EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 12.2.2021.
COM(2021) 59 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o rezultatima pilot-studija o statistici putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima koje su države članice provele u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe (EU) 2018/974

1. UVOD I KONTEKST

U Europi unutarnji vodni putovi imaju važnu ulogu u prometnom sustavu i postoji znatan potencijal za povećanje njihove uloge. U Europskoj uniji 20 država članica ima unutarnje vodne putove, a njih 12 ima međusobno povezanu mrežu vodnih putova.

U svojem Izvješću o ostvarivanju potencijala putničkog prijevoza vodnim putovima [1] Europski parlament naglašava važnost statistike o prijevozu tereta i putnika u izradi planova i politika za sektor putničkog prometa vodnim putovima. Nadalje, Europsku komisiju poziva da „razvije sustav za harmonizirano prikupljanje statističkih podataka o nesrećama i nezgodama plovila unutarnje plovidbe, uključujući prekogranični promet".

Komisija nastoji promicati i jačati konkurentski položaj unutarnjih vodnih putova u prometnom sustavu i olakšati njegovu integraciju u intermodalni logistički lanac[2].

Uredba (EU) 2018/974[3] ne obuhvaća statistiku o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima. Ključni podaci potrebni za procjenu veličine tog tržišta i njegova potencijala za rast bili bi podaci o broju putnika po zemlji i po pojedinačnom tržišnom sektoru, primjerice za riječna krstarenja, minikrstarenja te trajektni i gradski prijevoz. Ako se pokaže mogućim, prikupljanje putničkih kilometara bio bi pouzdan pokazatelj za mjerenje uspješnosti sektora.

U članku 5. Uredbe (EU) 2018/974 od Komisije se zahtijeva da zajedno s državama članicama ispita razvoj statistike o prijevozu putnika na unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranične usluge prijevoza.

„Članak 5.

Pilot-studije

1. Komisija do 8. prosinca 2018., u suradnji s državama članicama, razvija odgovarajuću metodologiju za kompiliranje statistike putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranične usluge prijevoza.

2. Komisija do 8. prosinca 2019. pokreće dobrovoljne pilot-studije koje trebaju provoditi države članice kojima se dostavljaju podaci obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe o dostupnosti statističkih podataka koji se odnose na putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranične usluge prijevoza. Cilj je tih pilot-studija ocijeniti izvedivost tih novih prikupljanja podataka, troškove povezanih prikupljanja podataka i implicitnu kvalitetu statistike.

3. Komisija do 8. prosinca 2020. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće o rezultatima tih pilot-studija. Ovisno o rezultatima tog izvješća te u razumnom roku Komisija, ako je to prikladno, Europskom parlamentu i Vijeću podnosi zakonodavni prijedlog izmjene ove Uredbe u pogledu statistike putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranične usluge prijevoza.

4. Općim proračunom Unije, kada je to prikladno, i uzimajući u obzir dodanu vrijednost Unije, doprinosi se financiranju tih pilot-studija."

[1] Izvješće o ostvarivanju potencijala putničkog prijevoza vodnim putovima (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.
[2] Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima, COM(2011) 144 final.
[3] Uredba (EU) 2018/974 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o statistici prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima, SL 179, 16.7.2018, str. 14.

Eurostat je u suradnji s državama članicama počeo razvijati metodologiju za kompiliranje statistike putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima.

Eurostat je u listopadu 2016. osnovao radnu skupinu čija je zadaća bila raditi na nacrtu metodologije za prikupljanje podataka o statistici putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima. Radnu skupinu činile su države članice koje su joj dobrovoljno pristupile (Austrija, Hrvatska, Francuska, Njemačka, Nizozemska, Poljska i Rumunjska), Komisija (Eurostat i Glavna uprava Komisije za mobilnost i promet) i Središnja komisija za plovidbu Rajnom. Prvi sastanak radne skupine održan je 28. veljače 2017., a drugi je organiziran 18. listopada 2017., usporedo sa sastankom Stručne skupine za unutarnje vodne putove 2017. Stručna skupina i Koordinacijska skupina za statistiku prijevoza (CGST) nadzirale su rad na metodologiji i raspravljale o njemu na svojim sastancima održanima 2017. i 2018.

U skladu s Uredbom (EU) 2018/974 taj je nacrt metodologije dovršen u prosincu 2018. i obuhvaćao je probnu fazu s pilot-studijama financiranima bespovratnim sredstvima EU-a. U lipnju/srpnju 2019. sedam zemalja pokrenulo je pilot-studije: Njemačka, Hrvatska, Nizozemska, Austrija, Poljska, Rumunjska i Švedska. U pilot-studijama procjenjivao se nacrt metodologije i komentirali su se izvedivost, troškovi, opterećenje i statistička kvaliteta njihovih podataka o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima.

Zemlje su dostavile svoje pilot-studije i izvješća o prikupljanju podataka i provedbi nacrta metodologije u lipnju/srpnju 2020.

To izvješće predstavlja rezultate pilot-studija o izvedivosti prikupljanja novih podataka i njihovoj statističkoj kvaliteti, o povezanoj metodologiji te o troškovima i opterećenjima za države članice.

Nadalje, u izvješću su ukratko predstavljeni rezultati istraživanja provedenog u ožujku 2020. o nacionalnoj statistici putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima. Cilj istraživanja bio je pružiti pregled stanja u državama članicama izvan sedam zemalja koje su provele pilot-studije.

2. REZULTATI PILOT-STUDIJA O STATISTICI O PUTNICIMA

Pilot-studije imale su dva rezultata:

a. izvješće u kojem se komentira provedba nacrta metodologije, predlažu metodološka poboljšanja te procjenjuje izvedivost, troškovi, opterećenje i statistička kvaliteta mogućeg prikupljanja podataka o statistici putničkog prijevoza;

b. podaci prikupljeni u svakoj zemlji za sljedeće tablice:

- A1 (broj prevezenih putnika prema državi ukrcaja, državi iskrcaja, vrsti prijevoza i vrsti plovila),
- A2 (riječna krstarenja – broj putnika, putničkih kilometara i broj putovanja prema regiji ukrcaja, regiji iskrcaja, državnoj pripadnosti plovila i vrsti krstarenja),
- B1 (broj prijeđenih putničkih kilometara prema vrsti plovila, osim plovila za riječno krstarenje), i
- C1 (broj plovila registriranih u zemlji prema vrsti plovila, kapacitetu plovila i starosti plovila).

2.1. IZVORI PODATAKA I METODOLOGIJA

U ovom su odjeljku sažeti izvori podataka koji su upotrijebljeni i metodologija koja je primijenjena u sedam zemalja koje su provele pilot-studije.

