ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με τα αποτελέσματα των πιλοτικών μελετών που διενεργήθηκαν από τα κράτη μέλη για τις στατιστικές σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/974

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στην Ευρώπη, οι εσωτερικές πλωτές οδοί διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο σύστημα μεταφορών και υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες για την ενίσχυση του ρόλου τους αυτού. Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 20 κράτη μέλη διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς και 12 από αυτά διαθέτουν διασυνδεδεμένο δίκτυο πλωτών οδών.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην έκθεσή του σχετικά με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των πλωτών επιβατικών μεταφορών[1], τονίζει τη σημασία των στατιστικών στοιχείων επιβατών και εμπορευμάτων για τη διαμόρφωση σχεδίων και πολιτικών στον τομέα των πλωτών μεταφορών. Επιπλέον, ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή «να αναπτύξει ένα σύστημα εναρμονισμένης συλλογής στατιστικών στοιχείων σχετικά με τα ατυχήματα και τα περιστατικά για τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένης της διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Η Επιτροπή επιδιώκει την προώθηση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των εσωτερικών πλωτών οδών στο σύστημα μεταφορών, καθώς και τη διευκόλυνση της ενσωμάτωσής τους στις διατροπικές αλυσίδες εφοδιαστικής[2].

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/974[3] δεν καλύπτει τις στατιστικές σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται για την εκτίμηση του μεγέθους της αγοράς αυτής και των δυνατοτήτων που υπάρχουν για την ανάπτυξή της είναι ο αριθμός επιβατών ανά χώρα και ανά επιμέρους τομέα της αγοράς, όπως οι ποτάμιες κρουαζιέρες, οι μικρές κρουαζιέρες, οι μεταφορές με πορθμεία και οι αστικές μεταφορές. Αν αυτό καταστεί δυνατό, η συλλογή επιβατοχιλιομέτρων θα αποτελεί ισχυρό δείκτη για τη μέτρηση των επιδόσεων του τομέα.

Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/974, η Επιτροπή υποχρεούται να διερευνήσει, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, τη δυνατότητα κατάρτισης στατιστικών σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, μεταξύ άλλων μέσω διασυνοριακών υπηρεσιών μεταφορών.

> *«Άρθρο 5*
>
> *Πιλοτικές μελέτες*
>
> *1. Έως τις 8 Δεκεμβρίου 2018 η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, αναπτύσσει την κατάλληλη μεθοδολογία για την κατάρτιση στατιστικών σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, μεταξύ άλλων μέσω διασυνοριακών υπηρεσιών μεταφορών.*
>
> *2. Έως τις 8 Δεκεμβρίου 2019 η Επιτροπή δρομολογεί τη διεξαγωγή εθελοντικών πιλοτικών μελετών από τα κράτη μέλη για την παροχή στοιχείων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σχετικά με τη διαθεσιμότητα στατιστικών δεδομένων που αφορούν τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, μεταξύ άλλων μέσω διασυνοριακών υπηρεσιών μεταφορών. Οι εν λόγω πιλοτικές μελέτες αποσκοπούν να αξιολογήσουν τη σκοπιμότητα των εν λόγω νέων συλλογών δεδομένων, το κόστος των σχετικών συλλογών δεδομένων και την εξυπακουόμενη ποιότητα των στατιστικών.*

[1] Έκθεση σχετικά με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των πλωτών επιβατικών μεταφορών (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, COM(2011) 144 final.

[3] Κανονισμός (ΕΕ) 2018/974 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για στατιστικές σχετικά με μεταφορές εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών (ΕΕ L 179 της 16.7.2018, σ. 14).

3. Έως τις 8 Δεκεμβρίου 2020 η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τα αποτελέσματα των εν λόγω πιλοτικών μελετών. Ανάλογα με τα πορίσματα της εν λόγω έκθεσης και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, η Επιτροπή υποβάλλει, εάν κρίνεται σκόπιμο, νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις στατιστικές για τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, μεταξύ άλλων μέσω διασυνοριακών υπηρεσιών μεταφορών.

4. Ο γενικός προϋπολογισμός της Ένωσης, όπου αρμόζει και λαμβανομένης υπόψη της προστιθέμενης αξίας για την Ένωση, συμβάλλει στη χρηματοδότηση των εν λόγω πιλοτικών μελετών.»

Η Eurostat, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, άρχισε να αναπτύσσει μια μεθοδολογία για την κατάρτιση στατιστικών σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Τον Οκτώβριο του 2016 η Eurostat συγκρότησε μια ειδική ομάδα με την εντολή να επεξεργαστεί ένα σχέδιο μεθοδολογίας για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις στατιστικές που αφορούν μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Η ειδική ομάδα αποτελούνταν από κράτη μέλη που συμμετείχαν εθελοντικά (Αυστρία, Γαλλία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, Κροατία, Πολωνία και Ρουμανία), από την Επιτροπή (Eurostat και Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών) και την Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο. Η πρώτη συνεδρίαση της ειδικής ομάδας πραγματοποιήθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2017 και η δεύτερη διοργανώθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2017, αμέσως μετά τη συνεδρίαση της ομάδας εμπειρογνωμόνων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς που πραγματοποιήθηκε το 2017. Η ομάδα εμπειρογνωμόνων και η συντονιστική ομάδα για τις στατιστικές μεταφορών (CGST) επιθεώρησαν και ανέλυσαν τις εργασίες σχετικά με τη μεθοδολογία στις συνεδριάσεις τους το 2017 και το 2018.

Κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2018/974, το εν λόγω σχέδιο μεθοδολογίας ολοκληρώθηκε τον Δεκέμβριο του 2018 και προέβλεπε τη διεξαγωγή δοκιμαστικής φάσης με πιλοτικές μελέτες που χρηματοδοτήθηκαν από επιχορηγήσεις της ΕΕ. Τον Ιούνιο/Ιούλιο του 2019 ξεκίνησαν πιλοτικές μελέτες σε επτά χώρες: Γερμανία, Κροατία, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πολωνία, Ρουμανία και Σουηδία. Στις πιλοτικές μελέτες αξιολογήθηκε το σχέδιο μεθοδολογίας και διατυπώθηκαν παρατηρήσεις ως προς τη σκοπιμότητα, το κόστος, την επιβάρυνση και την ποιότητα των στατιστικών όσον αφορά τα δεδομένα τους σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Οι χώρες διαβίβασαν τις πιλοτικές μελέτες και τις εκθέσεις τους για τη συλλογή δεδομένων και την εφαρμογή του σχεδίου μεθοδολογίας τον Ιούνιο/Ιούλιο του 2020.

Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των πιλοτικών μελετών όσον αφορά τη σκοπιμότητα της συλλογής νέων δεδομένων και τη στατιστική τους ποιότητα, τη σχετική μεθοδολογία, καθώς και το κόστος και τις επιβαρύνσεις για τα κράτη μέλη.

Επιπλέον, στην έκθεση παρουσιάζονται συνοπτικά τα αποτελέσματα μιας έρευνας ανά χώρα σχετικά με στατιστικές που αφορούν τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2020. Σκοπός της έρευνας ήταν να παρουσιαστεί μια γενική επισκόπηση της κατάστασης στα κράτη μέλη, εκτός από τις επτά χώρες που εκπόνησαν τις πιλοτικές μελέτες.

2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΙΛΟΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Τα παραδοτέα των πιλοτικών μελετών ήταν δύο:

α. Μια έκθεση με παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου μεθοδολογίας, προτάσεις για μεθοδολογικές βελτιώσεις και αξιολόγηση της σκοπιμότητας, του κόστους, της επιβάρυνσης και της ποιότητας των στατιστικών όσον αφορά την ενδεχόμενη συλλογή δεδομένων για στατιστικές σχετικά με μεταφορές επιβατών.

β. Δεδομένα που συλλέγονται σε κάθε χώρα για τους ακόλουθους πίνακες:

- Α1 (Αριθμός μεταφερόμενων επιβατών ανά χώρα επιβίβασης, ανά χώρα αποβίβασης, ανά είδος μεταφοράς και ανά τύπο σκάφους)·
- Α2 (Ποτάμιες κρουαζιέρες — αριθμός επιβατών, επιβατοχιλιόμετρα και αριθμός ταξιδιών ανά περιοχή επιβίβασης, ανά περιοχή αποβίβασης, ανά εθνικότητα σκάφους και ανά είδος κρουαζιέρας)·
- Β1 (Αριθμός επιβατοχιλιομέτρων που διανύονται ανά τύπο σκάφους εκτός από τα ποτάμια κρουαζιερόπλοια)· και
- Γ1 (Αριθμός νηολογημένων σκαφών σε μια χώρα ανά τύπο σκάφους, ανά μεταφορική ικανότητα σκάφους και ανά ηλικία σκάφους).

2.1. ΠΗΓΕΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα ενότητα συνοψίζει τις πηγές δεδομένων που χρησιμοποιήθηκαν και τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε στις επτά χώρες που εκπόνησαν πιλοτικές μελέτες.

Αυστρία

Το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) χρησιμοποιείται για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση σκαφών και χαρακτηρίζεται ως πηγή δεδομένων· ο αναμεταδότης AIS που βρίσκεται επί του σκάφους παρέχει τη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των σκαφών όσον αφορά τη θέση και την αναγνώρισή τους. Για την υποστήριξη του συστήματος αυτού, η Αυστρία διαθέτει 23 σταθμούς βάσης υπηρεσιών πληροφόρησης για την κυκλοφορία στον Δούναβη, οι οποίοι χρησιμεύουν για τη λήψη δεδομένων από χερσαίο AIS. Τα σύνολα δεδομένων AIS περιέχουν ένα σύνολο δεδομένων ανά πλοίο ημερησίως· αυτά τα σύνολα δεδομένων αντλούνται από τις πληροφορίες του AIS και περιλαμβάνουν 23 μεταβλητές.

