skaitu. Tomēr vairumā gadījumu attiecīgās dalībvalstis īsteno atbilstošus pasākumus vai arī plāno uzlabot savu sistēmu, lai pilnībā ievērotu juridiskās prasības.

Nav arī konstatētas īpašas problēmas saistībā ar piešķirto atkāpju piemērošanu. Valstis, kuras bija pieprasījušas atkāpes, ir uzsākušas vajadzīgo datu sniegšanu pēc atkāpju termiņa beigām. Dažas valstis pat nolēmušas pārtraukt piešķirto atkāpju izmantošanu pirms termiņa beigām un ir sniegušas datus pirms obligāti noteiktā termiņa. 2. tabulā norādīts to lidostu skaits pa valstīm, kuras sniedz attiecīgos datus.

2. tabula. Regulas prasību ievērošana. Datu sniedzēju lidostu skaits pa datu kopām un gadiem

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Beļģija	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Čehija	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dānija	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Vācija	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Igaunija	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Griekija	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spānija	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Francija	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Īrija	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Itālija	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Kipra	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Latvija	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lietuva	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luksemburga	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ungārija	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nīderlande	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austrija	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polija	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugāle	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovēnija	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovākija	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Somija	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Zviedrija	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Apvienotā Karaliste	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgārija	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumānija	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Horvātija	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turcija	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islande	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvēģija	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Šveice	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2. Regulas īstenošanas slogs un regulāra datu sniegšana, ko veic ziņotājvalstīs

Lielākajai daļai ziņotājvalstu, lai ievērotu regulu, bija jāievieš jauns datu vākšanas un apkopošanas process. Savukārt citās valstīs bija jāpaplašina vai jāpielāgo esošie procesi. Tikai pavisam nedomātos gadījumos netika veikti nekādi īpaši pasākumi, jo esošie procesi bija pietiekami visaptveroši, lai apmierinātu izvirzītās prasības. Turklāt jānorāda, ka regulā nebija paredzēts finansiālais atbalsts [regulas] īstenošanas izmaksu segšanai.

Lielākā daļa ziņotājvalstu uzskata par pieņemamu darba slodzi saistībā ar regulāru datu sniegšanu. Tomēr dažās dalībvalstīs tas ir ievērojams slogs, jo īpaši lidostām kā sākotnējo datu sniedzējām.

Eksperimentāls pētījums, ko 2006. gadā uzsāka Darba grupa Eiropas statistikas sistēmas plānošanas un koordinēšanas jautājumos, atklāja situācijas dažādību attiecībā uz izmaksām, norādot to, ka vidējās ikgadējās izmaksas pa ziņotājlidostām dažādās valstīs bija būtiski atšķirīgas. Tas zināmā mērā atspoguļo atšķirīgo stāvokli, kāds bija kompetentajai valsts iestādei, kura atbild par datu sniegšanu Statistikas birojam, sadarbojoties ar savas valsts datu sniedzējiem, parasti – lidostām. Par kompetento valsts iestādi var būt valsts statistikas birojs, civilās aviācijas iestāde, Satiksmes ministrija vai ziņotājvalstīs, kur ir tikai viena lidosta, – pat lidostas administrācija.

2.1.3. Datu vākšana, apkopošana un validēšana

Ziņotājvalstīs datu vākšanas un apkopošanas procesā tiek ievērots tradicionālais modelis, kad informācija tiek savākta no sīkākajām vienībām. Kopumā šī informācija tiek savākta no lidsabiedrībām un/vai pārvadātājaģentiem, kuri sniedz datus lidostas struktūrām, parasti elektronisku standarta ziņojumu veidā par kustību. Pēc tam lidostas pārsūta šo informāciju kompetentajai valsts iestādei, kura veic valsts datu apkopošanu, validēšanu un pārsūtīšanu Statistikas birojam.

Tomēr no šīs vispārējās plūsmas ir dažas novirzes. Dažos gadījumos lidostas izmanto savas datubāzes vai avotus, sniedzot informāciju, jo īpaši par dažiem prasītajiem mainīgajiem saistībā ar C1 datu kopu, piemēram, par gaisa kuģu kustību. Citkārt lidsabiedrības vai pārvadātājaģenti piegādā informāciju tieši kompetentajai pārvaldes iestādei.

