EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.2.2021
COM(2021) 59 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o výsledcích pilotních studií provedených členskými státy ohledně statistik osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách podle čl. 5 odst. 3 nařízení (EU) 2018/974

1. ÚVOD A SOUVISLOSTI

V Evropě hrají vnitrozemské vodní cesty v dopravním systému důležitou roli a jejich role má významný potenciál k růstu. V rámci Evropské unie má dvacet členských států vnitrozemské vodní cesty a dvanáct z nich disponuje propojenou sítí vodních cest.

Evropský parlament ve své zprávě o využití potenciálu osobní vodní dopravy[1] vyzdvihuje význam statistik o přepravě zboží a cestujících pro vypracování plánů a politik pro odvětví vodní dopravy. Dále od Evropské komise vyžaduje, „aby vytvořila systém pro harmonizované shromažďování statistických údajů o nehodách a nahodilých událostech plavidel vnitrozemské plavby, včetně přeshraniční dopravy“.

Komise má za cíl podpořit a posílit konkurenční postavení vnitrozemských vodních cest v dopravním systému a usnadnit jejich integraci do intermodálního logistického řetězce[2].

Nařízení (EU) 2018/974[3] se nevztahuje na statistiky o osobní přepravě po vnitrozemských vodních cestách. Klíčovými údaji požadovanými za účelem posouzení velikosti tohoto trhu a jeho potenciálu růstu jsou počet cestujících podle země a jednotlivého sektoru trhu, jako jsou říční plavby, krátké plavby, trajekty a městská doprava. Pokud se sběr osobokilometrů osvědčí jako možný, pak by byl spolehlivým ukazatelem měření výkonu sektoru.

Článek 5 nařízení (EU) 2018/974 vyžaduje, aby Komise společně s členskými státy zkoumala vývoj statistiky osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách, též prostřednictvím přeshraničních dopravních služeb.

„Článek 5

Pilotní studie

1. Do 8. prosince 2018 vypracuje Komise ve spolupráci s členskými státy vhodnou metodiku pro sestavování statistiky osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách, včetně prostřednictvím přeshraničních dopravních služeb.

2. Do 8. prosince 2019 zahájí Komise dobrovolné pilotní studie prováděné členskými státy, jež poskytnou údaje v rámci oblasti působnosti tohoto nařízení ohledně dostupnosti statistických údajů týkajících se osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách, včetně prostřednictvím přeshraničních dopravních služeb. Účelem těchto pilotních studií je vyhodnotit proveditelnost sběru údajů, náklady související se sběrem údajů a následnou kvalitu statistik.

3. Do 8. prosince 2020 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění pilotních studií. V závislosti na výsledcích této zprávy Komise v přiměřené lhůtě předloží Evropskému parlamentu a Radě případný legislativní návrh na změnu tohoto nařízení, pokud jde o statistiky osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách, včetně prostřednictvím přeshraničních dopravních služeb.

4. Na financování pilotních studií se ve vhodných případech a se zřetelem k přidané hodnotě z hlediska Unie poskytne příspěvek ze souhrnného rozpočtu Unie.“

[1] Zpráva o využití potenciálu osobní vodní dopravy (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.
[2] Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, COM(2011) 144 final.
[3] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/974 ze dne 4. července 2018 o statistice přepravy věcí po vnitrozemských vodních cestách, Úř. věst. 179, 16.7.2018, s. 14.

Eurostat ve spolupráci s členskými státy začal vypracovávat metodiku pro sestavování statistiky osobní přepravy po vnitrozemských vodních cestách.

V říjnu 2016 Eurostat vytvořil pracovní skupinu s mandátem pracovat na návrhu metodiky pro sběr údajů o statistikách souvisejících s osobní dopravou po vnitrozemských vodních cestách. Pracovní skupina se skládala z členských států, které se do ní dobrovolně zapojily (Chorvatsko, Francie, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko a Rumunsko), Komise (Eurostat a generální ředitelství pro mobilitu a dopravu) a Ústřední komise pro plavbu na Rýně. Její první zasedání se konalo 28. února 2017 a druhé bylo uspořádáno 18. října 2017 v těsné návaznosti na zasedání odborné skupiny pro vnitrozemské vodní cesty v roce 2017. Tato odborná skupina a koordinační skupina pro dopravní statistiku (CGST) vykonávaly dohled nad prací o metodice a jednaly o ní v rámci svých zasedání v letech 2017 a 2018.