Οι επωνυμίες των ναυτιλιακών εταιρειών λαμβάνονται από το μητρώο επιχειρήσεων για στατιστικούς σκοπούς, μολονότι οι αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες δεν υποχρεούνται να ενημερώνουν τις αυστριακές αρχές όταν μεταφέρουν επιβάτες στην Αυστρία. Τα δεδομένα AIS παρέχουν πληροφορίες για όλα τα πλοία που δραστηριοποιούνται στο αυστριακό τμήμα του Δούναβη, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων και θέσεων, ωστόσο η επικοινωνία με αλλοδαπές εταιρείες είναι δυσκολότερη.

Τα δεδομένα AIS δεν είναι επαρκή για τον προσδιορισμό της τοποθεσίας επιβίβασης και αποβίβασης για τις μεγάλες διασυνοριακές κρουαζιέρες, διότι τα δεδομένα AIS λαμβάνονται μόνο για το αυστριακό τμήμα του Δούναβη και για λίγα χιλιόμετρα μετά τα σύνορα. Η εξαγωγή δεδομένων από το διαδίκτυο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τις ώρες δρομολογίων και τις γραμμές, ενώ ο δικτυακός τόπος www.cruisecompete.com χρησιμεύει ως σημείο

αναφοράς για δρομολόγια που αφορούν την Αυστρία. Ο συγκεκριμένος δικτυακός τόπος είναι κατάλληλος για την εξαγωγή δεδομένων από το διαδίκτυο χάρη στην απλή και σαφή διάταξη και λειτουργία του. Επιπλέον, οι πληροφορίες σχετικά με τις ώρες δρομολογίων των πορθμείων και άλλων ημερήσιων διελεύσεων συγκεντρώθηκαν μέσω αναζήτησης στους ιστότοπους επιμέρους εταιρειών.

Το νηολόγιο παρέχει τη δυνατότητα υποχρεωτικής ή προαιρετικής εγγραφής, σε συνάρτηση με ορισμένα κριτήρια. Στην πιλοτική μελέτη διαπιστώθηκε ότι η ποιότητα του νηολογίου δεν είναι επαρκής για την παροχή των στοιχείων που απαιτούνται για το σύνολο δεδομένων Γ1· επιπλέον, το νηολόγιο —με τη μορφή που έχει σήμερα— είναι διαθέσιμο μόνο σε έντυπη μορφή, μολονότι έχει προγραμματιστεί η ψηφιοποίησή του.

Άλλες πηγές για δεδομένα επιβατών είναι η εταιρεία Viadonau (συλλέγει προαιρετικά δεδομένα επιβατών για σκάφη ημερήσιων εκδρομών για τις ετήσιες εκθέσεις της), η εταιρεία Donauraum Wien (παρέχει ετήσια συγκεντρωτικά στοιχεία για τον αριθμό επιβατών κάθε πλοίου) και μια πύλη ελέγχου στα σύνορα Γερμανίας-Αυστρίας (δημοσιεύει στοιχεία σχετικά με τον αριθμό επιβατών και στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των σκαφών που περνούν την πύλη ελέγχου).

Διαπιστώθηκε διαφοροποίηση της μεθοδολογίας για τη συλλογή δεδομένων μεταξύ των εταιρειών ποτάμιων κρουαζιερών και άλλων εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών επιβατών.

Πραγματοποιήθηκε επικοινωνία με τις πέντε εταιρείες ποτάμιων κρουαζιερών που είναι εγκατεστημένες στην Αυστρία (μέσω συνεντεύξεων με εμπειρογνώμονες, μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου). Προκειμένου να συλλεχθούν συναφή δεδομένα για τις μεταφορές επιβατών, εκτός από τις ποτάμιες κρουαζιέρες, καταρτίστηκε ερωτηματολόγιο και συμπληρώθηκαν περίπου τα μισά από τα 36 ερωτηματολόγια.

Για την ανάλυση των δεδομένων, τα δεδομένα AIS συνδυάστηκαν με τα δρομολόγια και υποβλήθηκαν σε ανάλυση για τα κρουαζιερόπλοια και τα σκάφη ημερήσιων εκδρομών.

Προκειμένου να υπολογιστεί μια γενική εκτιμήτρια συνάρτηση για το ποσοστό πληρότητας επιβατών για όλα τα σκάφη, χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες από τα δεδομένα AIS, σε συνδυασμό με συμπληρωματικά δεδομένα επιβατών για αποβάθρες. Ο υπολογισμός πραγματοποιήθηκε με την ταυτοποίηση των σκαφών και τον καθορισμό του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών τους.

Κροατία

Η Κροατία προσδιόρισε ως κύρια πηγή δεδομένων τα λιμεναρχεία και τις λιμενικές αρχές. Τα λιμεναρχεία συλλέγουν, για δικούς τους σκοπούς, ορισμένα στοιχεία επιβατών από διάφορες πηγές, όπως αναφορές άφιξης και αναχώρησης του σκάφους, λιμενικές αρχές και πλοιοκτήτες (φορτωτές, δημοτικές αρχές κ.λπ.). Από τις συναντήσεις με τέσσερα λιμεναρχεία συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τους προηγούμενους και τους επόμενους λιμένες άφιξης ή αναχώρησης των σκαφών. Από τις εν λόγω συναντήσεις προέκυψε επίσης το συμπέρασμα ότι υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τον αριθμό των επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών, τους τύπους σκαφών, καθώς και για τις σημαίες των σκαφών. Ωστόσο, δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με τον λιμένα πρώτης αποβίβασης και τελευταίας αποβίβασης των επιβατών για τρεις από τις τέσσερις υπηρεσίες· μία υπηρεσία λαμβάνει τις πληροφορίες αυτές, αλλά σε προαιρετική βάση.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία, η Κροατία εφαρμόζει την αρχή της εδαφικότητας για τη συλλογή δεδομένων. Συλλέγονται δεδομένα για όλα τα σκάφη που φθάνουν και αναχωρούν από λιμένες μέσω των κροατικών εσωτερικών πλωτών οδών, ανεξάρτητα από τη χώρα νηολόγησης του σκάφους. Κατά συνέπεια, η συλλογή δεδομένων σχετικά με μεταφορές επιβατών συνάδει με τις στατιστικές σχετικά με μεταφορές εμπορευμάτων, δεδομένου ότι συμπεριλαμβάνονται οι μεταφορές επιβατών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με ποτάμιες κρουαζιέρες, δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τον λιμένα πρώτης επιβίβασης και τον λιμένα τελευταίας αποβίβασης των επιβατών και δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί η περιοχή επιβίβασης και αποβίβασης. Η κατάσταση αυτή ενδέχεται να αλλάξει στο μέλλον αν υπάρξουν διοικητικές πηγές δεδομένων. Όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με σκάφη ημερήσιων εκδρομών, θα πρέπει να καθοριστεί κατώτατο όριο υποβολής εκθέσεων για τους μικρούς μεταφορείς και να λαμβάνονται υπόψη η σχέση κόστους-αποδοτικότητας και τα θέματα απορρήτου. Όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών με πορθμεία, τα λιμεναρχεία συλλέγουν, για τις δικές τους ανάγκες, δεδομένα σχετικά με τον αριθμό επιβατών και ζητούν ετησίως δεδομένα από τους πλοιοκτήτες, τους αναδόχους, τις δημοτικές αρχές και τις εταιρείες πορθμείων· η Κροατία θεωρεί ότι ο ορισμός των πορθμείων θα πρέπει να είναι λεπτομερέστερος.

Γερμανία

Το μητρώο επιχειρήσεων για στατιστικούς σκοπούς χρησιμεύει ως πηγή δεδομένων και χρησιμοποιείται τόσο για την ανάλυση του πληθυσμού των επιχειρήσεων όσο και για την προετοιμασία και τον συντονισμό των ερευνών. Περιέχει πληροφορίες σχετικά με τις νομικές μονάδες, τις εταιρείες και τις τοπικές τους μονάδες, καθώς και σχετικά με τη σύνδεση μεταξύ των μονάδων μητρώων. Άλλη πηγή δεδομένων αποτελούν οι στατιστικές διάρθρωσης επιχειρήσεων, οι οποίες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την παραγωγή, τη διάρθρωση του κόστους, τα πάγια περιουσιακά στοιχεία, την απασχόληση, καθώς και πληροφορίες που παρέχονται ετησίως σχετικά με τη δημογραφία των επιχειρήσεων.

Έρευνες επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών διεξάγονται σε ετήσια βάση. Οι έρευνες αυτές περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με το είδος της δραστηριότητας εσωτερικής ναυσιπλοΐας, τον αριθμό των ατόμων που απασχολούνται στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, τον κύκλο εργασιών των δραστηριοτήτων, καθώς και σχετικά με τον αριθμό, την ικανότητα φορτίου, τη χωρητικότητα και την ισχύ κινητήρα των σκαφών.

Επιπλέον, διατίθενται σε τριμηνιαία βάση στοιχεία για τον κύκλο εργασιών όσον αφορά τους επιβάτες γραμμών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ενώ η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2152 σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές για τις επιχειρήσεις,[4] δεν αναμένεται να τροποποιήσει το περιεχόμενο των δεδομένων που παρέχονται επί του παρόντος.

Η Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο παρέχει δεδομένα σχετικά με την παρακολούθηση της αγοράς της ευρωπαϊκής ναυσιπλοΐας μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με το μέγεθος του στόλου, καθώς και σχετικά με την προσφορά και τη ζήτηση ποτάμιων κρουαζιερόπλοιων και σκαφών ημερήσιων εκδρομών. Βασικές πληροφορίες σχετικά με τον κλάδο των ποτάμιων κρουαζιερών δημοσιεύονται επίσης από την ένωση River Cruise Community of Interests.