Visas kompetentās valsts iestādes pirms informācijas nosūtīšanas Statistikas birojam veic validācijas pārbaudes, izmantojot iekšējās kontroles procedūras un/vai pirmsvalidācijas programmatūru, ko nodrošinājis minētais birojs. Validācijas noteikumi aptver daudzus procesa aspektus, tostarp datu sniegšanas formātu, kodifikāciju, datu kopu un mainīgo atbilstību u.c.

2.1.4. Jautājumi saistībā ar metodiku

Līdz ar īstenošanas Regulā (EK) Nr. 1358/2003 aplūkotajiem metodiskajiem pasākumiem ir pieejama kopēja sistēma, lai nodrošinātu saskaņotu datu savākšanu un salīdzināmu rezultātu sagatavošanu. Aplūkotajā laikposmā būtiski metodiskie jautājumi nav izvirzīti.

2.2. REZULTĀTI

2.2.1. Datu nosūtīšana un validēšana

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 437/2003 7. pantu dati jānosūta ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc novērošanas perioda beigām. Aplūkotajā laikposmā šī termiņa ievērošana ir ievērojami uzlabojusies. Patlaban minētais termiņš kopumā tiek ievērots, un daudzos gadījumos tas pat tiek būtiski saīsināts.

Ir sasniegta augsta līmeņa standartizācija saistībā ar datu nosūtīšanas tehnisko procedūru. Dati tiek elektroniski nosūtīti Statistikas birojam, ievērojot prasīto datņu un ieraksta formāta struktūru. Tas ļauj informāciju ātri iekļaut Statistikas biroja datu sagatavošanas datubāzē un agrīnā posmā pamanīt pamatklūdas un nezināmus kodus.

Tiklīdz dati ir ielādēti Statistikas biroja datubāzē, tiek piemērotas sīki izstrādātas validācijas procedūras, lai nodrošinātu nosūtīto datu kvalitāti. Ar validāciju apzīmē datu kopu iekšējo atbilstību, atbilstību laika ziņā, atbilstību starp datu kopām un tādu maršrutu izmantošanas rezultātu salīdzināšanu, kurus kopīgi izmanto divas ziņotājvalstis.

Kopējais datu kvalitātes līmenis ir vērtējams kā augsts. Šā apgalvojuma pamatā ir tas, ka ir īstenota stabila kopējās metodikas sistēma, veikts darbs saistībā ar apkopošanas un validēšanas procedūrām dalībvalstu līmenī, kā arī sekojošie kvalitātes kontroles pasākumi, kurus Statistikas birojs veic pirms datu izplatīšanas.

2.2.2. *Metodiskās vadlīnijas*

Statistikas birojs ir sagatavojis Rokasgrāmatu par gaisa pārvadājumu statistiku, lai dalībvalstīm un citām ziņotājvalstīm sniegtu norādes par to, kā attiecīgā regula ir īstenojama. Minētā rokasgrāmata ik gadu tiek atjaunināta, iekļaujot jaunāko informāciju, dokumentāciju vai vadlīnijas saistībā ar attiecīgās statistiskās vākšanu.

2.2.3. *Datu izplatīšana*

Komisija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1358/2003 3. pantu var izplatīt visus datus, kurus dalībvalstis nav pasludinājušas par slepeniem. Praksē tikai nedaudzas valstis ir izmantojušas šo klauzulu, un lielāko daļu Statistikas birojam sniegto datu var izplatīt.

Tomēr lidsabiedrību informācijas izplatīšana aprobežojas ar apkopoto vērtību paziņošanu attiecībā uz licenzētajiem pārvadātājiem ES un ārpus tās. Sīkas informācijas sniegšana par lidsabiedrībām nav obligāta, un praksē dalībvalstu līmenī noteiktie konfidencialitātes ierobežojumi daudzām valstīm neļauj sniegt šādu informāciju vai ierobežo to līdz apkopotajām vērtībām.