Austrija

Sustav za automatsku identifikaciju (AIS) upotrebljava se za praćenje i određivanje položaja plovila i smatra se izvorom podataka; AIS transponder koji se nalazi na plovilu omogućuje razmjenu informacija važnih za određivanje položaja i identifikaciju plovila. Za pružanje podrške tom sustavu Austrija ima 23 bazne stanice riječnih informacijskih servisa na Dunavu za primanje podataka iz sustava AIS o unutarnjoj plovidbi. Skupovi podataka iz sustava AIS sadržavaju jedan skup podataka po brodu i danu. Ti skupovi podataka predstavljaju informacije dobivene iz sustava AIS i uključuju 23 varijable.

Imena brodarskih društava preuzeta su iz Statističkog poslovnog registra, iako strane brodarske tvrtke nisu dužne obavijestiti austrijske vlasti kada prevoze putnike u Austriji. Podaci iz sustava AIS pružaju informacije o svim brodovima koji plove na austrijskom dijelu Dunava, uključujući podatke i položaje, ali strana je društva teže kontaktirati.

Podaci iz sustava AIS nisu dovoljni za utvrđivanje mjesta ukrcaja i iskrcaja za duga prekogranična krstarenja jer se podaci iz sustava AIS primaju samo za austrijski dio Dunava i nekoliko kilometara nakon granice. Izvlačenje podataka s interneta može se upotrebljavati za vozne redove i rute, a internetske stranice www.cruisecompete.com služe kao referentna točka za planove putovanja koji se odnose na Austriju. Zahvaljujući jednostavnom i jasnom izgledu i primjeni internetske stranice vrlo su pogodne za izvlačenje podataka s interneta. Nadalje, podaci o voznim redovima za trajekte i o ostalim jednodnevnim izletima dobiveni su pretraživanjem internetskih stranica pojedinih društava.

Registar brodova omogućuje i obvezne i neobvezne registracije, ovisno o određenim kriterijima. Pilot-studija pokazala je da kvaliteta registra nije dovoljna za pružanje podataka traženih za skup podataka C1; osim toga, registar je u svojem sadašnjem obliku dostupan samo u papirnatom obliku, iako se planira njegova digitalizacija.

Daljnji izvori podataka o putnicima su Viadonau (prikupljanje podataka o putnicima za izletnička plovila na dobrovoljnoj osnovi za njihovo godišnje izvješće), Donauraum Wien (pružanje godišnjeg ukupnog broja putnika za svaki brod) i prevodnica na njemačko-austrijskoj granici (objavljivanje broja putnika i podataka o broju plovila koja prolaze kroz prevodnicu).

U metodologiji za prikupljanje podataka napravljena je razlika između društava za riječna krstarenja i drugih društava koja nude putnički prijevoz.

Kontaktirano je s pet društava za riječna krstarenja koja se nalaze u Austriji (putem razgovora sa stručnjacima, telefona i e-pošte). Kako bi se prikupili relevantni podaci za putnički prijevoz osim riječnih krstarenja, pripremljen je upitnik i ispunjeno je oko pola od 36 upitnika.

Za analizu podataka podaci iz sustava AIS kombinirani su s planovima putovanja, a podaci iz sustava AIS analizirani su za plovila za krstarenja i izletnička plovila.

Kako bi se izračunao opći procjenitelj stope popunjenosti putnika za sva plovila, upotrijebljene su informacije iz sustava AIS zajedno s dodatnim podacima o putnicima za pristaništa. Izračun je proveden identificiranjem plovila i dodjelom maksimalnog kapaciteta putnika tim plovilima.

Hrvatska

Hrvatska je utvrdila da su lučke kapetanije i lučke uprave glavni izvor podataka. Lučke kapetanije prikupljaju neke podatke o putnicima za vlastite potrebe iz različitih izvora, uključujući izvješća o dolasku i odlasku plovila, lučkim upravama i vlasnicima plovila (brodari, općine itd.). Na sastancima s četiri lučke kapetanije zaključeno je da su dostupni podaci o prethodnim i sljedećim lukama dolaska ili odlaska plovila. Na tim sastancima zaključeno je i da su dostupni podaci o broju ukrcanih i iskrcanih putnika, vrstama plovila i zastavama plovila. Međutim, podaci o luci prvog ukrcaja putnika i posljednjeg iskrcaja nisu dostupni za tri od četiri kapetanije; jedna kapetanija dobiva te podatke, ali na dobrovoljnoj osnovi.

Kad je riječ o metodologiji, Hrvatska primjenjuje načelo teritorijalnosti za prikupljanje podataka. Podaci za sva plovila koja dolaze i odlaze iz luka na hrvatskim unutarnjim vodnim putovima prikupljaju se bez obzira na zemlju registracije plovila. Prikupljanje podataka o putničkom prijevozu stoga je u skladu sa statistikom o prijevozu tereta jer uključuje nacionalni i međunarodni putnički prijevoz.

Za podatke o riječnim krstarenjima nije dostupna luka prvog ukrcaja putnika i posljednjeg iskrcaja te nije moguće odrediti regiju ukrcaja i iskrcaja. To bi se moglo promijeniti u budućnosti kada budu postojali administrativni izvori podataka. Za podatke o izletničkim plovilima treba odrediti prag izvješćivanja za male operacije prijevoza uzimajući u obzir troškovnu isplativost i povjerljivost. Kada je riječ o prijevozu putnika trajektima, lučke kapetanije prikupljaju podatke o broju putnika za vlastite potrebe i traže podatke od vlasnika brodova, koncesionara, općina i trajektnih prijevoznika na godišnjoj osnovi; Hrvatska smatra da bi definicija trajekata trebala biti detaljnija.

Njemačka

Statistički poslovni registar smatra se izvorom podataka i upotrebljava se za analizu poslovne populacije te za pripremu i koordinaciju istraživanja. Sadržava informacije o pravnim jedinicama, društvima i njihovim lokalnim jedinicama te o povezanosti između upisnih jedinica. Strukturne poslovne statistike još su jedan izvor podataka, a pružaju informacije o proizvodnji, strukturi troškova, dugotrajnoj imovini, zapošljavanju te informacije o demografiji poduzeća koje se pružaju na godišnjoj osnovi.

Istraživanja o poduzećima koja se bave prijevozom na unutarnjim vodnim putovima provode se na godišnjoj osnovi. Uključuju informacije o vrsti aktivnosti unutarnje plovidbe, broju osoba zaposlenih u unutarnjoj plovidbi, prometu od aktivnosti te broju, utovarnom kapacitetu i kapacitetu prostora te jačini motora plovila.