[4] Κανονισμός (ΕΕ) 2019/2152 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, σχετικά με τις ευρωπαϊκές στατιστικές για τις επιχειρήσεις και την κατάργηση 10 νομικών πράξεων στον τομέα των στατιστικών για τις επιχειρήσεις (ΕΕ L 327 της 17.12.2019, σ. 1).

Τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζει η Γερμανία περιλαμβάνουν μόνο εταιρείες που έχουν την έδρα τους στη χώρα, με συνέπεια την έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχονται από αλλοδαπές εταιρείες.

Το κεντρικό αρχείο αποθεμάτων εσωτερικών πλωτών οδών (ZBBD) παρέχει διοικητικά δεδομένα σχετικά με τα αποθέματα σκαφών για τον πίνακα Γ1, από τα οποία μπορούν να αντληθούν πληροφορίες στον βαθμό λεπτομέρειας που απαιτείται.

Δεδομένου ότι δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί κάποια πηγή που να περιέχει πληροφορίες σε δομημένη, ολοκληρωμένη και αξιόπιστη μορφή για τις αλλοδαπές εταιρείες, στη μελέτη συμπεριλήφθηκαν μόνο εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στη Γερμανία.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία, πραγματοποιήθηκε έρευνα σχετικά με εναλλακτικές πηγές δεδομένων (π.χ. διοικητικά δεδομένα), αλλά η έρευνα αυτή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν διαθέσιμες εναλλακτικές πηγές αυτού του είδους.

Για τους σκοπούς της έρευνας καταρτίστηκε ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο, το οποίο σχεδιάστηκε κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλες τις επιχειρήσεις, ανεξάρτητα από το τμήμα της αγοράς στο οποίο δραστηριοποιούνται. Οι μονάδες έρευνας βασίστηκαν στις νομικές μονάδες που απαρτίζουν αυτές τις επιχειρήσεις, όπως ορίζονται στις εθνικές κανονιστικές διατάξεις για τις στατιστικές μονάδες.

Στο πλαίσιο της έρευνας συγκυρίας δεν συλλέχθηκαν ποσοτικά στοιχεία. Αντιθέτως, οι επιχειρήσεις κλήθηκαν να απαντήσουν αν τα σχετικά δεδομένα ήταν διαθέσιμα και ποιο θα ήταν το συνεπαγόμενο κόστος για τη συλλογή των δεδομένων αυτών. Η συγκεκριμένη προσέγγιση επιλέχθηκε επειδή δεν υπάρχει δυνατότητα να επιβληθεί στις επιχειρήσεις η υποχρέωση παροχής πληροφοριών.

Κάτω Χώρες

Οι πηγές δεδομένων προέρχονται από το σύστημα αναφοράς πλοίων, στο οποίο διάφοροι οργανισμοί πρέπει να καταχωρίζουν πληροφορίες που αφορούν τα πλοία. Ωστόσο, οι περισσότερες από τις πληροφορίες αυτές δεν είναι επικαιροποιημένες ή οι οργανισμοί δεν έχουν πλήρη εικόνα των απαραίτητων πληροφοριών. Τα υφιστάμενα δεδομένα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την κατάρτιση του πίνακα Γ1 και να συμπληρωθούν αργότερα με πληροφορίες που παρέχουν οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων.

Άλλη πηγή αποτελούν οι μεταφορές επιβατών. Στο σύστημα πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανταλλάσσονται πληροφορίες σχετικά με πλοία εσωτερικών πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με μεταφορές επιβατών, γραμμές και φορτία. Τα δεδομένα δεν χαρακτηρίζονται από επαρκές επίπεδο ποιότητας διότι στο σύστημα πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας καταχωρίζεται ένα μικρό μόνο ποσοστό των επιβατικών πλοίων. Οι φορτωτές μπορούν να υποβάλλουν προαιρετικά τον αριθμό επιβατών του πλοίου που έχει καταχωριστεί στο AIS, ωστόσο τα δεδομένα AIS αναμένεται να είναι ελλιπή λόγω της περιορισμένης πρόσβασης στο AIS.

Το σύστημα αναφοράς επιχειρήσεων αποτελεί άλλη μία πηγή δεδομένων, και οι επιχειρήσεις που είναι εγγεγραμμένες στο μητρώο χρησίμευσαν ως πληθυσμός δειγματοληψίας για την πιλοτική μελέτη. Ωστόσο, αποτελεί πρόβλημα το γεγονός ότι στο μητρώο περιλαμβάνονται μόνο επιχειρήσεις που έχουν ως κύρια δραστηριότητα τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, και δεν περιέχει πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που ανήκουν στις επιχειρήσεις ή τελούν υπό τη διαχείρισή τους.

Τα δεδομένα συλλέχθηκαν μέσω διαδικτυακής έρευνας, στην οποία εφαρμόστηκε κατώτατο όριο άνω των 12 επιβατών. Το ποσοστό απαντήσεων στη διαδικτυακή έρευνα ήταν περίπου 50 %.

Από τις απαντήσεις στην έρευνα προέκυψε ότι δεν υπάρχουν σαφείς διαφορές μεταξύ των μεταφορών με πορθμεία και των αστικών και περιφερειακών μεταφορών. Ως εκ τούτου, συνιστάται είτε ειδικότερος ορισμός για τα πορθμεία είτε η ενσωμάτωση των πορθμείων και των αστικών και περιφερειακών μεταφορών σε μία κατηγορία.

Πολωνία

Τα δεδομένα σχετικά με μεταφορές επιβατών λαμβάνονται μέσω ερωτηματολογίου που απευθύνεται απευθείας σε οντότητες οι οποίες είναι καταχωρισμένες στην Πολωνία και μεταφέρουν επιβάτες. Επομένως, η μελέτη δεν κάλυπτε οντότητες που είναι καταχωρισμένες σε χώρες εκτός της Πολωνίας και μεταφέρουν επιβάτες μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών της Πολωνίας. Η Πολωνία επέλεξε οντότητες από το επίσημο εθνικό μητρώο εθνικής οικονομίας, των οποίων οι κύριες καταχωρισμένες δραστηριότητες είναι οι μεταφορές επιβατών και οι μεταφορές εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, βάσει της πολωνικής ταξινόμησης δραστηριοτήτων. Ένα διαδικτυακό ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο αποστάλθηκε σε φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Τα δεδομένα σχετικά με επιβατικά πλοία εσωτερικών πλωτών οδών που είναι νηολογημένα στην Πολωνία αντλήθηκαν από μητρώα που τηρούν οι αρχές εσωτερικών πλωτών οδών. Η διαφοροποίηση μεταξύ των ποτάμιων κρουαζιερόπλοιων και των σκαφών ημερήσιων εκδρομών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών δεν προκύπτει άμεσα από το νηολόγιο, αλλά από την τεχνική τεκμηρίωση των νηολογημένων σκαφών. Στην Πολωνία, τα σκάφη νηολογούνται ανάλογα με τον τύπο τους και όχι ανάλογα με τις λειτουργίες τους. Βάσει των τεχνικών δεδομένων, τα σκάφη που διαθέτουν 12 θέσεις επιβατών ή περισσότερες χωρίζονται σε σκάφη που διαθέτουν καμπίνες επιβατών και σκάφη που δεν διαθέτουν καμπίνες επιβατών. Δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστούν τα νηολογημένα σκάφη μεταφορών μεταξύ των σκαφών αστικών μεταφορών διότι οι σχετικές υπηρεσίες μπορούν να παρέχονται τόσο από σκάφη που έχουν νηολογηθεί ως σκάφη ημερήσιων κρουαζιερών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών όσο και από σκάφη που δεν έχουν νηολογηθεί ως κρουαζιερόπλοια.

Χρησιμοποιήθηκε επίσης η εξαγωγή δεδομένων από το διαδίκτυο για την αναζήτηση σχετικού περιεχομένου και τον εντοπισμό επιχειρήσεων που έχουν ταξινομηθεί, βάσει της πολωνικής ταξινόμησης δραστηριοτήτων, ως «μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών» και ως «μεταφορές εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών».

Επιπλέον, για τη διεξαγωγή της έρευνας χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες από περιοδικά του κλάδου, από συλλόγους, από πρωτοβουλίες και οργανισμούς που συνδέονται με τις μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, καθώς και πληροφορίες που αντλήθηκαν από την παρακολούθηση των μέσων ενημέρωσης.

Για λόγους επαλήθευσης, μία ακόμη πηγή που χρησιμοποιήθηκε κατά τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια μιας προβλεπόμενης από τον νόμο τριμηνιαίας έρευνας σχετικά με τον αριθμό των σκαφών που δραστηριοποιούνται σε μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Από όλους τους τρόπους μεταφοράς, οι μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών αντιστοιχεί μόνο στο 0,3 % του συνολικού αριθμού επιβατών, εξαιρουμένων των δημόσιων

μεταφορών. Επομένως, οι εθνικές εσωτερικές πλωτές οδοί διαδραματίζουν αμελητέο ρόλο στις μεταφορές επιβατών στην Πολωνία.

Ρουμανία

Πραγματοποιήθηκε συλλογή δεδομένων στο πλαίσιο τριμηνιαίας έρευνας, η οποία διεξήχθη το 2019, προκειμένου να καθοριστούν οι δείκτες για στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Στο πλαίσιο του έργου αυτού, οι αρχές ανέπτυξαν ένα εργαλείο ΤΠ για τη συλλογή δεδομένων βάσει της μεθοδολογίας της Eurostat.

Τα δεδομένα σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών συλλέχθηκαν από φορείς εκμετάλλευσης που έχουν λάβει την άδεια να παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών αυτού του είδους, και οι οποίοι εγγράφηκαν αυτοβούλως για τους σκοπούς της έρευνας· Τα δεδομένα σχετικά με κρουαζιέρες εσωτερικών πλωτών οδών συλλέχθηκαν από περιφερειακά λιμεναρχεία και εξουσιοδοτημένες εταιρείες.