Statistikas birojs izplata savāktos datus, izmantojot savu izplatīšanas datubāzi, kurai iespējams brīvi piekļūt Statistikas biroja tīmekļa vietnē. Sakarā ar apjoma ierobežojumiem tiek piemērota lidostu datu (lidojumu maršrutu) izplatīšanas robežstruktūra. Statistikas birojs arī izplata šo informāciju, izmantojot atsevišķas publikācijas, piemēram, *prioritāro statistiku* vai ziņu izlaidumus, kas sniedz datus plašsaziņas līdzekļiem un plašai sabiedrībai.

3. tabulā ir ietverti daži pamatrādītāji par Eiropas gaisa pārvadājumiem, kas savākti, pamatojoties uz minēto regulu.

3. tabula. Pasažieru, kravas un pasta gaisa pārvadājumi pa valstīm. 2005. gada dati un izaugsme 2003.–2005. gadā

	Pasažieri		Krava un pasts	
	2005. gada dati	Izaugsme 2003.– 2005. gadā	2005. gada dati (t)	Izaugsme 2003.– 2005. gadā
Beļģija	17,813,943	18,0%	694,523	14,5%
Čehija	11,265,764	45,2%	56,259	5,7%
Dānija ²	22,172,778	14,1%	7,465	-17,0%
Vācija	145,977,422	20,5%	3,005,967	23,0%
Igaunija	1,393,105	96,2%	9,739	92,8%
Grieķija	30,798,527	9,3%	105,502	-23,0%
Spānija	143,679,871	19,5%	526,125	19,6%
Francija	107,955,149	12,1%	1,476,721	4,3%
Īrija	24,254,298	24,4%	89,356	114,6%
Itālija	87,906,423	18,9%	754,302	10,3%
Kipra	6,782,277	11,6%	39,220	23,3%
Latvija	1,872,040	165,5%	15,428	14,0%
Lietuva	1,434,241	98,7%	9,580	83,6%
Luksemburga	1,538,152	6,1%	624,803	3,7%
Ungārija	8,048,760	60,6%	55,472	9,8%
Malta	2,757,240	4,1%	16,891	2,2%
Nīderlande	46,433,037	12,8%	1,550,736	11,7%
Austrija	19,684,822	24,6%	181,533	41,0%
Polija	7,080,325	16,2%	31,130	-48,3%
Portugāle	20,272,160	14,3%	129,516	4,8%
Slovēnija	1,217,167	16,3%	4,549	-27,1%
Slovākija	1,582,978	152,9%	4,069	-68,3%
Somija	12,348,113	17,4%	119,569	33,3%
Zviedrija	22,899,135	12,0%	:	-
Apvienotā Karaliste	204,013,386	14,7%	2,450,838	7,2%
Eiropas Savienība 25¹	705,820,750	8,5%	10,953,661	3,5%
Bulgārija	5,022,584	40,5%	16,845	8,5%
Rumānija	3,493,783	28,6%	17,980	13,5%
Horvātija ¹	3,915,666	18,7%	18,109	82,3%
Turcija	53,515,594	58,9%	333,511	19,5%
Islande	2,111,100	35,2%	62,969	38,7%
Norvēģija	:	-	:	-
Šveice	28,876,072	12,5%	334,024	3,8%

ES kopējie rādītāji ir aprēķināti, izslēdzot dubulto skaitīšanu starp ES partnerlidostām

¹ Ņemot vērā pieejamos datus, izaugsme ir aprēķināta par 2004.–2005. gadu.

² Dānijas sagatavotajos datos par kravām nav iekļauti Kopenhavn/Kastrup lidostas rādītāji, jo tie nav pieejami.

3. SECINĀJUMI

Kopumā Regulas (EK) Nr. 437/2003 īstenošanā gūto pieredzi un sasniegtos rezultātus var uzskatīt par ļoti veiksmīgiem. Pat tad, ja pirms regulas pieņemšanas bija spēkā līdzīga sistēma, darbs un resursi, kas ieguldīti tiesisko prasību izstrādē gan valstu, gan Statistikas biroja līmenī, ir ļāvuši ātri sagatavot salīdzināmus un ticamus rezultātus. Tas jo īpaši attiecas uz desmit dalībvalstīm, kuras 2004. gadā pievienojās ES un kurās pieredze gaisa pārvadājumu datu vākšanas jomā līdz pievienošanās brīdim bija neliela.