Nadalje, dostupni su tromjesečni podaci o prometu putnika na unutarnjim plovnim putovima te se ne očekuje da će provedba Uredbe (EU) 2019/2152 o europskim poslovnim statistikama[4] promijeniti sadržaj podataka koji se trenutačno pružaju.

Središnja komisija za plovidbu Rajnom pruža podatke o tržišnom nadzoru europske plovidbe unutarnjim vodnim putovima, uključujući podatke o veličini flote te o ponudi i potražnji za riječnim krstarenjima i izletničkim plovilima. Osnovne informacije o industriji riječnih krstarenja objavljuje i interesna zajednica za riječna krstarenja.

[4] Uredba (EU) 2019/2152 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. studenoga 2019. o europskim poslovnim statistikama i stavljanju izvan snage deset pravnih akata u području poslovnih statistika (SL L 327, 17.12.2019., str. 1.).

Statistika koju je predstavila Njemačka uključuje samo društva sa sjedištem u zemlji, što rezultira nedostatkom informacija o uslugama koje pružaju strana društva.

Središnja datoteka s popisom unutarnjih vodnih putova (ZBBD) pruža administrativne podatke o stanju plovila za tablicu C1 iz koje se mogu preuzeti informacije na vrlo detaljnoj razini.

Budući da nije bilo moguće pronaći izvor koji sadržava informacije u strukturiranom, cjelovitom i pouzdanom obliku o stranim društvima, studija je uključivala samo društva sa sjedištem u Njemačkoj.

U smislu metodologije, provedeno je istraživanje alternativnih izvora podataka (npr. administrativni podaci), ali je zaključeno da takvi alternativni izvori nisu dostupni.

Za istraživanje je napravljen internetski upitnik koji je bio osmišljen tako da ga upotrebljavaju sva poduzeća bez obzira na njihov tržišni segment. Jedinice istraživanja temeljile su se na pravnim jedinicama koje čine ta poduzeća, kako je definirano u nacionalnoj uredbi o statističkim jedinicama.

U istraživanju poduzeća nisu prikupljene nikakve kvantitativne informacije. Umjesto toga, poduzeća su upitana jesu li im bili dostupni relevantni podaci i koji bi troškovi mogli nastati prikupljanjem tih podataka. Taj je pristup odabran jer ne postoji mogućnost obvezivanja poduzeća da pruže informacije.

Nizozemska

Izvori podataka potječu iz referentnog okvira za brodove, na temelju kojeg niz institucija mora bilježiti informacije povezane s brodovima. Međutim, većina informacija nije ažurna ili institucije nemaju sveobuhvatan pregled potrebnih informacija. Postojeći podaci mogli bi se upotrijebiti za izradu tablice C1, a kasnije bi se mogli nadopuniti informacijama koje pruže brodski operateri.

Putnički prijevoz još je jedan izvor. Riječni informacijski sustav služi za razmjenu informacija o brodovima na unutarnjim vodnim putovima, uključujući informacije o prijevozu putnika, rutama i teretima. Budući da je samo mali dio putničkih brodova registriran u riječnom informacijskom sustavu, podaci nisu dovoljno kvalitetni. Brodari mogu dobrovoljno dati podatke o broju putnika na brodu evidentirane u AIS-u, no budući da je pristup AIS-u ograničen, podaci iz tog sustava vjerojatno neće biti potpuni.

Referentni okvir za poduzeća još je jedan izvor podataka, a poduzeća u registru funkcionirala su kao populacija za uzorkovanje za pilot-studiju. Međutim, problem je što registar sadržava samo poduzeća kojima je prijevoz putnika na unutarnjim vodnim putovima glavna djelatnost, a ne sadržava informacije o brodovima u vlasništvu poduzeća ili kojima upravljaju poduzeća.

Podaci su prikupljeni internetskom anketom na koju je primijenjen prag od više od 12 putnika. Stopa odgovora na internetsku anketu bila je oko 50 %.

Odgovori na anketu pokazali su nedostatak jasnih razlika između trajektnog prijevoza te gradskog i regionalnog prijevoza. Stoga se preporučuje ili preciznija definicija trajekta ili integriranje trajektnog prijevoza te gradskog i regionalnog prijevoza u jednu kategoriju.

Poljska

Podaci o prijevozu putnika dobivaju se putem upitnika upućenog izravno subjektima registriranima u Poljskoj koji prevoze putnike. Stoga studijom nisu obuhvaćeni subjekti registrirani u zemljama izvan Poljske koji prevoze putnike na poljskim unutarnjim vodnim putovima. Poljska je odabrala subjekte iz Nacionalnog službenog registra nacionalnog gospodarstva, čije su glavne registrirane djelatnosti putnički prijevoz i prijevoz tereta na unutarnjim vodnim putovima na temelju poljske klasifikacije djelatnosti. Internetski elektronički upitnik poslan je operatorima koji pružaju usluge putničkog prijevoza na unutarnjim vodnim putovima.

Podaci o putničkim brodovima registriranima u Poljskoj na unutarnjim vodnim putovima dobiveni su iz registara koje vode tijela nadležna za unutarnje vodne putove. Razlika između plovila za riječno krstarenje unutarnjim vodnim putovima i izletničkih plovila ne proizlazi izravno iz registra, već iz tehničke dokumentacije registriranih plovila. U Poljskoj se plovila registriraju prema vrsti plovila, a ne prema funkcijama koje obavljaju. Na temelju tehničkih podataka plovila s 12 i više putničkih sjedala podijeljena su na plovila s putničkim kabinama i bez njih. Nije moguće razlikovati registrirana plovila za prijevoz od plovila za gradski prijevoz jer takve usluge mogu obavljati i plovila registrirana kao plovila za dnevna krstarenja unutarnjim vodnim putovima te plovila registrirana kao drugi brodovi koji nisu za krstarenja.

Izvlačenje podataka s interneta upotrebljavalo se i za traženje relevantnog sadržaja i pronalaženje poduzeća koja su prema poljskoj klasifikaciji djelatnosti razvrstana pod „prijevoz putnika unutarnjim vodnim putovima” i „prijevoz tereta na unutarnjim vodnim putovima”.

Osim toga, za izradu istraživanja upotrebljavane su informacije iz industrijskih časopisa, udruga, inicijativa i institucija povezanih s prijevozom unutarnjim vodnim putovima, kao i informacije dobivene praćenjem medija.

Radi provjere, informacije dobivene tijekom zakonskog tromjesečnog istraživanja o broju plovila uključenih u prijevoz unutarnjim vodnim putovima bile još su jedan izvor koji se upotrebljavao pri izradi istraživanja.