V souladu s nařízením (EU) 2018/974 byl tento návrh metodiky dokončen v prosinci 2018 a byl předán do zkušební fáze s pilotními studiemi financovanými granty EU. V červnu/červenci 2019 zahájilo sedm zemí pilotní studie: Chorvatsko, Německo, Nizozemsko, Polsko, Rakousko, Rumunsko a Švédsko. Pilotní studie posoudily návrh metodiky a vyjádřily se k proveditelnosti, nákladům, zátěži a statistické kvalitě údajů o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách.

Země dodaly pilotní studie a zprávy o sběru údajů a provádění návrhu metodiky v červnu/červenci 2020.

Tato zpráva představuje výsledky pilotních studií o proveditelnosti sběru nových údajů a jejich statistické kvalitě, o související metodice a nákladech a zátěži pro členské státy.

Zpráva nadto krátce přibližuje výsledky celostátního průzkumu o statistice související s osobní dopravou po vnitrozemských vodních cestách, který byl proveden v březnu 2020. Průzkum měl za cíl poskytnout přehled situace v členských státech nad rámec sedmi států, které provedly pilotní studie.

2. VÝSLEDKY PILOTNÍCH STUDIÍ O STATISTIKÁCH CESTUJÍCÍCH

Pilotní studie měly dva výstupy:

a. zprávu pojednávající o provádění návrhu metodiky, navrhující zlepšení metodiky a posuzující proveditelnost, náklady, zátěž a statistickou kvalitu možného shromažďování údajů o statistikách osobní dopravy,

b. údaje shromážděné v každé zemi pro tyto tabulky:

- A1 (počet přepravených cestujících podle země nástupu, země výstupu, druhu dopravy a druhu plavidla),
- A2 (říční plavby – počet cestujících, osobokilometry a počet cest podle regionu nástupu, regionu výstupu, státu registrace plavidla a druhu plavby)
- B1 (počet osobokilometrů ujetých podle druhu plavidla, kterým je plavidlo jiné než plavidlo pro říční plavbu) a
- C1 (počet plavidel registrovaných v zemi podle typu, kapacity a stáří plavidla).

2.1. ZDROJE ÚDAJŮ A METODIKA

Tento oddíl shrnuje využité zdroje údajů a metodiku, které byly použity v sedmi zemích, jež provedly pilotní studie.

Rakousko

Systém automatické identifikace (dále jen „AIS“) se používá ke sledování a vyhledávání plavidel a považuje se za zdroj údajů. Odpovídač AIS na palubě plavidla umožňuje výměnu informací důležitých pro určení polohy a totožnosti plavidel. Za účelem podpory tohoto systému má Rakousko 23 základnových stanic pro informační služby o řece Dunaji k získávání údajů z vnitrozemského AIS. Datové soubory AIS obsahují jeden datový soubor na každé plavidlo a den. Tyto datové soubory se získávají z informací z AIS a obsahují 23 proměnných.

Jména přepravních společností se získávají ze statistického registru ekonomických subjektů, ačkoli zahraniční přepravní společnosti nemají za povinnost rakouským orgánům oznámit, že v Rakousku přepravují cestující. Údaje z AIS poskytují informace o všech lodích, které jsou provozovány v rakouské části Dunaje, včetně dat a poloh, ale zahraniční společnosti je obtížnější kontaktovat.

Údaje z AIS nejsou dostatečné k určení polohy nástupu a výstupu u dlouhých přeshraničních plaveb, jelikož se údaje z AIS získávají pouze pro rakouskou část Dunaje a několik kilometrů za hranicí. Pro harmonogramy a trasy je možné využít automatické stahování dat z webových stránek a webová stránka www.cruisecompete.com slouží jako ukazatel plánů cest souvisejících s Rakouskem. Webová stránka se vzhledem ke svému jednoduchému a jasnému rozložení a implementaci hodí k automatickému stahování dat z webových stránek. Informace o harmonogramech trajektů a jiných jednodenních cestách byly kromě toho získány z internetových stránek jednotlivých společností.