Μέσω του ερωτηματολογίου συλλέχθηκαν δεδομένα σχετικά με τους δείκτες των συνόλων δεδομένων A1, A2 και B1. Τα δεδομένα για εγγεγραμμένους επιβάτες αφορούν μεταφερόμενους επιβάτες με σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Στο σύνολο δεδομένων B1, ο δείκτης επιβατοχιλιομέτρων υπολογίζεται με το άθροισμα των αποτελεσμάτων του αριθμού επιβατών, τα οποία πολλαπλασιάζονται με τις αποστάσεις σε χιλιόμετρα που έχουν διανύσει πράγματι οι συγκεκριμένοι επιβάτες. Ο δείκτης για μεταφερόμενους επιβάτες παρουσιάζεται συγκεντρωτικά στο σύνολο δεδομένων A1, με το άθροισμα του αριθμού επιβατών ανά αφετηρία/προορισμό. Στο σύνολο δεδομένων A2, ο δείκτης επιβατοχιλιομέτρων για επιβάτες κρουαζιερών υπολογίζεται σε συνάρτηση με το είδος της κρουαζιέρας και την απόσταση που διανύεται στο εσωτερικό της Ρουμανίας. Τα δεδομένα συγκεντρώνονται σε συνάρτηση με το είδος της κρουαζιέρας, την εθνικότητα του πλοίου, της περιοχή επιβίβασης/αποβίβασης και τον αριθμό ταξιδιών.

Όσον αφορά τις πληροφορίες σχετικά με λιμένες επιβίβασης και αποβίβασης, από τον κατάλογο λιμένων για μεταφορές εμπορευμάτων μέσω εσωτερικών πλωτών οδών επιλέχθηκε ένας κατάλογος λιμένων που παρέχουν μεταφορές επιβατών. Ο κατάλογος αυτός συμπληρώθηκε με την προσθήκη λιμένων των οποίων οι δραστηριότητες αφορούν αποκλειστικά μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

Τα περιφερειακά λιμεναρχεία αποτέλεσαν την πηγή δεδομένων σχετικά με επιβάτες κρουαζιερόπλοιων που διέρχονταν από λιμάνια κατά μήκος του Δούναβη. Οι πληροφορίες σχετικά με την αφετηρία και τον προορισμό της κρουαζιέρας, οι οποίες διαβιβάζονται από τον πλοίαρχο του σκάφους στον εκπρόσωπο του περιφερειακού λιμεναρχείου, χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό της διανυθείσας απόστασης στο εσωτερικό της Ρουμανίας. Η απόσταση, η οποία εκφράζεται σε χιλιόμετρα, υπολογίστηκε με βάση τον χάρτη ναυσιπλοΐας του Δούναβη και την τοποθεσία των λιμένων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των λιμένων για τις εσωτερικές πλωτές οδούς.

Όσον αφορά το σύνολο δεδομένων Γ1, οι στατιστικές σχετικά με τον αριθμό των σκαφών που νηολογήθηκαν στη χώρα ανά τύπο σκάφους, ανά μεταφορική ικανότητα σκάφους και ανά ηλικία σκάφους βασίστηκαν σε δεδομένα από τη ρουμανική αρχή ναυτιλίας.

Σουηδία

Η βάση δεδομένων επιχειρήσεων αποτελεί μία από τις πηγές δεδομένων στη Σουηδία και παρέχει ένα φάσμα δεδομένων που προέρχονται από εταιρείες. Άλλη πηγή αποτελεί ένα

μητρώο (σύστημα εποπτείας) που περιλαμβάνει σκάφη με μεταφορική ικανότητα 12 επιβατών και άνω, εμπορικά πλοία μήκους τουλάχιστον πέντε μέτρων και σκάφη αναψυχής μήκους άνω των 12 μέτρων. Το μητρώο αυτό είναι υποχρεωτικό για όλα τα επιβατικά σκάφη και περιέχει πληροφορίες σχετικά με τους εγγεγραμμένους ιδιοκτήτες και το πρόσωπο που έχει εγγραφεί ως εταιρεία. Επιπλέον, η σουηδική επαγγελματική ένωση για τους ιδιοκτήτες εμπορικών σκαφών που δραστηριοποιούνται σε εθνικό επίπεδο χρησιμεύει ως πηγή δεδομένων και χρησιμοποιείται για τη συμπλήρωση άλλων πηγών λόγω των σημαντικών αλληλεπικαλύψεων σε επίπεδο επιχειρήσεων και σκαφών. Επιπροσθέτως, πληροφορίες σχετικά με τις γραμμές και τη συχνότητα αναχωρήσεων για δρομολόγια πορθμείων δημόσιων μεταφορών μπορούν να λαμβάνονται σε συνεργασία με τις σουηδικές εταιρείες δημόσιων μεταφορών. Χάρη στους αναμεταδότες AIS, είναι επίσης δυνατόν να εντοπίζεται η θέση των σκαφών και να παρακολουθούνται οι κινήσεις τους.

Όσον αφορά τη μεθοδολογία, χρησιμοποιήθηκε ένα διαδικτυακό ερωτηματολόγιο για τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικά με το σκάφος, τη διανυθείσα απόσταση σε μίλια ή χιλιόμετρα και τον αριθμό επιβατών. Το ποσοστό απαντήσεων ήταν περίπου 50 % και τα στοιχεία ήταν επαρκή για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη συλλογή δεδομένων στο μέλλον.

Λαμβανομένων υπόψη των μοναδικών συνθηκών της Σουηδίας όσον αφορά τα πλωτά ταξίδια γύρω από τις ακτές, η Σουηδία προτείνει την εισαγωγή της κατηγορίας «κυκλοφορία σε αρχιπέλαγος» ως πρόσθετη κατηγορία σκαφών.

2.2. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ, ΚΟΣΤΟΣ, ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ

Η παρούσα ενότητα συνοψίζει τις αξιολογήσεις των επτά κρατών ως προς τη σκοπιμότητα, το κόστος, την επιβάρυνση και την ποιότητα των στατιστικών όσον αφορά τη συλλογής των δεδομένων.

Αυστρία

Όσον αφορά τις ποτάμιες κρουαζιέρες, θεωρείται σκόπιμη η παραγωγή στατιστικών για τις μεταφορές επιβατών με συνδυασμό των δεδομένων AIS, των τεχνικών εξαγωγής δεδομένων από το διαδίκτυο και των ποσοστών πληρότητας επιβατών. Οι συνεντεύξεις με ορισμένες αυστριακές εταιρείες είχαν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση πρόσθετων πληροφοριών για τον συγκεκριμένο τομέα· ωστόσο, λαμβανομένου υπόψη ότι οι εταιρείες κρουαζιερών με έδρα στην Αυστρία αντιπροσωπεύουν τη μειονότητα των εταιρειών κρουαζιερών που δραστηριοποιούνται στη χώρα, η συλλογή δεδομένων επιβατών μόνο από τις εταιρείες αυτές δεν θα ήταν επαρκής.

Όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών εκτός από τις ποτάμιες κρουαζιέρες, η κατάρτιση ερωτηματολογίου για εταιρείες θεωρείται επαρκής τρόπος για την παραγωγή των αντίστοιχων στατιστικών. Θα μπορούσαν επίσης να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα AIS για την εκτίμηση των χιλιομέτρων και την επαλήθευση των αναφερόμενων αποστάσεων.

Η Αυστρία προτείνει τη θέσπιση νηολογίου με βάση τη χώρα νηολόγησης, το οποίο θα βασίζεται αποκλειστικά στα δεδομένα AIS. Λαμβανομένου υπόψη ότι δεν υπάρχει επί του παρόντος ενημερωμένο νηολόγιο στην Αυστρία, θα μπορούσε είτε να δημιουργηθεί ένα νέο νηολόγιο, με βάση τις πληροφορίες AIS σχετικά με τα αυστριακά πλοία, είτε να ψηφιοποιηθεί και να ενημερωθεί το υφιστάμενο νηολόγιο.

Σε περίπτωση συλλογής δεδομένων επιβατών σε τακτική βάση, θα πρέπει να αναπτυχθεί κατάλληλη υποδομή ΤΠ, η οποία θα είναι ισοδύναμη με τα συστήματα που χρησιμοποιούνται για τη συλλογή άλλων δεδομένων. Επιπλέον, πρέπει να συνεκτιμηθεί το κόστος που συνεπάγεται η εξασφάλιση του απαιτούμενου χρόνου για το πρώτο στάδιο χειρισμού. Το κόστος αυτό είναι ιδιαίτερα υψηλό για το πρώτο έτος της συλλογής δεδομένων. Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πόροι για την ανάπτυξη και συντήρηση εργαλείων εξαγωγής δεδομένων από το διαδίκτυο.

Για τους σκοπούς της διασφάλισης της ποιότητας των στατιστικών και της βελτίωσης της μεθοδολογίας, θα πρέπει να καταστεί υποχρεωτική η διαβίβασης των δεδομένων AIS αντί του μέγιστου επιτρεπόμενου αριθμού επιβατών του σκάφους. Επιπροσθέτως, με τη διαβίβαση μόνο της περιοχής επιβίβασης και της περιοχής αποβίβασης ως του πλέον μακρινού σημείου της κρουαζιέρας υποτιμάται η υπολογιζόμενη απόσταση. Το ζήτημα αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί αν οι χώρες είχαν τη δυνατότητα να διαβιβάζουν τα επιβατοχιλιόμετρα για τις κρουαζιέρες, όπως το πράττουν για τις μεταφορές εμπορευμάτων.