Među svim načinima prijevoza putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima čini samo 0,3 % ukupnog broja putnika, bez javnog prijevoza. Nacionalni unutarnji vodni putovi stoga imaju marginalnu ulogu u putničkom prijevozu u Poljskoj.

Rumunjska

Podaci su prikupljeni s pomoću tromjesečnog istraživanja 2019. kako bi se dobili pokazatelji za statistiku o prijevozu unutarnjim vodnim putovima. Unutar tog projekta tijela su razvila informatički alat za prikupljanje podataka koji se temelji na Eurostatovoj metodologiji.

Podaci o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima prikupljeni su od operatora ovlaštenih za pružanje te vrste prijevoza, koji su se sami registrirali za istraživanje; podaci o krstarenjima unutarnjim vodnim putovima prikupljeni su od regionalnih lučkih kapetana i od ovlaštenih društava.

Upitnikom su prikupljeni podaci za pokazatelje u skupovima podataka A1, A2 i B1. Podaci o registriranim putnicima odnose se na putnike prevezene plovilima unutarnje plovidbe. U skupu podataka B1 pokazatelj putničkih kilometara izračunava se zbrajanjem rezultata broja putnika pomnoženog s udaljenostima u kilometrima koje su ti putnici stvarno prešli. Pokazatelj za prevezene putnike agregiran je u skupu podataka A1, s brojem putnika sažetim prema podrijetlu/odredištu. Pokazatelj putničkih kilometara za putnike na krstarenju u skupu

podataka A2 izračunava se prema vrsti kružnog putovanja i prijeđenoj udaljenosti unutar Rumunjske. Podaci se agregiraju prema vrsti krstarenja, državnoj pripadnosti broda, regiji ukrcaja/iskrcaja i broju putovanja.

Za informacije o lukama ukrcaja i iskrcaja s popisa luka za prijevoz tereta na unutarnjim vodnim putovima odabran je popis luka koje nude putnički prijevoz. Dovršen je uključivanjem luka čije djelatnosti isključivo obuhvaćaju putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima.

Regionalni lučki kapetani bili su izvor podataka o putnicima na brodovima za krstarenja koji prolaze lukama na Dunavu. Podaci o podrijetlu i odredištu krstarenja koje je kapetan broda priopćio predstavniku regionalnog lučkog kapetana iskorišteni su za utvrđivanje prijeđene udaljenosti unutar Rumunjske. Udaljenost, izražena u kilometrima, izračunana je na temelju navigacijske karte Dunava i položaja luka na popisu luka za unutarnje vodne putove.

Za skup podataka C1 statistika o broju plovila registriranih u zemlji prema vrsti plovila, kapacitetu plovila i starosti plovila temeljila se na podacima rumunjskog nadležnog tijela za pomorstvo.

Švedska

Poslovna baza podataka jedan je od izvora podataka u Švedskoj i pruža odabrane podatke društava. Drugi je izvor registar (nadzorni sustav) koji uključuje plovila kapaciteta više od 12 putnika, komercijalna plovila duga najmanje pet metara i rekreacijska plovila dulja od 12 metara. Taj je registar obvezan za sva putnička plovila i sadržava informacije o registriranim vlasnicima i stranci registriranoj kao društvo. Nadalje, švedska industrijska organizacija vlasnika komercijalnih plovila koji posluju na nacionalnoj razini smatra se izvorom podataka i služi kao dopuna drugim izvorima s obzirom na znatna preklapanja društava i plovila. Osim toga, informacije o rutama i učestalosti polaska na trajektnim linijama javnog prijevoza mogu se dobiti od švedskih društava za javni prijevoz koja međusobno surađuju. Moguće je i vidjeti položaj plovila s AIS transponderima i pratiti njihovo kretanje.

U metodološkom smislu korišten je internetski upitnik za prikupljanje podataka o plovilu, prijeđenoj kilometraži i broju putnika. Stopa odgovora bila je oko 50 %, a podaci su bili dovoljni za donošenje zaključaka o budućem prikupljanju podataka.

S obzirom na jedinstvene švedske uvjete u smislu putovanja vodnim putovima oko obale, Švedska predlaže uvođenje kategorije „promet arhipelagom” kao dodatne kategorije plovila.

2.2. IZVEDIVOST, TROŠAK, OPTEREĆENJE I KVALITETA STATISTIKE

U ovom su odjeljku sažete procjene sedam zemalja u pogledu izvedivosti, troškova, opterećenja i statističke kvalitete prikupljanja podataka.

Austrija

Za riječna krstarenja smatra se izvedivim izraditi statistiku putničkog prijevoza kombiniranjem podataka iz sustava AIS, tehnika izvlačenja podataka s interneta i stopa popunjenosti putnika. Razgovori s nekoliko austrijskih društava doveli su do dodatnih informacija o tom sektoru; međutim, s obzirom na to da društva sa sjedištem u Austriji koja

pružaju usluge krstarenja predstavljaju manjinu društava za krstarenja u toj zemlji, prikupljanje podataka o putnicima samo od njih ne bi bilo dovoljno.

S obzirom na putnički prijevoz na unutarnjim vodnim putovima isključujući riječna krstarenja, izrada upitnika za društva smatra se prikladnim načinom proizvodnje relevantne statistike. Podaci iz sustava AIS mogu se upotrebljavati i za procjenu kilometara i za provjeru prijavljenih udaljenosti.

Austrija predlaže uspostavu registra brodova na temelju zemlje registracije i njegovu uspostavu isključivo na temelju podataka iz sustava AIS. Budući da u Austriji trenutačno ne postoji ažurirani registar brodova, mogao bi se ili izraditi novi registar, koji bi se temeljio na informacijama iz sustava AIS o austrijskim brodovima, ili bi se postojeći registar brodova mogao digitalizirati i ažurirati.

Ako bi se podaci o putnicima redovito prikupljali, trebala bi se izgraditi odgovarajuća IT infrastruktura istovjetna sustavima koji se upotrebljavaju za prikupljanje drugih podataka. Nadalje, mora se uzeti u obzir trošak vremena potrebnog za preliminarnu obradu. Taj je trošak posebno visok u prvoj godini prikupljanja podataka. Osim toga, morali bi se uzeti u obzir resursi za izgradnju i održavanje alata za izvlačenje podataka s interneta.

Kako bi se osigurala statistička kvaliteta i poboljšala metodologija, trebala bi postojati obveza prenošenja podataka iz sustava AIS, a ne iz putničkog kapaciteta plovila. Nadalje, prenošenjem samo regije ukrcaja i regije iskrcaja kao najudaljenije točke krstarenja podcijenila bi se izračunana udaljenost. Taj bi se problem mogao riješiti kada bi zemlje mogle prenijeti putničke kilometre za krstarenja kao što to čine za prijevoz tereta.