Rejstřík plavidel umožňuje povinnou i dobrovolnou registraci v závislosti na určitých kritériích. V rámci pilotní studie bylo zjištěno, že kvalita rejstříku není dostatečná k poskytnutí požadovaných údajů pro datový soubor C1, rejstřík je kromě toho v současnosti dostupný pouze v tištěné podobě, i když se jeho digitalizace plánuje.

Dalšími zdroji údajů o cestujících jsou Viadonau (shromažďující údaje o cestujících u výletních osobních lodí na dobrovolném základě pro jejich roční zprávu), Donauraum Wien (poskytující roční souhrn počtu cestujících pro každou loď) a zdymadlo na hranici Německa a Rakouska (zveřejňující počty cestujících a údaje o počtu plavidel proplouvajících zdymadlem).

Společnosti nabízející říční plavby používaly ve srovnání s ostatními společnostmi nabízejícími osobní dopravu odlišnou metodiku shromažďování údajů.

Bylo kontaktováno pět společností nabízejících říční plavby v Rakousku (prostřednictvím odborných rozhovorů, telefonu a e-mailu). Za účelem sběru příslušných údajů o jiné osobní dopravě než říčních plavbách byl připraven dotazník a přibližně polovina z 36 dotazníků byla vyplněna.

Údaje z AIS byly sloučeny s plány cest a použity pro účely analýzy údajů o lodích pro osobní dopravu a výletních osobních lodích.

Pro vypočtení obecného odhadu míry obsazenosti cestujícími pro všechna plavidla byly využity informace z údajů AIS společně s dodatečnými údaji o cestujících pro doky. Výpočet

byl proveden identifikací plavidel a přiřazením jejich maximální kapacity pro přepravu cestujících.

Chorvatsko

Chorvatsko určilo jako hlavní zdroj údajů správy přístavu a přístavní orgány. Přístavní úřady shromažďují některé údaje o cestujících pro vlastní účely z různých zdrojů, včetně zpráv o připlutí a odplutí plavidla, přístavních orgánech a vlastnících plavidla (přepravcích, obcích atd.). Ze zasedání se čtyřmi správami přístavu vyplynulo, že jsou k dispozici údaje o předchozích a následujících přístavech připlutí a odplutí plavidla. Z těchto zasedání rovněž vyplynulo, že jsou k dispozici údaje o počtu cestujících, kteří nastoupili a vystoupili, typech plavidla a vlajkách plavidel. U tří ze čtyř úřadů však nejsou k dispozici však údaje o přístavu prvního nástupu a posledního výstupu cestujících. Jeden z úřadů tyto informace získává, avšak pouze na dobrovolném základě.

Co se týče metodiky, uplatňuje Chorvatsko pro sběr údajů zásadu teritoriality. Údaje o všech plavidlech připlouvajících do přístavů na chorvatských vnitrozemských vodních cestách a z nich vyplouvajících se shromažďují bez ohledu na zemi registrace plavidla. Sběr údajů o osobní dopravě je tedy v souladu se statistikou přepravy zboží, jelikož zahrnuje vnitrostátní a mezinárodní přepravu cestujících.

Co se týče údajů o říčních plavbách, není k dispozici přístav prvního nástupu a posledního výstupu cestujících a není možné určit region nástupu a výstupu. To se může v budoucnu změnit, až budou k dispozici administrativní zdroje údajů. Pokud jde údaje o výletních osobních lodích, měla by se pro malé přepravní činnosti stanovit prahová hodnota pro vykazování, zohledňující nákladovou efektivnost a důvěrnost. Co se týče přepravy cestujících na trajektech, správy přístavu shromažďují údaje o počtech cestujících pro své vlastní potřeby a každoročně vyžadují údaje od majitelů plavidel, koncesionářů, obcí a společností provozujících trajekty. Chorvatsko se domnívá, že by definice trajektů měla být podrobnější.

Německo

Statistický registr ekonomických subjektů se považuje za zdroj údajů a používá se jak k analýze souboru podniků, tak i k přípravě a koordinaci průzkumů. Obsahuje informace o právních jednotkách, společnostech a jejich lokálních jednotkách a o propojení jednotek registru. Dalším zdrojem údajů jsou strukturální podnikové statistiky, které poskytují informace o výrobě, strukturálních nákladech, stálých aktivech, zaměstnanosti a každoročně generovaných informacích o demografii podniků.