Κροατία

Η συλλογή δεδομένων επιβατών θεωρείται εν γένει εφικτή. Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις τα στοιχεία σχετικά με τη χώρα/περιοχή επιβίβασης και αποβίβασης δεν είναι διαθέσιμα ή είναι μόνο εν μέρει διαθέσιμα και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστεί το είδος κάθε κρουαζιέρας. Ως εκ τούτου, θα ήταν προτιμότερο να συλλέγονται και να δημοσιεύονται στοιχεία σχετικά με τη συχνότητα επιβατών σε λιμένες εσωτερικών πλωτών οδών αντί των στοιχείων σχετικά με τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών, δεδομένου ότι υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με τους επιβιβαζόμενους και τους αποβιβαζόμενους επιβάτες σε κάθε λιμένα.

Το κόστος για τη διεξαγωγή τακτικών στατιστικών ερευνών σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών θα ήταν αποδεκτό. Εξίσου αποδεκτή θα ήταν και η επιβάρυνση που συνεπάγεται η υποβολή εκθέσεων για τα λιμεναρχεία. Η ψηφιοποίηση της έρευνας και η χρήση διοικητικών δεδομένων από το υπουργείο θα μπορούσε να μειώσει ακόμη περισσότερο το κόστος και την επιβάρυνση που συνεπάγεται η υποβολή εκθέσεων.

Η Κροατία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα στοιχεία που συλλέγονται μέσω της πιλοτικής μελέτης είναι καλής ποιότητας.

Γερμανία

Από πλευράς σκοπιμότητας, τα διοικητικά δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιούνται σε ορισμένες περιπτώσεις ή θα είναι διαθέσιμα στο μέλλον ως πηγή δεδομένων χωρίς να είναι αναγκαία η διεξαγωγή έρευνα συγκυρίας. Ωστόσο, κρίνεται αναγκαία η διεξαγωγή έρευνας συγκυρίας για την παραγωγή δεδομένων σχετικά με τα χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταφορών επιβατών για τους πίνακες A1, A2 και B1.

Όσον αφορά την ποιότητα των στατιστικών, οι επιχειρήσεις επισήμαναν διάφορα προβλήματα σχετικά με την υποβολή εκθέσεων. Όσον αφορά τα στοιχεία που απαιτούνται για τον πίνακα B1, τα τρία πέμπτα των επιχειρήσεων δεν έχουν στη διάθεσή τους τις απαιτούμενες πληροφορίες για τον υπολογισμό των επιβατοχιλιομέτρων. Το ήμισυ περίπου των επιχειρήσεων δεν έχουν στη διάθεσή τους τις απαιτούμενες πληροφορίες για τους πίνακες A1 και A2. Επομένως, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να εργάζονται με εκτιμήσεις, πρακτική που θα έχει αντίκτυπο στην ποιότητα των πληροφοριών. Σε αυτό το πλαίσιο, θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο υποβολής εκθέσεων σε πολυετή χρονικά διαστήματα.

Το ζήτημα των εσωτερικών υπηρεσιών μεταφορών που παρέχουν αλλοδαπές επιχειρήσεις θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με τη θέσπιση ευρωπαϊκού μητρώου επιχειρήσεων.

Όσον αφορά την επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις, αναγκαίο να περιοριστεί ο κατάλογος των χαρακτηριστικών σε εκείνα που είναι απαραίτητα, να μειωθεί η επιβάρυνση για τις μικρότερες επιχειρήσεις και να εξαιρεθούν οι μικρές επιχειρήσεις. Διαχωριστική τιμή θα πρέπει να θεωρείται ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός των 12 επιβατών.

Το ετήσιο κόστος του έργου σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω πλωτών εσωτερικών οδών εκτιμάται κατά προσέγγιση στο ποσό των 100 000 EUR. Για τις δημόσιες αρχές και τη στατιστική υπηρεσία θα υπάρχει συνολικό εφάπαξ κόστος ύψους περίπου 640 000 EUR, καθώς και ετήσιες λειτουργικές δαπάνες ύψους περίπου 135 000 EUR.

Κάτω Χώρες

Οι Κάτω Χώρες θεωρούν εφικτή την παραγωγή στατιστικών σχετικά με μεταφορές επιβατών, και πολλοί ενδιαφερόμενοι με τους οποίους υπήρξε επαφή για τους σκοπούς της έρευνας εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τις σχετικές στατιστικές πληροφορίες. Ωστόσο, κρίνεται αναγκαία η διεξαγωγή περαιτέρω έρευνας, ώστε να είναι δυνατή η σύνδεση των πλοίων με τις εταιρείες και επέκταση των στοιχείων του δείγματος σε ολόκληρο τον πληθυσμό. Μολονότι οι περισσότερες μεταβλητές μπορούν να αντληθούν από τις εταιρείες, υπάρχουν προβληματισμοί σχετικά με τα επιβατοχιλιόμετρα, καθώς η έρευνα κατέδειξε ότι οι εταιρείες που εκτελούν ημερήσιες εκδρομές αντιμετωπίζουν δυσκολίες ως προς τον καθορισμό των δεδομένων αυτών. Η ποιότητα των δεδομένων σχετικά με τα χαρακτηριστικά των πλοίων δεν είναι επαρκής στην υφιστάμενη βάση δεδομένων, ωστόσο θα μπορούσε να βελτιωθεί μακροπρόθεσμα με τη χρήση ενημερωμένης βάσης δεδομένων για τα ευρωπαϊκά πλοία.

Όσον αφορά την ποιότητα των στατιστικών, ανακύπτουν προβλήματα για τις αλλοδαπές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις ολλανδικές πλωτές οδούς, με συνέπεια την ελλιπή κάλυψη των αλλοδαπών εταιρειών. Τα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό επιβατών και τα επιβατοχιλιόμετρα αποτελούν ιδιαίτερο πρόβλημα, το οποίο θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί τουλάχιστον εν μέρει με την ανταλλαγή δεδομένων για τις συναφείς ευρωπαϊκές εταιρείες. Δεδομένου ότι οι αλλοδαπές εταιρείες στις Κάτω Χώρες αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό του τομέα των μεταφορών επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, ιδίως στην αγορά των ποτάμιων κρουαζιερών, θα έπρεπε να αναπτυχθεί η κατάλληλη μεθοδολογία για την αντιστάθμιση των στοιχείων που ελλείπουν.

Οι Κάτω Χώρες συνιστούν την εφαρμογή κατώτατου ορίου 12 επιβατών και άνω για τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών, την εφαρμογή επιπλέον περιορισμού ώστε να περιλαμβάνονται μόνο τα μηχανοκίνητα σκάφη, και όχι τα ιστιοφόρα, καθώς και την εξέταση του ενδεχόμενου αντικατάστασης του όρου «τύπος σκάφους» με τον όρο «είδος ταξιδιού». Προτείνεται η συλλογή δεδομένων σε ετήσια βάση και η διεξαγωγή της έρευνας στις αρχές του έτους. Θα πρέπει να εφαρμόζεται επίσης η «αρχή της εδαφικότητας».

Οι Κάτω Χώρες τονίζουν ότι είναι σημαντικό να μην επιβαρύνονται υπερβολικά οι μικρότερες εταιρείες ή οι εταιρείες που εξυπηρετούν σύνθετες γραμμές, στόχος που μπορεί να επιτευχθεί, για παράδειγμα, με την εξαίρεση των εταιρειών αυτών από την απαίτηση υποβολής ετήσιων εκθέσεων.

Το κόστος που συνεπάγεται η κατάρτιση νέων στατιστικών σχετικά με μεταφορές επιβατών περιλαμβάνει τη διενέργεια περαιτέρω μεθοδολογικής έρευνας, την επέκταση των στοιχείων από το δείγμα στον πληθυσμό, καθώς και την ανάπτυξη και εκτέλεση της νέας έρευνας και ανάλυσης. Το κόστος αυτό εκτιμάται περίπου στο ποσό των 76 000 EUR.

Πολωνία

Η συλλογή στατιστικών επιβατών για εσωτερικές πλωτές οδούς είναι κατά βάση εφικτή, μολονότι υπάρχουν περιορισμοί.

Το σύνολο δεδομένων Α1 δεν περιλαμβάνει δεδομένα σχετικά με τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών με ποτάμια κρουαζιερόπλοια, διότι οι οντότητες που καλύπτονται από την πιλοτική μελέτη δεν χρησιμοποιούσαν τον συγκεκριμένο τύπο σκάφους. Επίσης, δεν καταγράφηκαν μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με σκάφη τα οποία ταξινομούνται στο σύνολο δεδομένων ως «άγνωστα». Όσον αφορά το σύνολο δεδομένων Β1, βάσει της ανάλυσης της αγοράς μεταφορών επιβατών, συγκεντρώθηκαν πληροφορίες σχετικά με ποτάμια κρουαζιερόπλοια που φέρουν αλλοδαπή σημαία και καταπλέουν επίσης σε θαλάσσιους λιμένες.

Η πιλοτική μελέτη αποδείχθηκε χρήσιμη για την ανάπτυξη των συνόλων δεδομένων Α1 και Β1. Ωστόσο, βάσει των στοιχείων που αντλήθηκαν από τη λιμενική αρχή, δεν είναι δυνατόν να συμπληρωθεί το σύνολο δεδομένων Α2, διότι είναι γνωστός μόνο ο αριθμός επιβατών που επέστρεψαν στο σκάφος μετά την αποβίβαση και, ως εκ τούτου, ο συνολικός αριθμός μεταφερόμενων επιβατών είναι άγνωστος. Άλλη μία δυσκολία συνίσταται στο γεγονός ότι το λιμεναρχείο παρέχει στοιχεία σχετικά με τον αριθμό επιβατών συνολικά για ολόκληρο τον μήνα και όχι χωριστά για κάθε κρουαζιέρα.

Η ανάπτυξη του συνόλου δεδομένων Γ1 ήταν εφικτή βάσει των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν μέσω της έρευνας. Οι επίσημες στατιστικές παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των επιβατικών πλοίων που είναι νηολογημένα στη χώρα, αλλά τα στοιχεία αυτά δεν περιλαμβάνουν επιμέρους δεδομένα ώστε να προσδιορίζονται η ηλικία και η ικανότητα φορτίου για συγκεκριμένο τύπο σκάφους. Οι αρχές των εσωτερικών πλωτών οδών είναι αρμόδιες για την τήρηση των νηολογίων σκαφών εσωτερικών πλωτών οδών.