Hrvatska

Prikupljanje podataka o putnicima općenito se smatra izvedivim. Međutim, podaci o zemlji/regiji ukrcaja i iskrcaja u većini slučajeva nisu dostupni ili su samo djelomično dostupni te nije bilo moguće utvrditi vrstu svakog krstarenja. Stoga bi bilo bolje prikupiti i objaviti podatke o putničkom prijevozu u lukama za unutarnje vodne putove, a ne podatke o broju prevezenih putnika jer su dostupni podaci o putnicima koji se ukrcavaju i iskrcavaju u svakoj luci.

Prihvatljivi bi bili troškovi provođenja redovitih statističkih istraživanja putničkog prijevoza unutarnjim vodnim putovima, kao i teret izvješćivanja lučkih kapetanija. Digitalizacijom istraživanja i upotrebom administrativnih podataka ministarstva dodatno bi se smanjili troškovi i teret izvješćivanja.

Hrvatska zaključuje da su podaci prikupljeni putem pilot-studije kvalitetni.

Njemačka

S obzirom na izvedivost, administrativni podaci mogu se upotrebljavati u nekim slučajevima ili će ubuduće biti dostupni kao izvor podataka bez potrebe za istraživanjem poduzeća. Međutim, istraživanje poduzeća potrebno je kako bi se dobili podaci o karakteristikama putničkog prijevoza za tablice A1, A2 i B1.

U pogledu kvalitete statistike poduzeća su uočila nekoliko problema s izvješćivanjem. Za zahtjev za podacima u tablici B1 tri petine poduzeća nema podatke potrebne za izračun putničkih kilometara. Otprilike polovica poduzeća nema podatke potrebne za tablice A1 i A2.

Stoga će poduzeća morati raditi na procjenama koje će utjecati na kvalitetu informacija. U tom bi se kontekstu moglo razmotriti izvješćivanje u višegodišnjim intervalima.

Pitanje usluga domaćeg prijevoza koje pružaju strana poduzeća moglo bi se riješiti uspostavom europskog registra poduzeća.

S obzirom na opterećenja za poduzeća, potrebno je ograničiti popis karakteristika na one koje su neophodne, smanjiti opterećenje za manja poduzeća i izuzeti mikropoduzeća. Putnički kapacitet od 12 osoba trebao bi se smatrati graničnom vrijednosti.

Godišnji trošak projekta za putnički prijevoz na unutarnjim vodnim putovima procjenjuje se na oko 100 000 EUR za poduzeća. Za javna tijela i statistički ured ukupni će jednokratni trošak iznositi oko 640 000 EUR, a godišnji tekući troškovi oko 135 000 EUR.

Nizozemska

Nizozemska smatra da je izvedivo izraditi statistiku o putničkom prijevozu, a mnoge strane s kojima je kontaktirano za potrebe istraživanja pokazale su zanimanje za povezane statističke informacije. Međutim, potrebno je više istraživanja kako bi se brodovi povezali s društvima i kako bi se podaci o uzorcima proširili na cjelokupnu populaciju. Iako se većina varijabli može dobiti od društava, postoji zabrinutost oko putničkih kilometara jer je istraživanje pokazalo poteškoće s utvrđivanjem tih podataka za društva koja obavljaju jednodnevna putovanja. Kvaliteta podataka o karakteristikama brodova nije dovoljna u trenutačnoj bazi podataka, ali bi se dugoročno mogla poboljšati upotrebom ažurne europske baze podataka o brodovima.

Kad je riječ o kvaliteti statistike, pojavljuju se problemi za strana društva koja plove na nizozemskim vodnim putovima, što rezultira premalom pokrivenošću stranih društava. Podaci o broju putnika i putničkim kilometrima predstavljaju poseban problem koji bi se barem djelomično mogao riješiti razmjenom podataka o relevantnim europskim društvima. Budući da strana društva čine značajan dio putničkog prijevoza na unutarnjim vodnim putovima u Nizozemskoj, posebno na tržištu riječnih krstarenja, trebala bi se razviti metodologija kako bi se nadoknadili podaci koji nedostaju.

Nizozemska preporučuje primjenu praga putničkog kapaciteta većeg od 12 putnika, uz primjenu dodatnog ograničenja kako bi se uključila samo motorizirana plovila, a ne jedrenjaci, te razmatranje zamjene izraza „vrsta plovila” s „vrsta putovanja”. Predlaže se prikupljanje podataka na godišnjoj osnovi i provođenje istraživanja početkom godine. Trebalo bi se primijeniti i „načelo teritorijalnosti”.

Nizozemska naglašava važnost toga da se manja poduzeća ili društva ne preopterećuju složenim uzorkom ruta, na primjer tako da se od njih ne traži da šalju godišnja izvješća.

Troškovi novih statistika o putničkom prijevozu uključuju daljnja metodološka istraživanja, proširivanje podataka iz uzorka na populaciju te razvoj i provođenje novog istraživanja i analize. Ti se troškovi procjenjuju na oko 76 000 EUR.

Poljska

Prikupljanje statističkih podataka o putnicima za unutarnje vodne putove u osnovi je izvedivo, iako postoje ograničenja.

Skup podataka A1 ne uključuje podatke o broju putnika koje su plovila za riječna krstarenja prevezla unutarnjim vodnim putovima jer subjekti obuhvaćeni pilot-studijom nisu

upotrebljavali tu vrstu plovila. Nije bilo ni putničkog prijevoza koji su obavljala plovila razvrstana u skupu kao „nepoznata”. Za skup podataka B1 na temelju analize tržišta putničkog prijevoza dobivene su informacije o plovilima za riječna krstarenja koja plove pod stranim zastavama, a pristaju i u morske luke.

Pilot-studija pomogla je u razvoju skupova podataka A1 i B1. Međutim, na temelju podataka dobivenih od lučke uprave nije moguće popuniti skup podataka A2 jer je poznat samo broj putnika koji su se vratili na brod nakon iskrcaja, a ukupan broj prevezenih putnika nije poznat. Druga se poteškoća odnosi na činjenicu da lučka kapetanija podatke o broju putnika pruža zajedno za cijeli mjesec, a ne zasebno za svako krstarenje.

Bilo je moguće razviti skup podataka C1 na temelju podataka dobivenih istraživanjem. Službena statistika pruža podatke o broju putničkih brodova registriranih u zemlji, ali ti podaci ne uključuju podjelu po vrsti plovila navođenjem starosti i utovarnog kapaciteta plovila za određenu vrstu. Tijela nadležna za unutarnje vodne putove odgovorna su za vođenje registara plovila unutarnje plovidbe.