Průzkumy podniků zapojených do dopravy po vnitrozemských vodních cestách se provádějí každoročně. Zahrnují informace o druhu vnitrozemské plavby, počtu osob zaměstnaných v oblasti vnitrozemských plaveb, obratu z činností, kapacitě, nosnosti, prostoru a výkonu motoru plavidel.

Kromě toho jsou dostupné čtvrtletní údaje o obratu pro cestující po vnitrozemských plavebních trasách a neočekává se, že provádění nařízení (EU) 2019/2152 o evropských podnikových statistikách[4] změní obsah údajů, které jsou v současnosti poskytovány.

[4] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2152 ze dne 27. listopadu 2019 o evropských podnikových statistikách a zrušení deseti právních aktů v oblasti podnikových statistik (Úř. věst. L 327, 17.12.2019, s. 1).

Ústřední komise pro plavbu na Rýně poskytuje údaje o sledování trhu evropských plaveb po vnitrozemských vodních cestách, včetně informací o velikosti loďstva a nabídce a poptávce po říčních plavbách a výletních osobních lodích. Základní informace o odvětví říčních plaveb zveřejňuje rovněž sdružení River Cruise Community of Interests (Zájmové společenství pro říční plavby).

Statistiky předložené Německem zahrnují pouze společnosti se sídlem v této zemi, což ústí v nedostatek informací o službách poskytovaných zahraničními společnostmi.

Ústřední soubor o stavu vnitrozemských vodních plavidel (ZBBD) poskytuje administrativní údaje o stavu plavidel pro tabulku C1, z nichž je možné získávat informace na požadované úrovni podrobností.

Jelikož nebylo možné určit zdroj, který obsahuje informace o zahraničních společnostech ve strukturované, úplné a spolehlivé podobě, zahrnula studie pouze společnosti se sídlem v Německu.

Co se týče metodiky, byl proveden výzkum alternativních zdrojů údajů (např. administrativních údajů), ale závěrem je, že tyto alternativní zdroje nejsou k dispozici.

Pro účely průzkumu byl sestaven on-line dotazník, který byl navržen pro použití všemi podniky bez ohledu na jejich tržní segment. Jednotky průzkumu se zakládaly na právních jednotkách, jež tyto podniky tvoří, jak je stanoveno ve vnitrostátních právních předpisech o statistických jednotkách.

V rámci průzkumu podniků nedošlo ke sběru žádných kvantitativních informací. Namísto toho byly podniky dotazovány na to, zda jsou příslušné údaje dostupné a jaké náklady souvisejí s jejich sběrem. Jelikož není možné podnikům uložit povinnost poskytnout informace, byl zvolen tento přístup.

Nizozemsko

Zdroje údajů pocházejí z referenčního rámce lodí, v němž řada institucí musí zaznamenávat informace související s loděmi. Většina informací však není aktuální nebo instituce nemají komplexní přehled nezbytných informací. Existující údaje by se mohly využít k tvorbě tabulky C1 a později by mohly být doplněny informacemi poskytnutými provozovateli lodí.

Další zdroj představuje osobní doprava. Říční informační systém vyměňuje informace o lodích na vnitrozemských vodních cestách, včetně informací o osobní dopravě, trasách a nákladu. Vzhledem k tomu, že je v říčním informačním systému zaregistrovaná jen malá část osobních lodí, nemají údaje dostatečnou kvalitu. Přepravci mohou dobrovolně poskytnout počet cestujících na lodi nahraný v AIS a vzhledem k omezenému přístupu k němu je pravděpodobné, že údaje z AIS nebudou úplné.

Dalším zdrojem údajů je referenční rámec podniků a podniky v registru sloužily jako základní soubor pro pilotní studii. Problém však představuje skutečnost, že registr obsahuje pouze podniky, které mají jako hlavní činnost osobní dopravu po vnitrozemských vodních cestách, a neobsahuje informace o lodích vlastněných či provozovaných podniky.

Údaje byly shromážděny prostřednictvím internetového průzkumu, na nějž se použila prahová hodnota více než dvanácti cestujících. Míra odpovědí na internetový průzkum byla přibližně 50 %.

Odpovědi na průzkum ukázaly nedostatek zřetelného odlišení mezi trajekty a městskou a regionální dopravou. Proto se doporučuje mít buď konkrétnější definici trajektu, nebo integrovat trajekty a městskou a regionální dopravu do jedné kategorie.