Βάσει των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν, δεν ήταν δυνατόν να προσδιοριστούν τα σκάφη αστικών μεταφορών μεταξύ των νηολογημένων σκαφών.

Η ποιότητα των αποτελεσμάτων της πιλοτικής μελέτης κρίθηκε ικανοποιητική. Όσον αφορά τις επιχειρήσεις, τα στοιχεία σχετικά με τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών υπολογίζονται σε συνάρτηση με τον αριθμό εισιτηρίων που έχουν πωληθεί και τον συντελεστή φορτίου. Ομοίως, ικανοποιητική κρίθηκε και η ποιότητα των διαθέσιμων στοιχείων για νηολογημένα επιβατικά σκάφη εσωτερικών πλωτών οδών. Τα στοιχεία συγκεντρώθηκαν από διοικητικά μητρώα, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Υπό το πρίσμα των δυσκολιών που ανέκυψαν, η μεγαλύτερη πρόκληση ήταν η ορθή ταυτοποίηση των οντοτήτων που ασκούν δραστηριότητες μεταφορών επιβατών. Επιπλέον, οι οντότητες που ασκούν τις δραστηριότητες αυτές συχνά δεν τηρούν αυστηρά αρχεία με τα δεδομένα που καλύπτει η έρευνα. Επομένως, τα εν λόγω δεδομένα αξιολογούνται συχνά με βάση τη μέση μεταφορική ικανότητα των σκαφών, πρακτική που συνεπάγεται δυσκολίες για την επαλήθευση της ορθότητας των δεδομένων αυτών.

Όσον αφορά ο κόστος και την επιβάρυνση, εκπονείται επί σειρά ετών μια μελέτη με πιο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής, η οποία αφορά νηολογημένα επιβατικά πλοία για εσωτερικές πλωτές οδούς. Λόγω του εύρους των δεδομένων που αντλούνται επί του παρόντος από επίσημες στατιστικές, οι οποίες βασίζονται στη δευτερεύουσα χρήση διοικητικών πηγών, η πρόσθετη επιβάρυνση για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της μελέτης κρίθηκε αμελητέα. Επιπλέον, η χρήση διοικητικών πηγών για την κατάρτιση νέων στατιστικών δεν συνεπάγεται σημαντικό κόστος.

Αν το πεδίο της τρέχουσας έρευνας επεκταθεί σε οντότητες που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών με πορθμεία, καθώς και σε αστικά επιβατικά σκάφη, ώστε να συμπεριλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με την κατεύθυνση των μεταφορών επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, η επέκταση αυτή θα μπορούσε να επισύρει πρόσθετη επιβάρυνση και επιπλέον κόστος για τις εταιρείες. Ωστόσο, η πρόσθετη επιβάρυνση δεν θα είναι σημαντική διότι πρόκειται απλώς για επέκταση της υφιστάμενης έρευνας.

Ρουμανία

Για τους σκοπούς της συλλογής των δεδομένων, το στατιστικό ερωτηματολόγιο, η μεθοδολογική προσέγγιση και οι συμπληρωματικές προδιαγραφές διαβιβάστηκαν ταχυδρομικώς στις περιφερειακές στατιστικές υπηρεσίες.

Υπήρχαν διαθέσιμες μεταβλητές σχετικά με τον αριθμό των επιβατών ανά τύπο σκάφους στις εθνικές μεταφορές, οι οποίες υποβλήθηκαν από τους συμμετέχοντες σύμφωνα με τις απαιτήσεις της μεθοδολογίας· οι μεταβλητές αυτές μπορούν να περιλαμβάνονται στη συνήθη παραγωγή δεδομένων. Η συλλογή δεδομένων σχετικά με τον αριθμό μεταφερόμενων επιβατών ανά λιμένα επιβίβασης/αποβίβασης πραγματοποιήθηκε χωρίς προβλήματα ως προς την επεξεργασία.

Η συλλογή και η παραγωγή δεδομένων για σκάφη ημερήσιων εκδρομών, πορθμεία και σκάφη αστικών και περιφερειακών μεταφορών είναι εφικτή και θα μπορούσε να διοργανώνεται σε τακτική βάση (ανά τρίμηνο και/ή ετησίως). Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε διεξοδική συλλογή μεταβλητών σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα και την ηλικία του πλοίου, όσον αφορά τα πλοία που είναι νηολογημένα από τη ρουμανική αρχή ναυτιλίας, χωρίς προβλήματα ως προς την ερμηνεία της μεθοδολογίας. Επομένως, τα στοιχεία που απαιτούνται για τη συμπλήρωση του συνόλου δεδομένων Γ1 μπορούν να συλλέγονται και να διαβιβάζονται σε ετήσια βάση.

Ωστόσο, για λόγους διατήρησης της ποιότητας των δεδομένων, η συλλογή δεδομένων δεν μπορεί να πραγματοποιείται σε κρουαζιερόπλοια εσωτερικών πλωτών οδών. Οι δυσκολίες που προκύπτουν αφορούν κυρίως την αξιοπιστία των δεδομένων επιβατών κρουαζιερών κατά μήκος του Δούναβη και οφείλονται στον υποκειμενικό τρόπο επεξεργασίας των πληροφοριών· η επεξεργασία αυτή περιλαμβάνει την αφετηρία/τον προορισμό του ταξιδιού, τη διανυθείσα απόσταση, τον αριθμό επιβατών και το είδος της κρουαζιέρας. Κατά συνέπεια, αυτό το είδος δεδομένων σχετικά με τα κρουαζιερόπλοια θα εξαιρούνται από την ετήσια παραγωγή στοιχείων.

Δεν αναφέρθηκε πρόσθετη επιβάρυνση για τη συλλογή στατιστικών σχετικά με τις μεταφορές επιβατών ούτε διατυπώθηκαν παρατηρήσεις σχετικά με πρόσθετες δαπάνες.

Σουηδία

Η Σουηδία επιβεβαιώνει ότι είναι δυνατή η συλλογή δεδομένων για όλους τους μεταφερόμενους επιβάτες και τον αριθμό χιλιομέτρων που έχουν διανυθεί, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα υπολογισμού των επιβατοχιλιομέτρων. Παρόλο που ορισμένοι συμμετέχοντες δεν μετράνε επί του παρόντος χιλιόμετρα σκάφους, δεδομένα αυτού του είδους θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν με αναδιαμόρφωση των συστημάτων. Επομένως, η παραγωγή στατιστικών στοιχείων επιβατών σχετικά με την κίνηση των σκαφών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών είναι εφικτή, με ορισμένες όμως δυσκολίες. Οι δυσκολίες αυτές αφορούν κυρίως τα δεδομένα για επιβατοχιλιόμετρα και τη δημοσιοποίηση δεδομένων σχετικά με τον τύπο του σκάφους.

Όσον αφορά την ποιότητα των στατιστικών, η Σουηδία δεν θα έχει τη δυνατότητα να παρέχει πλήρη στοιχεία για τους πίνακες Α1 και Α2 για τα ποτάμια κρουαζιερόπλοια με καμπίνες διανυκτέρευσης, μολονότι οι δυσκολίες αυτές θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με τροποποίηση της κατανομής. Επιπλέον, τα δεδομένα από το νηολόγιο δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για την παροχή όλων των δεδομένων του πίνακα Γ1. Τα δεδομένα σχετικά με τα ποτάμια κρουαζιερόπλοια, τα σκάφη ημερήσιων εκδρομών και τα σκάφη αστικών/περιφερειακών μεταφορών είναι ελλιπή, ενώ η υποβολή στοιχείων είναι δυνατή μόνο για τα σκάφη που ταξινομούνται ως πορθμεία.

Σε κάθε μελλοντική επεξεργασία συλλογής δεδομένων θα πρέπει να αναφέρεται με σαφήνεια ο σκοπός της συλλογής. Σε περίπτωση μόνιμης έρευνας θα επιβληθεί υποχρέωση υποβολής εκθέσεων.

Όσον αφορά την επιβάρυνση, οι περισσότεροι συμμετέχοντες είχαν τη δυνατότητα να παράσχουν άμεσα τις ζητούμενες πληροφορίες και η πλειονότητα των συμμετεχόντων ανέφεραν ότι δεν βρήκαν το ερωτηματολόγιο ιδιαίτερα απαιτητικό. Επομένως, η Σουηδία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η υποβολή εκθέσεων συνεπάγεται μέτρια επιβάρυνση.

Για τη διευκόλυνση των συμμετεχόντων και τον περιορισμό του κόστους, θα μπορούσαν να αντλούνται δεδομένα από το AIS και να εξασφαλίζεται, συνεπώς, η δυνατότητα υπολογισμού των επιβατοχιλιομέτρων. Όσον αφορά τα οφέλη για τους χρήστες, τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τη συχνότητα επιβατών θα μπορούσαν να χρησιμοποιούνται για την παρακολούθηση των τάσεων, την εξέλιξη της αγοράς και την εξωτερική παρακολούθηση γενικότερα.

Η Σουηδία θεωρεί ότι το κόστος, όπως υπολογίζεται σε χρόνο ανά συμμετέχοντα, είναι σχετικά χαμηλό και εκτιμά ότι το ύψος του δεν θα υπερβαίνει το ποσό των 60 000 σουηδικών κορονών (SEK) ανά έρευνα.

2.3. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΙΛΟΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

Οι επτά πιλοτικές μελέτες παρέχουν μια γενική επισκόπηση όσον αφορά τη σκοπιμότητα της συλλογής δεδομένων σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Οι κύριες παρατηρήσεις των χωρών που συμμετείχαν, όπως περιγράφονται στις αναλυτικές εκθέσεις τους, συνοψίζονται κατωτέρω.