Na temelju dobivenih podataka nije bilo moguće razlikovati brodove za gradski prijevoz među registriranim plovilima.

Kvaliteta rezultata pilot-studije ocijenjena je zadovoljavajućom. Za poduzeća se podaci o broju prevezenih putnika procjenjuju prema broju prodanih karata i faktoru utovara. Slično tome, kvaliteta dostupnih podataka za registrirana putnička plovila na unutarnjim vodnim putovima smatrala se zadovoljavajućom. Podaci su dobiveni iz upravnih registara, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom.

S obzirom na poteškoće na koje se naišlo, najveći je izazov bio ispravno identificirati subjekte koji obavljaju djelatnosti putničkog prijevoza. Nadalje, subjekti koji obavljaju tu djelatnost često ne vode strogu evidenciju podataka obuhvaćenih istraživanjem. Stoga se ti podaci često procjenjuju na temelju prosječnog kapaciteta plovila, što podrazumijeva poteškoće u provjeri jesu li točni.

U odnosu na troškove i opterećenja, već duži niz godina provodi se studija užeg opsega o registriranim putničkim plovilima za unutarnje vodne putove. S obzirom na opseg podataka koji se trenutačno dobivaju iz službene statistike, koja se temelji na sekundarnoj upotrebi administrativnih izvora, dodatni teret proširenja opsega studije ocijenjen je zanemarivim. Ni upotreba administrativnih izvora za razvoj novih statistika ne stvara znatne troškove.

Ako bi se opseg sadašnjeg istraživanja proširio tako da uključuje informacije o smjeru putničkog prijevoza na unutarnjim vodnim putovima i subjektima koji obavljaju trajektni prijevoz te plovilima za gradski prijevoz, to bi moglo podrazumijevati dodatno opterećenje i troškove za društva. Međutim, budući da bi to samo podrazumijevalo produljenje postojećeg istraživanja, dodatno opterećenje bilo bi nevažno.

Rumunjska

Kako bi se prikupili podaci, statistički upitnik, metodološki pristup i dopunske specifikacije poslani su poštom teritorijalnim uredima za statistiku.

Ispitanici su, prema metodološkim zahtjevima, imali i pružili dostupne varijable u pogledu broja putnika prema vrsti plovila u nacionalnom prijevozu; te se varijable mogu uključiti u uobičajenu izradu podataka. Prikupljanje podataka o broju prevezenih putnika po luci ukrcaja/iskrcaja obavljeno je bez ikakvih problema s obradom.

Prikupljanje i izrada podataka za izletnička plovila, trajekte te plovila za gradski i regionalni prijevoz izvedivo je i moglo bi se organizirati redovito (tromjesečno i/ili godišnje). Nadalje, detaljno prikupljanje varijabli o brodskom kapacitetu i starosti, s obzirom na broj brodova koje je registriralo rumunjsko nadležno tijelo za pomorstvo, provedeno je bez ikakvih problema u tumačenju metodologije. Stoga se podaci potrebni za popunjavanje skupa podataka C1 mogu prikupljati i prenositi na godišnjoj osnovi.

Međutim, s ciljem održavanja kvalitete podataka, prikupljanje podataka ne može se provoditi na plovilima za krstarenja unutarnjim vodnim putovima. Poteškoće na koje se nailazi uglavnom se odnose na pouzdanost podataka o putnicima na krstarenjima Dunavom, a posljedica su subjektivnog načina obrade informacija; to uključuje utvrđivanje podrijetla/odredišta putovanja, prijeđene udaljenosti, broja putnika i vrste krstarenja. Sukladno tome, ta vrsta podataka o plovilima za kružna putovanja bit će izuzeta iz godišnje izrade podataka.

Nije prijavljeno nikakvo dodatno opterećenje za prikupljanje statistike o putničkom prijevozu te nije bilo komentara o dodatnim troškovima.

Švedska

Švedska potvrđuje da je moguće prikupiti podatke o svim prevezenim putnicima i broju prijeđenih kilometara kako bi se mogli izračunati putnički kilometri. Iako neki ispitanici trenutačno ne mjere kilometre plovila, takve bi podatke bilo moguće dobiti ako bi se sustavi rekonfigurirali. Stoga je moguće izraditi putničku statistiku o kretanju plovila unutarnjim vodnim putovima, iako s određenim poteškoćama. Te se poteškoće uglavnom odnose na podatke o putničkim kilometrima i otkrivanje podataka o vrsti plovila.

Kad je riječ o kvaliteti statistike, Švedska neće moći pružiti cjelovite podatke za tablice A1 i A2 za plovila za riječno krstarenje s kabinama za noćenje, iako bi se takve poteškoće mogle prevladati izmijenjenom raščlambom. Nadalje, podaci iz registra ne mogu se upotrebljavati za pružanje svih podataka za tablicu C1. Nedostaju podaci o plovilima za riječna krstarenja, izletničkim plovilima i plovilima za gradski/regionalni prijevoz, a mogu se dostavljati samo podaci o plovilima klasificiranima kao trajekti.

Za svaki budući postupak prikupljanja podataka morat će se jasno navesti svrha prikupljanja. U slučaju trajnog istraživanja nametnut će se obveza izvješćivanja.

Kad je riječ o opterećenju, većina ispitanika uspjela je brzo pružiti tražene informacije, a većina ispitanika izjavila je da im upitnik nije bio vrlo zahtjevan. Švedska stoga zaključuje da je teret izvješćivanja umjeren.

Da bi se ispitanicima olakšala stvar i smanjili troškovi, podaci bi se mogli dobiti iz AIS-a i tako bi se mogli izračunati putnički kilometri. Kad je riječ o koristi za korisnike, statistika o putničkom prijevozu mogla bi se upotrebljavati za praćenje trendova, razvoj tržišta i općenito vanjsko praćenje.

Švedska smatra da je trošak mjeren u vremenu po ispitaniku relativno nizak i procjenjuje da je manji od 60 000 SEK po istraživanju.

2.3. SAŽETAK REZULTATA PILOT-STUDIJA

Sedam pilot-studija daje pregled izvedivosti prikupljanja podataka o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima. Glavni komentari uključenih zemalja, kako su opisani u njihovim detaljnim izvješćima, sažeti su u nastavku.

Studije su pokazale značajne razlike u prikupljanju podataka o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima među sedam zemalja, stoga nije primjereno uspoređivati sve dobivene pokazatelje.