Polsko

Údaje o cestujících se získávají prostřednictvím dotazníku, jenž je adresovaný přímo subjektům registrovaným v Polsku, které přepravují cestující. Studie se tedy nevztahovala na subjekty registrované v zemích mimo Polsko, které převážejí cestující po polských vnitrozemských vodních cestách. Polsko vybralo subjekty z vnitrostátního úředního registru vnitrostátní ekonomiky, jehož hlavními registrovanými činnostmi jsou osobní doprava a přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách, a to na základě polské klasifikace činností. Provozovatelům poskytujícím služby osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách byl zaslán on-line elektronický dotazník.

Údaje o osobních lodích na vnitrozemských vodních cestách registrovaných v Polsku byly získány z registrů, jež uchovávají orgány v oblasti vnitrozemských vodních cest. Rozdíl mezi plavidly pro říční plavbu a výletními osobními loděmi na vnitrozemských vodních cestách nevyplývá přímo z registru, ale z technické dokumentace registrovaného plavidla. V Polsku se plavidla registrují podle typu plavidla a ne podle funkce, kterou vykonávají. Na základě technických údajů jsou plavidla se dvanácti a více sedadly pro cestující rozdělena na plavidla s kabinami pro cestující a bez nich. Není možné odlišit registrovaná dopravní plavidla od městských dopravních plavidel, protože tyto služby mohou být provozovány plavidly registrovanými jako výletní lodě na vnitrozemských vodních cestách i těmi, která jsou registrována jako ostatní nevýletní lodě.

K vyhledávání podstatného obsahu a určení podniků, které jsou v rámci polské klasifikace činností klasifikovány jako „osobní doprava po vnitrozemských vodních cestách“ a „přeprava zboží po vnitrozemských vodních cestách“, bylo rovněž použito automatické stahování údajů z webových stránek.

Ke tvorbě průzkumu byly kromě toho použity informace z průmyslových časopisů, sdružení, iniciativ a institucí souvisejících s vnitrozemskou vodní dopravou a také informace získané ze sledování médií.

Dalším zdrojem využitým při tvorbě průzkumu byly pro účely ověření informace získané během statutárního čtvrtletního průzkumu o počtu plavidel podílejících se na vnitrozemské vodní dopravě.

Osobní doprava po vnitrozemských vodních cestách představuje pouze 0,3 % z celkového počtu cestujících napříč všemi způsoby dopravy, s výjimkou veřejné dopravy. Vnitrostátní vnitrozemské vodní cesty proto v osobní dopravě v Polsku hrají jen okrajovou roli.

Rumunsko

Za účelem získání ukazatelů pro statistiky o dopravě po vnitrozemských vodních cestách byly údaje shromažďovány prostřednictvím čtvrtletního průzkumu v roce 2019. V rámci tohoto projektu orgány vyvinuly elektronický nástroj pro sběr údajů na základě metodiky Eurostatu.

Údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách byly shromažďovány od provozovatelů s povolením poskytovat tento druh dopravy, kteří se do průzkumu sami

zaregistrovali. Údaje o výletních plavbách po vnitrozemských vodních cestách byly získány od regionálních správ přístavu a oprávněných společností.

Dotazník shromáždil údaje pro ukazatele v datových souborech A1, A2 a B1. Údaje o registrovaných cestujících se vztahují na cestující přepravované plavidly vnitrozemské plavby. V datovém souboru B1 se ukazatel osobokilometrů počítá sečtením výsledku počtu cestujících, který se vynásobí vzdáleností v kilometrech, jež tito cestující skutečně urazili. Ukazatel pro přepravené cestující je agregován v datovém souboru A1 počet cestujících je sečten podle výchozího místa / destinace. Ukazatel osobokilometrů pro cestující na výletních lodích v datovém souboru A2 se vypočte podle druhu výletní plavby a vzdálenosti, kterou loď urazila na území Rumunska. Údaje jsou agregovány podle druhu výletní plavby, státní příslušnosti lodě, regionu nástupu/výstupu a počtu cest.

Pro účely informací o přístavech nástupu a výstupu byl ze seznamu přístavů pro přepravu zboží po vnitrozemských vodních cestách vybrán seznam přístavů nabízejících osobní dopravu. Tento seznam byl doplněn zahrnutím přístavů, jejichž činnosti zahrnují výhradně osobní dopravu po vnitrozemských vodních cestách.