Οι μελέτες ανάδειξαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των επτά κρατών όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και, ως εκ τούτου, δεν ενδείκνυται η σύγκριση όλων των δεικτών που έχουν συγκεντρωθεί.

Οι μελέτες αποκάλυψαν ευρύ φάσμα πηγών δεδομένων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την κατάρτιση στατιστικών σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Οι πηγές που αναφέρθηκαν περισσότερο ήταν η εξαγωγή δεδομένων από το διαδίκτυο, η ενισχυμένη χρήση του AIS και τα νηολόγια. Άλλες σχετικές πηγές είναι τα λιμεναρχεία, οι λιμενικές αρχές, τα μητρώα επιχειρήσεων για στατιστικούς σκοπούς, οι στατιστικές διάρθρωσης επιχειρήσεων, τα βραχυπρόθεσμα στοιχεία για τον κύκλο εργασιών, το σύστημα πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι εξωτερικοί πάροχοι δεδομένων.

Τα υφιστάμενα διοικητικά δεδομένα δεν είναι αρκετά εμπεριστατωμένα ώστε να πληρούν τις απαιτήσεις άρτιας συλλογής στατιστικών στοιχείων. Θα πρέπει να πραγματοποιούνται στοχευμένες έρευνες για τη συμπλήρωση των διαφόρων πηγών και τη λήψη πιο ολοκληρωμένων και τυποποιημένων δεδομένων. Ο βαθμός στον οποίο θα είναι αναγκαίες αυτές οι πρόσθετες στοχευμένες έρευνες διαφέρει μεταξύ των επτά χωρών.

Οι υφιστάμενες πηγές πρέπει να βελτιωθούν από πλευράς όγκου και ποιότητας των δεδομένων τους για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών για τους πίνακες Α1 (Αριθμός μεταφερόμενων επιβατών ανά χώρα επιβίβασης, ανά χώρα αποβίβασης, ανά είδος μεταφοράς και ανά τύπο σκάφους), Α2 (Ποτάμιες κρουαζιέρες — αριθμός επιβατών, επιβατοχιλιόμετρα και αριθμός ταξιδιών, περιοχή αποβίβασης, εθνικότητα σκάφους και είδος κρουαζιέρας), Β1 (Αριθμός επιβατοχιλιομέτρων που έχουν διανυθεί ανά τύπο σκάφους εκτός από τα ποτάμια κρουαζιερόπλοια) και Γ1 (Αριθμός νηολογημένων σκαφών σε μια χώρα ανά τύπο σκάφους, ανά μεταφορική ικανότητα και ανά ηλικία σκάφους). Στο παρόν στάδιο δεν έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν όλες τις μεταβλητές και οι επτά χώρες.

Από τις πιλοτικές μελέτες έχουν ανακύψει ζητήματα ποιότητας που αφορούν τις ελλείψεις στα διοικητικά δεδομένα και την υποβολή εκθέσεων από τις εταιρείες. Ιδιαίτερα προβλήματα εντοπίστηκαν για τα επιβατοχιλιόμετρα, δεδομένου ότι πολλές εταιρείες δεν είναι σε θέση να παρέχουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για τον υπολογισμό των επιβατοχιλιομέτρων· διαπιστώθηκαν επίσης συχνά δυσκολίες σχετικά με την υποβολή εκθέσεων για τις ημερήσιες εκδρομές και το μέσο ποσοστό πληρότητας. Επιπλέον, ορισμένες εταιρείες δεν έχουν στη διάθεσή τους όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες στην περίπτωση ναυλωμένων πλοίων ή στην περίπτωση ειδικών προσφορών εισιτηρίων. Λόγω των ελλείψεων αυτών, οι εταιρείες πρέπει να προβαίνουν σε εκτιμήσεις, πρακτική που έχει αντίκτυπο στην ποιότητα των πληροφοριών που παρέχουν.

Λαμβανομένου υπόψη ότι οι ελλιπείς πληροφορίες στα νηολόγια επηρεάζουν την υποβολή εκθέσεων για τα σκάφη, ένας τρόπος για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα σκάφη είναι η διασύνδεση κάθε έρευνας απευθείας με τα μητρώα επιχειρήσεων. Με τον τρόπο αυτόν, τα σκάφη ταυτοποιούνται μέσω της εταιρείας στην οποία ανήκουν. Στα μητρώα επιχειρήσεων, ωστόσο, καταχωρίζονται μόνο οι εταιρείες που έχουν ως κύρια δραστηριότητα τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σύμφωνα με τη NACE/Αναθ. 2 τάξη 50.30. Κατά συνέπεια, παραλείπονται οι εταιρείες που έχουν ως δευτερεύουσα δραστηριότητα την παροχή υπηρεσιών μεταφορών επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, παρά το γεγονός ότι οι υπηρεσίες αυτές αντιστοιχούν σε σημαντικό ποσοστό αυτού του είδους μεταφορών.

Οι μελέτες ανέδειξαν ένα ειδικό ζήτημα σχετικά με την υποβολή εκθέσεων για τις υπηρεσίες εσωτερικών μεταφορών που παρέχουν αλλοδαπές εταιρείες. Οι αλλοδαπές εταιρείες δεν υποχρεούνται να ενημερώνουν τις εθνικές αρχές όταν εκτελούν μεταφορές επιβατών. Λαμβανομένης υπόψη της έλλειψης αξιόπιστων και δομημένων πληροφοριών σχετικά με τις αλλοδαπές εταιρείες και τις υπηρεσίες που παρέχουν, τα προβλήματα που αφορούν την παροχή υπηρεσιών εσωτερικών μεταφορών από αλλοδαπές εταιρείες θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με τη θέσπιση ευρωπαϊκού νηολογίου.

Κατά γενικό κανόνα, οι απαιτήσεις για αναλυτικά δεδομένα πρέπει να εναρμονίζονται με την απλούστευση της μεθοδολογίας, ώστε να περιορίζεται η επιβάρυνση για τις επιχειρήσεις. Οι χώρες που υπέβαλαν πιλοτικές μελέτες επισήμαναν την ανάγκη περιορισμού της επιβάρυνσης που συνεπάγεται η συλλογή δεδομένων, η οποία είναι ιδιαίτερα υψηλή για τις μικρότερες επιχειρήσεις. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για τον περιορισμό της επιβάρυνσης αυτής: το κατώτατο όριο για τον μέγιστο επιτρεπόμενο αριθμό επιβατών των σκαφών θα μπορούσε να οριστεί στην τιμή των 12 επιβατών και άνω· θα μπορούσαν να καθοριστούν πολυετή χρονικά διαστήματα για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις δραστηριότητες μεταφορών· οι μικρές εταιρείες μάλιστα θα μπορούσαν να εξαιρεθούν από την υποβολή εκθέσεων. Η επιβάρυνση θα μπορούσε να μειωθεί περαιτέρω με τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής στα μηχανοκίνητα σκάφη. Κατά συνέπεια, θα εξαιρούνταν τα ιστιοφόρα, τα οποία εκμεταλλεύονται συνήθως μικρές εταιρείες, και τα οποία χαρακτηρίζονται από σημαντικές διαφοροποιήσεις όσον αφορά την πορεία που ακολουθούν στα ταξίδια τους.

Λόγω των προβλημάτων με τους ορισμούς, θα μπορούσε να δοθεί ειδικότερος ορισμός για τα πορθμεία ή οι μεταφορές με πορθμεία θα μπορούσαν να ενσωματωθούν στις αστικές/περιφερειακές μεταφορές. Λαμβανομένων υπόψη των μοναδικών συνθηκών όσον αφορά τα πλωτά ταξίδια στη Σουηδία, θα μπορούσε να εξεταστεί το ενδεχόμενο εισαγωγής μιας πρόσθετης κατηγορίας για την «κυκλοφορία σε αρχιπέλαγος».

Βάσει των μελετών, το εκτιμώμενο κόστος της συλλογής δεδομένων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των χωρών. Καμία χώρα δεν αναφέρει ρητά ότι το κόστος είναι δυσανάλογο των οφελών· ωστόσο, διαπιστώνονται σημαντικές διαφορές μεταξύ τους ως προς το κόστος. Ορισμένες χώρες θεωρούν ότι είναι εύκολο να ενσωματώσουν τα δεδομένα σχετικά με τις μεταφορές επιβατών στις τρέχουσες εργασίες τους, ενώ κάποιες άλλες χώρες λαμβάνουν υπόψη τις δαπάνες για τη νέα υποδομή που θα πρέπει να αναπτυχθεί.

Συνοπτικά, παρότι διαπιστώνονται ορισμένα κενά δεδομένων, στις επτά πιλοτικές μελέτες εκτιμάται ότι η κατάρτιση των πινάκων Α1, Α2, Β1 και Γ1 είναι κατά βάση εφικτή.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΤΟΝ ΜΑΡΤΙΟ ΤΟΥ 2020

Τον Μάρτιο του 2020 η Eurostat διεξήγαγε έρευνα προκειμένου να λάβει μια γενική επισκόπηση των διαφόρων παραμέτρων που αφορούν τις στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές επιβατών από όλες τις χώρες της ΕΕ που χρησιμοποιούν εσωτερικές πλωτές οδούς για τη μεταφορά επιβατών. Οι ερωτήσεις αφορούσαν το κόστος και την πρόσθετη επιβάρυνση που συνεπάγεται η συλλογή δεδομένων, τους λόγους για τους οποίους δεν συλλέγονται δεδομένα επιβατών, καθώς και τη σκοπιμότητα της συλλογής δεδομένων στο μέλλον.

3.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Συνολικά, στην έρευνα απάντησαν 15 χώρες. Από τις χώρες αυτές, εννέα απάντησαν ότι συλλέγουν ήδη ορισμένα δεδομένα σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, ενώ έξι δήλωσαν ότι δεν συλλέγουν δεδομένα αυτού του είδους.