Studije su otkrile širok raspon izvora podataka na kojima bi se mogla graditi statistika za putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima. Izvori koji su se najviše spominjali bili su izvlačenje podataka s interneta, pojačana upotreba AIS-a i brodskih registara. Ostali relevantni izvori su lučke kapetanije, lučke uprave, statistički poslovni registri, strukturne poslovne statistike, kratkoročni podaci o prometu, riječni informacijski sustav i vanjski pružatelji podataka.

Postojeći administrativni podaci nisu dovoljno sveobuhvatni za ispunjavanje zahtjeva za pouzdano prikupljanje statističkih podataka. Morala bi se provesti ciljana istraživanja kako bi se upotpunili različiti izvori te dobili cjelovitiji i standardizirani podaci. Mjera u kojoj bi bila potrebna dodatna ciljana istraživanja razlikuje se u svih sedam zemalja.

Trenutačni izvori moraju se poboljšati u smislu obujma i kvalitete podataka kako bi se dobile informacije potrebne za tablice A1 (broj prevezenih putnika prema državi ukrcaja, državi iskrcaja, vrsti prijevoza i vrsti plovila), A2 (riječna krstarenja – broj putnika, putničkih kilometara i broj putovanja prema regiji ukrcaja, regiji iskrcaja, državnoj pripadnosti plovila i vrsti kružnog putovanja), B1 (broj prijeđenih putničkih kilometara prema vrsti plovila osim plovila za riječna krstarenja) i C1 (broj plovila registriranih u zemlji prema vrsti plovila, kapacitetu plovila i starosti plovila). Trenutačno ne može svih sedam zemalja pružiti sve varijable.

Pilot-studije otvorile su pitanja o kvaliteti koja se odnose na nedostatke administrativnih podataka i izvješćivanja društava. Posebni problemi utvrđeni su za putničke kilometre jer mnoga poduzeća ne mogu pružiti sve informacije potrebne za izračun putničkih kilometara; često su uočene i poteškoće u izvješćivanju u vezi s jednodnevnim izletima i prosječnom stopom popunjenosti. Osim toga, neka društva nemaju sve potrebne informacije u slučaju najma brodova ili specifičnih ponuda karata. Zbog tih nedostataka društva moraju raditi procjene, što utječe na kvalitetu pruženih informacija.

Nedostaci informacija u brodskim registrima utječu na izvješćivanje o plovilima, a jedan od načina prikupljanja podataka o plovilima jest povezivanje bilo kojeg istraživanja izravno s poslovnim registrima. Na taj se način plovila identificiraju putem društva koje ih posjeduje. Međutim, u poslovnim su registrima pod klasifikacijom NACE/rev.2 razred 50.30 navedena samo ona društva koja obavljaju putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima kao glavnu djelatnost. Zbog toga će se izostaviti društva koja obavljaju putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima kao sporednu djelatnost, iako čine važan dio te vrste prijevoza.

U studijama je postavljeno posebno pitanje u vezi s izvješćivanjem o domaćem prijevozu koji obavljaju strana društva. Strana društva nisu obvezna obavješćivati nacionalna tijela kada obavljaju putnički prijevoz. Nedostaju pouzdani i strukturirani podaci o stranim društvima i njihovim uslugama, a europski brodski registar mogao bi riješiti probleme domaćeg prijevoza koji obavljaju strana društva.

Općenito, zahtjeve za detaljnim podacima treba uskladiti s pojednostavnjenjem metodologije kako bi se smanjilo opterećenje za poduzeća. Zemlje koje su dostavile pilot-studije naglasile

su potrebu za smanjenjem opterećenja od prikupljanja podataka, koje je posebno veliko za manja poduzeća. Postoje različiti načini za ograničavanje tog opterećenja: prag za kapacitet plovila mogao bi se postaviti na više od 12 putnika, mogli bi se uvesti višegodišnji intervali za izvješćivanje o prijevoznim aktivnostima, a mala poduzeća mogla bi biti izuzeta od izvješćivanja. Opterećenje bi se moglo dodatno smanjiti ograničenjem opsega na motorna plovila. Dakle, jedrenjaci, kojima obično upravljaju mala poduzeća i koji imaju velike razlike u rutama putovanja na koja idu, bili bi izuzeti od izvješćivanja.

S obzirom na probleme s definicijama, trajekti bi se mogli preciznije definirati ili bi se trajektni prijevoz mogao integrirati u gradski/regionalni prijevoz. Uvođenje dodatne kategorije za „promet arhipelagom" moglo bi se razmotriti s obzirom na jedinstvene uvjete putovanja vodnim putovima u Švedskoj.

Na temelju studija procijenjeni se troškovi prikupljanja podataka znatno razlikuju među zemljama. Nijedna zemlja izričito ne smatra da su troškovi nerazmjerni koristima; međutim, među njima postoje znatne razlike u troškovima. Neke smatraju da prikupljanje podataka o putničkom prijevozu lako mogu integrirati u tekuće poslove, dok druge uzimaju u obzir troškove povezane s novom infrastrukturom koju bi trebalo razviti.

Ukratko, iako nedostaju neki podaci, u sedam pilot-studija smatra se da je izrada tablica A1, A2, B1 i C1 u osnovi izvediva.

3. REZULTATI ISTRAŽIVANJA O STATISTICI PUTNIČKOG PRIJEVOZA KOJE JE PROVEDENO U OŽUJKU 2020.

Eurostat je u ožujku 2020. proveo istraživanje kako bi od svih zemalja EU-a koje se koriste unutarnjim vodnim putovima za prijevoz dobio osvrt na različite aspekte statistike putničkog prijevoza. Pitanja su se odnosila na troškove prikupljanja podataka i dodatno opterećenje, razloge za neprikupljanje podataka o putnicima i izvedivost prikupljanja podataka u budućnosti.

3.1. OPĆE INFORMACIJE

Ukupno 15 zemalja odgovorilo je na istraživanje. Devet od tih zemalja odgovorilo je da već prikupljaju neke podatke o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima, dok je šest zemalja izjavilo da takve podatke ne prikupljaju.

3.2. TROŠKOVI PRIKUPLJANJA PODATAKA O PUTNIČKOM PRIJEVOZU UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA U SMISLU FINANCIJSKIH I LJUDSKIH RESURSA

U zemljama koje trenutačno prikupljaju statističke podatke o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima troškovi i opterećenje ne smatraju se nerazmjernima. Tri su zemlje procijenile da su troškovi prikupljanja podataka minimalni u pogledu financijskih i ljudskih resursa. Međutim, te su zemlje komentirale da trenutačno postoji malo radne snage i da rad na ispunjavanju upitnika, prikupljanju i provjeri podataka te agregiranju i pripremi podataka za objavu obavlja nekoliko odjela.