Zdrojem údajů o cestujících na výletních lodích proplouvajících přístavy na Dunaji byly regionální správy přístavu. Informace týkající se výchozího místa a destinace výletní plavby, které kapitán lodě sdělil zástupci regionální správy přístavu, byly použity ke stanovení vzdálenosti, již loď urazila na území Rumunska. Vzdálenost, vyjádřená v kilometrech, byla vypočítána na základě navigační mapy Dunaje a polohy přístavů v seznamu přístavů pro vnitrozemské vodní cesty.

Pro účely datového souboru C1 byla statistika o počtu plavidel registrovaných v zemi podle typu, kapacity a stáří plavidla založena na údajích z Rumunského námořního úřadu.

Švédsko

Obchodní rejstřík, který poskytuje výběr údajů od společností, představuje jeden ze zdrojů údajů ve Švédsku. Dalším zdrojem je registr (systém dohledu), který zahrnuje plavidla s kapacitou více než dvanácti cestujících, obchodní plavidla o délce alespoň pět metrů a rekreační plavidla přesahující 12 metrů. Tento registr je povinný pro všechny osobní lodě a obsahuje informace o registrovaných vlastnících a subjektu registrovanému jako společnost. Kromě toho se za zdroj údajů považuje švédská odvětvová organizace pro vlastníky obchodních plavidel operujících na vnitrostátní úrovni, jež slouží k doplnění ostatních zdrojů vzhledem ke značnému překrývání, pokud jde o společnosti a plavidla. Informace o trasách a četnosti odjezdu u trajektových linek veřejné dopravy je nadto možné získat ze švédské spolupráce společností veřejné dopravy. Rovněž je možné prostřednictvím odpovídačů AIS sledovat polohu plavidel a jejich pohyb.

Co se týče metodiky, byl ke sběru informací o plavidle, ujetých kilometrech a počtu cestujících využit on-line dotazník. Míra odpovědí byla přibližně 50 % a údajů bylo dostatek k vytvoření závěrů o budoucím sběru údajů.

S ohledem na jedinečné podmínky Švédska související s vodní dopravou kolem pobřeží navrhuje Švédsko zavést jako dodatečnou kategorii plavidel „souostrovní dopravu“.

2.2. PROVEDITELNOST, NÁKLADY, ZÁTĚŽ A STATISTICKÁ KVALITA

Tento oddíl představuje shrnutí posouzení sedmi zemí týkající se proveditelnosti, nákladů, zátěže a statistické kvality sběru údajů.

Rakousko

U říčních plaveb se považuje za proveditelné vytvářet statistiky osobní dopravy kombinací údajů z AIS, automatického stahování údajů z webových stránek a míry obsazenosti cestujícími. Rozhovory s několika rakouskými společnostmi vedly k dodatečným informacím o tomto odvětví, protože však rakouské společnosti nabízející výletní plavby představují menšinu společností, které v zemi nabízejí výletní plavby, nebyl by sběr údajů o cestujících pouze od nich dostatečný.

Co se týče osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách mimo říční plavby, považuje se za vhodný způsob tvorby příslušné statistiky sestavení dotazníku pro společnosti. Údaje z AIS by se rovněž mohly využít k odhadu kilometrů a ověření nahlášených vzdáleností.

Rakousko navrhuje zřízení lodního rejstříku na základě země registrace, a to pouze na základě údajů z AIS. Vzhledem k tomu, že v Rakousku v současnosti není k dispozici aktuální lodní rejstřík, mohl by se vytvořit nový na základě informací z AIS o rakouských lodích, nebo by bylo možné digitalizovat a aktualizovat ten stávající.

Pokud by se údaje o cestujících měly shromažďovat pravidelně, bylo by nutné vytvořit vhodnou IT infrastrukturu odpovídající systémům, jež se používají ke sběru ostatních údajů. Dále je třeba zvážit náklady na odpovídající předběžnou dobu sběru. U prvního roku sběru údajů jsou tyto náklady obzvláště vysoké. Kromě toho je třeba zohlednit zdroje pro vybudování a údržbu systému pro automatické stahování dat z webových stránek.