3.2. ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ ΠΟΡΩΝ

Στις χώρες στις οποίες συλλέγονται επί του παρόντος στατιστικά στοιχεία σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, το κόστος και η επιβάρυνση δεν θεωρούνται δυσανάλογα. Τρεις χώρες έκριναν ότι το κόστος συλλογής δεδομένων από πλευράς τόσο χρηματοοικονομικών όσο και ανθρώπινων πόρων είναι ελάχιστο. Ωστόσο, οι χώρες αυτές παρατήρησαν ότι το υφιστάμενο εργατικό δυναμικό είναι περιορισμένο και ότι οι εργασίες για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, τη συλλογή και τον έλεγχο των δεδομένων, καθώς και για τη συγκέντρωση και την προετοιμασία των δεδομένων για δημοσίευση, πραγματοποιούνται από διάφορες υπηρεσίες.

Τα δεδομένα συλλέγονται σε πολύ περιορισμένο και γενικό επίπεδο, δεδομένου ότι στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς δραστηριοποιούνται μόνο λίγες μικρές εταιρείες. Οι

εκθέσεις στατιστικών στοιχείων υποβάλλονται στις αρμόδιες μονάδες προετοιμασίας δεδομένων και δημοσιεύονται μόνο τα συγκεντρωτικά δεδομένα σε επίπεδο χώρας.

Οι χώρες επισήμαναν ότι δεν είναι δυνατόν να παρέχονται χωριστά οι πληροφορίες για το κόστος των στατιστικών σχετικά με μεταφορές επιβατών, διότι το κόστος αυτό συμπεριλαμβάνεται στο συνολικό κόστος παροχής στατιστικών σχετικά με μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, για τις οποίες συλλέγονται δεδομένα σε ετήσια βάση με χρήση ειδικής έρευνας. Μία χώρα επισήμανε ότι οι χρηματοοικονομικοί πόροι περιλαμβάνουν κυρίως το σύνολο των δαπανών που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη συλλογή στατιστικών στοιχείων, όπως οι μισθοί του προσωπικού, η υποδομή ΤΠ, η ηλεκτρική ενέργεια κ.λπ.

3.3. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ

Οι χώρες ανέφεραν ευρύ φάσμα πρόσθετων επιβαρύνσεων που επωμίστηκαν κατά τη συλλογή δεδομένων επιβατών.

Τρεις χώρες παρατήρησαν ότι δεν αντιμετώπισαν πρόσθετες επιβαρύνσεις.

Άλλες χώρες αναφέρθηκαν στην ανάπτυξη εθνικής μεθοδολογίας και επισήμαναν την επιβάρυνση που συνεπάγεται η ταυτοποίηση των πρόσθετων πηγών δεδομένων και η συγκέντρωση πληροφοριών από διαφορετικές πηγές δεδομένων, καθώς και η πολλαπλή επικοινωνία με τους συμμετέχοντες για διευκρινίσεις. Το χρονικό πλαίσιο για τη θέσπιση εθνικής νομοθεσίας προσδιορίστηκε ως άλλη μία πρόσθετη επιβάρυνση, ενώ το χρονικό πλαίσιο και οι χρηματοοικονομικοί πόροι θεωρήθηκαν ως οι κύριες επιβαρύνσεις κατά την αναβάθμιση και την εφαρμογή συστημάτων στατιστικών πληροφοριών.

Άλλη παρατήρηση αφορούσε τις πηγές από τις οποίες συλλέγονταν τα δεδομένα. Οι πηγές εκτείνονται από διοικητικά μητρώα, λιμένες και περιφερειακές επιτροπές τουρισμού έως εταιρείες που εκτελούν μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και δημοτικές αρχές διαχείρισης και παροχής υπηρεσιών μεταφορών.

Μία χώρα παρατήρησε ότι συλλέγονται μεν δεδομένα σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, αλλά τα δεδομένα αυτά δεν μπορούν να υποβληθούν σε επεξεργασία. Κάποια άλλη χώρα ανέφερε ότι συλλέχθηκαν μόνο πληροφορίες σχετικά με μεταφορές μέσω επιβατικών σκαφών και πορθμείων και όχι πληροφορίες σχετικά με μεταφορές μέσω κρουαζιερόπλοιων, σκαφών ημερησίων διαδρομών, εκδρομικών πλοίων, θαλάσσιων λεωφορείων και θαλάσσιων ταξί.

3.4. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΧΩΡΕΣ ΔΕΝ ΣΥΛΛΕΓΟΥΝ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ

Οι χώρες που δεν συλλέγουν δεδομένα σχετικά με μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών ανέφεραν ότι υπάρχει έλλειψη της ζήτησης δεδομένων αυτού του είδους από τους χρήστες. Ένας άλλος λόγος ήταν το γεγονός ότι δεν υπάρχει νομική υποχρέωση.

Μία χώρα επισήμανε την υψηλή διοικητική επιβάρυνση για τις μικρές εταιρείες, καθώς και τον πολύ μεγάλο αριθμό εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα, ως κύριο επιχείρημα κατά της συλλογής δεδομένων για μεταφορές επιβατών. Τα δεδομένα δεν διατίθενται από άλλους κρατικούς οργανισμούς (αλλά ούτε και από εμπορικούς παράγοντες). Επιπλέον, στις εσωτερικές πλωτές οδούς της συγκεκριμένης χώρας δραστηριοποιείται

σημαντικός αριθμός αλλοδαπών εταιρειών (εντός και εκτός της ΕΕ), γεγονός από το οποίο μπορεί να συναχθεί ότι η λήψη δεδομένων από αλλοδαπές εταιρείες είναι προβληματική.

Μία χώρα ανέφερε ρητά ότι δεν διαθέτει μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών διότι οι οδοί αυτές είναι ελάχιστες και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για σκοπούς αναψυχής, ενώ δύο άλλες χώρες αναφέρθηκαν στον μικρό αριθμό μεταφερόμενων επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.

3.5. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΣΩ ΠΛΩΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΘΕΣΕΙΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Μεταξύ των χωρών που δεν συλλέγουν επί του παρόντος δεδομένα σχετικά με τις μεταφορές επιβατών, ορισμένες χώρες ανέφεραν ότι η συλλογή δεδομένων θα συνιστούσε επιβάρυνση για αυτές λόγω του περιορισμένου όγκου των μεταφορών επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών σε σύγκριση με άλλους τρόπους μεταφοράς.

Τρεις χώρες βασίστηκαν στα αποτελέσματα δικών τους πιλοτικών μελετών για να απαντήσουν στην ερώτηση αυτή. Μία από τις εν λόγω χώρες ανέφερε ότι θα πρέπει να εξεταστούν πρώτα οι ορισμοί και τα κατώτατα όρια πριν προβούν σε συλλογή δεδομένων. Μια άλλη χώρα θεώρησε ότι η συλλογή δεδομένων για μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών είναι εφικτή στο άμεσο μέλλον. Η χώρα αυτή διευκρίνισε ότι βρίσκεται επί του παρόντος σε εξέλιξη διαδικασία για τη θέσπιση ενός νέου συστήματος πληροφοριών για τις εσωτερικές πλωτές οδούς το οποίο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στο μέλλον ως διοικητική πηγή δεδομένων, τόσο για δεδομένα μεταφορών εμπορευμάτων όσο και για δεδομένα μεταφορών επιβατών.

Μία χώρα επιβεβαίωσε την πρόθεσή της να ξεκινήσει τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Δύο χώρες επισήμαναν ότι δεν σχεδιάζουν να προβούν στη συλλογή δεδομένων αυτού του είδους, ενώ άλλες δύο χώρες ανέφεραν ότι θα ξεκινούσαν τη συλλογή δεδομένων μόνο αν τους το επέβαλλε νομική υποχρέωση να το πράξουν.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο πλαίσιο των επτά πιλοτικών μελετών διερευνήθηκε διεξοδικά η σκοπιμότητα της συλλογής δεδομένων όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Οι χώρες που συμμετείχαν κρίνουν ότι η συλλογή δεδομένων επιβατών είναι, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, εφικτή.

Οι μελέτες ανέδειξαν διαφορές όσον αφορά τις παραμέτρους που επηρεάζουν τη συλλογή δεδομένων επιβατών σε κάθε χώρα, όπως οι πηγές δεδομένων, οι τύποι σκαφών που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών και η φυσική γεωγραφία των χωρών. Παρότι σε όλες τις πιλοτικές μελέτες διαπιστώνεται ευρύ φάσμα πηγών δεδομένων, οι οποίες εκτείνονται από διοικητικά δεδομένα έως την εξαγωγή δεδομένων από το διαδίκτυο, αναγνωρίζεται ταυτόχρονα η ανάγκη περιορισμού της επιβάρυνσης που συνεπάγεται η υποβολή εκθέσεων για τις μικρές επιχειρήσεις. Δίνεται έμφαση στο γεγονός ότι οι προσπάθειες που θα καταβληθούν πρέπει να είναι ανάλογες προς

το ποσοστό των εσωτερικών πλωτών οδών σε σχέση με όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών. Εκφράστηκαν επίσης προβληματισμοί σχετικά με ζητήματα ποιότητας και με κενά δεδομένων. Το κόστος συλλογής δεδομένων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των χωρών και συνδέεται με τον βαθμό στον οποίο οι εσωτερικές πλωτές οδοί χρησιμοποιούνται για επιβατικές μεταφορές σε κάθε χώρα.

Οι πιλοτικές μελέτες κατέδειξαν ότι, για τις επτά συμμετέχουσες χώρες, θα ήταν εφικτή έως κάποιον βαθμό η συλλογή δεδομένων σχετικά με τις μεταφορές επιβατών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών, ωστόσο η συλλογή των δεδομένων αυτών θα πρέπει να σταθμίζει την ανάγκη για δεδομένα με τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών και την επιβάρυνση για τους συμμετέχοντες.