Lielākā daļa jautājumu saistībā ar regulas interpretēšanu, datu vākšanu, apkopošanu, nosūtīšanu un validēšanu ir aplūkoti un atbilstoši risināti. Līdz ar šīs regulas īstenošanu plašāk kļuvusi pieejama informācija par šo nozari, kā arī ir uzlabojusies datu kvalitāte un to iesniegšanas savlaicīgums. Rezultātus, kas gūti attiecībā uz datu izmantošanu, var nekavējoties piemērot politikas pieņemšanā jo īpaši saistībā ar gaisa pārvadājumu nozares politikas izstrādi, īstenošanu un uzraudzību valstu un ES līmenī. Datu izplatīšana, izmantojot dažādus publiskos līdzekļus, ir atvieglojusi visa procesa pārskatāmību un palīdzējusi pilsoņiem gūt atdevi no ieguldītajiem resursiem.

3.1. ĪSTERMIŅA SASNIEGUMI

Īsā laikposmā ir jāpievēršas šādiem jautājumiem.

- Vēl vairāk jāuzlabo atsevišķu elementu datu kvalitāte. Dažām ziņotājvalstīm jāpieliek papildu pūliņi, lai regulāri piegādātu salīdzināmus un ticamus datus par kravu mainīgajiem, informāciju par pieejamo vietu skaitu vai dažus C1 datu kopā ietvertos elementus.
- Jāsnodrošina informācija par lidsabiedrībām. Visām dalībvalstīm jāattiecas uz to, lai sasniedzams mērķis būtu informācijas sniegšana par lidsabiedrībām, vismaz nodalot informāciju par pārvadātājiem ES un ārpus tās, vienlaikus nesamazinot to konfidencialitātes ierobežojumus. Turklāt īpašos gadījumos, piemēram, sarunās par gaisa pārvadājumu nolīgumiem ar trešām valstīm, var rasties nepieciešamība noteikt procedūru, atbilstoši kurai Komisija varētu pieprasīt dalībvalstīm sniegt tādu sīku informāciju par lidsabiedrībām, kas netiek sniegta, sagatavojot ierastos datus.
- ES paplašināšanās, pievienojoties Bulgārijai un Rumānijai. Statistikas birojs pievērsīs īpašu uzmanību tam, lai šīs divas jaunās dalībvalstis ievērotu ES tiesību aktus gaisa pārvadājumu statistikas jomā.

3.2. ILGTERMIŅA SASNIEGUMI

Par mērķi sasniegumiem ilgākā laika posmā, iespējams, būtu jāizvirza datu vākšanas jomas paplašināšana, pievienojot tai jaunus mainīgos, piemēram, pasažieru ceļojuma īsto sākumpunktu/galapunktu, ja ceļojums ietver vairākus lidojumus (vismaz attiecībā uz pasažieriem, kuri iegādājušies vienu biļeti visam braucienam); to pasažieru valsts piederību, kuri nav ES pilsoņi; biļešu cenu noteikšanas politiku; netiešo tranzītpasažieru (piemēram, caurbraucēju pasažieru) skaitu pa lidostām vai

sadalījumu pēc lidojumu skaita pa dienas periodiem un pa tehnoloģijām atkarībā no sertificēto trokšņa līmeņu standartiem.

Šie mainīgie ir aplūkoti jaunā politikā un neietilpst regulas pašreizējā darbības jomā. Tomēr ziņotājvalstis ir skaidri norādījušas, ka patlaban šādas informācijas vākšana ir neiespējama un ka ir pienācīgi jāpamato jebkāds papildu slogs, kas var rasties saistībā ar gaisa pārvadājumu statistikas vākšanu.

Jebkurā gadījumā var izdalīt vismaz divus papildu sasniegumus, kas nav saistīti ar jaunu datu sagatavošanas prasībām.

- Datu nosūtīšanas perioda samazināšana līdz pieciem mēnešiem pēc novērošanas perioda beigām atbilstoši savāktajiem statistikas datiem par citiem pārvadājumu veidiem.
- Ģeogrāfiskā aptvēruma paplašināšana sakarā ar turpmāko ES paplašināšanos vai ar brīvprātīgu trešu valstu iesaistīšanos ar sadarbības nolīgumu palīdzību.