Podaci se prikupljaju na vrlo ograničenoj i općenitoj razini, pri čemu samo nekoliko malih poduzeća posluje u tom segmentu tržišta. Statistička izvješća dostavljaju se relevantnim jedinicama za pripremu podataka, a objavljuju se samo podaci koji su prikupljeni na razini zemlje.

Zemlje su primijetile da se informacije o troškovima statistike o putničkom prijevozu ne mogu pružiti odvojeno jer su takvi troškovi uključeni u ukupne troškove izrade statistike o prijevozu unutarnjim vodnim putovima, za koju se podaci prikupljaju na godišnjoj osnovi putem posebnog istraživanja. Jedna je država primijetila da financijski resursi uglavnom uključuju sve izdatke koji se izravno ili neizravno odnose na prikupljanje statističkih podataka, poput plaća osoblja, IT infrastrukture, električne energije itd.

3.3. DODATNO OPTEREĆENJE ZBOG PRIKUPLJANJA PODATAKA O PUTNIČKOM PRIJEVOZU UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA

Zemlje su izvijestile o širokom spektru dodatnih opterećenja na koja su naišle pri prikupljanju podataka o putnicima.

Tri su zemlje komentirale da se nisu suočile s dodatnim opterećenjima.

Druge su zemlje komentirale razvoj nacionalne metodologije i istaknule opterećenje zbog utvrđivanja dodatnih izvora podataka i prikupljanja informacija iz različitih izvora podataka, kao i zbog kontaktiranja ispitanika radi pojašnjenja u više navrata. Rok za donošenje nacionalnog zakonodavstva prepoznat je kao još jedno dodatno opterećenje, a vremenski okvir i financijski resursi navedeni su kao glavna opterećenja pri nadogradnji i primjeni statističkih informacijskih sustava.

Drugi se komentar odnosio na izvore iz kojih se prikupljaju podaci. Izvori se kreću od administrativnih registara, luka i regionalnih turističkih odbora do društava koja obavljaju prijevoz unutarnjim vodnim putovima i općina koje upravljaju uslugama prijevoza i pružaju ih.

Jedna je zemlja primijetila da se podaci o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima prikupljaju, ali se ne mogu obraditi. Druga je zemlja navela da su prikupljene samo informacije o prijevozu putničkim plovilima i trajektima, ali ne i o prijevozu plovilima za krstarenja, plovilima za dnevni najam, izletničkim plovilima, vodenim autobusima i vodenim taksijima.

3.4. RAZLOZI ZBOG KOJIH ZEMLJE NE ŽELE PRIKUPLJATI PODATKE O PUTNIČKOM PRIJEVOZU UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA

Zemlje koje ne prikupljaju podatke o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima kao razlog su navele nedostatak potražnje korisnika za takvim podacima. Kao drugi razlog spomenuta je činjenica da ne postoji zakonska obveza.

Jedna je zemlja istaknula veliko administrativno opterećenje za mala i vrlo brojna poduzeća koja posluju u tom sektoru kao glavni argument protiv prikupljanja podataka o putničkom prijevozu. Nisu dostupni podaci od drugih vladinih organizacija (ili komercijalnih strana) o tom pitanju. Nadalje, postoji znatan broj stranih društava (unutar i izvan EU-a) koja posluju na unutarnjim vodnim putovima te konkretne zemlje, što upućuje na to da postoji problem pri dobivanju podataka od stranih društava.

Jedna je zemlja izričito spomenula da nema putnika koji se prevoze unutarnjim vodnim putovima jer postoji tek mali broj unutarnjih vodnih putova i oni se koriste isključivo u rekreacijske svrhe, dok su dvije druge zemlje uputile na mali broj putnika koji se prevoze unutarnjim vodnim putovima.

3.5. IZVEDIVOST PRIKUPLJANJA PODATAKA O PUTNIČKOM PRIJEVOZU UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA I NAMJERE PRIKUPLJANJA TAKVIH PODATAKA U BUDUĆNOSTI

Neke od zemalja koje trenutačno ne prikupljaju podatke o putničkom prijevozu spomenule su da bi im prikupljanje podataka predstavljalo opterećenje jer je putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima ograničen u usporedbi s drugim vrstama prijevoza.

Tri zemlje pozivale su se na rezultate vlastitih pilot-studija kako bi odgovorile na to pitanje. Jedna od tih zemalja izjavila je da prije prelaska na prikupljanje podataka treba razmotriti definicije i pragove. Druga je zemlja smatrala da je prikupljanje podataka za putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima izvedivo u bliskoj budućnosti. Ta je zemlja precizirala da je u tijeku postupak uspostave novog informacijskog sustava za unutarnje vodne putove koji bi se u budućnosti mogao upotrebljavati kao administrativni izvor podataka za podatke o prijevozu tereta i putničkom prijevozu.

Jedna je zemlja potvrdila namjeru da započne s prikupljanjem podataka o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima. Dvije su zemlje komentirale da ne planiraju prikupljati takve podatke, dok bi druge dvije zemlje počele prikupljati podatke samo ako za to postoji zakonska obveza.

4. ZAKLJUČCI

Komisija primjećuje da je u sedam pilot-studija temeljito istražena izvedivost prikupljanja podataka o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima. Uključene zemlje smatraju da se prikupljanje podataka o putnicima može ostvariti u većoj ili manjoj mjeri.

Studije su pokazale da postoje razlike u parametrima koji utječu na prikupljanje podataka o putnicima u svakoj zemlji, kao što su izvori podataka, vrste plovila koja se upotrebljavaju za prijevoz unutarnjim vodnim putovima i fizičko-geografska obilježja zemalja. Iako je u svim pilot-studijama utvrđen širok raspon izvora podataka, od administrativnih podataka do izvlačenja podataka s interneta, potvrđuje se i potreba za smanjenjem tereta izvješćivanja za mala poduzeća. Naglašava se da nastojanja koja treba uložiti moraju biti razmjerna udjelu unutarnjih vodnih putova među svim načinima prijevoza putnika. Izražava se i zabrinutost u vezi s pitanjima kvalitete i nedostacima podataka. Trošak prikupljanja podataka znatno se razlikuje od zemlje do zemlje i povezan je s mjerom u kojoj se unutarnji vodni putovi koriste za prijevoz putnika u pojedinoj zemlji.

Pilot-studije pokazale su da bi u sedam zemalja sudionica bilo izvedivo u određenoj mjeri prikupljati podatke o putničkom prijevozu unutarnjim vodnim putovima, ali pritom bi trebalo uravnotežiti potrebu za podacima s dostupnošću informacija i opterećenjem davatelja podataka.