S cílem zajistit statistickou kvalitu a zlepšit metodiku by měla existovat povinnost předat údaje z AIS namísto kapacity plavidla pro přepravu cestujících. Předání pouze regionu nástupu a regionu výstupu jako nejzazšího bodu výletní plavby by kromě toho vedlo k podhodnocení vypočtené vzdálenosti. Tento problém by se dal řešit, pokud by země byly schopny předat osobokilometry pro výletní plavby, stejně jako je tomu u přepravy zboží.

Chorvatsko

Sběr údajů o cestujících se obecně považuje za proveditelný. Údaje o zemi/regionu nástupu a výstupu nejsou ve většině případů dostupné nebo jsou dostupné jen částečně a nebylo možné určit typ každé plavby. Proto by bylo lepší shromažďovat a zveřejňovat údaje o osobní dopravě v přístavech pro vnitrozemské vodní cesty než údaje o počtu přepravených cestujících, jelikož údaje o cestujících, kteří nastoupí a vystoupí v každém přístavu, jsou dostupné.

Náklady na provádění pravidelných statistických zjišťování o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách jsou přijatelné, stejně jako je tomu u zátěže spojené s podáváním zpráv pro správu přístavu. Digitalizace průzkumu a využití administrativních údajů z ministerstva by náklady a zátěž spojenou s podáváním zpráv ještě více snížily.

Chorvatsko došlo k závěru, že údaje shromážděné prostřednictvím pilotní studie jsou kvalitní.

Německo

Co se týče proveditelnosti, mohou být v některých případech využity administrativní údaje, nebo budou k dispozici jako zdroj údajů v budoucnu bez potřeby průzkumu podniků. Průzkum podniků je však nezbytný k získání údajů o vlastnostech přepravy cestujících pro tabulky A1, A2 a B1.

Pokud jde o statistickou kvalitu, uvedly podniky několik problémů s podáváním zpráv. Co se týče požadavků na informace pro B1, nemají tři pětiny podniků k dispozici informace požadované pro výpočet osobokilometrů. Přibližně polovina podniků nemá informace požadované pro tabulky A1 a A2. Podniky proto budou muset pracovat s odhady, což bude mít dopad na kvalitu informací. V této souvislosti je možné zvážit podávání zpráv ve víceletých intervalech.

Problém s vnitrostátními dopravními službami poskytovanými zahraničními podniky by bylo možné řešit zřízením evropského registru podniků.

Co se týče zátěže podniků, je potřeba omezit seznam sbíraných vlastností na ty, které jsou nezbytné, snížit zátěž pro menší podniky a udělit výjimku mikropodnikům. Za mezní bod by se měla považovat kapacita pro přepravu 12 cestujících.

Roční náklady projektu o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách se pro podniky odhadují na přibližně 100 000 EUR. Pro veřejné orgány a statistický úřad se bude jednat o celkové jednorázové náklady ve výši přibližně 640 000 EUR a roční provozní náklady ve výši přibližně 135 000 EUR.

Nizozemsko

Nizozemsko považuje tvorbu statistik o osobní dopravě za proveditelnou a mnoho stran kontaktovaných za účelem průzkumu projevilo zájem o související statistické informace. K propojení lodí a společnosti a převedení vzorku údajů na celou populaci je však potřeba další průzkum. Většinu proměnných je možné získat od společností, existují však obavy týkající se osobokilometrů, jelikož průzkum ukázal, že je pro společnosti nabízející denní výlety stanovení těchto údajů obtížné. Kvalita údajů o vlastnostech lodí není v současné databázi dostačující, ale v dlouhodobém horizontu by mohla být zlepšena prostřednictvím aktuální evropské databáze lodí.

Co se týče statistické kvality, vyskytují se zde problémy u zahraničních společností operujících na nizozemských vodních cestách, což má za následek neúplné pokrytí zahraničních společností. Především údaje o počtu cestujících a osobokilometrech představují problém, který by bylo možné řešit alespoň částečně výměnou údajů o příslušných evropských společnostech. Jelikož zahraniční společnosti představují významnou část osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách v Nizozemsku, zejména na trhu v oblasti říčních plaveb, je třeba metodiku vytvořit tak, aby vynahradila chybějící údaje.

Nizozemsko doporučuje použití prahové hodnoty kapacity plavidla pro přepravu cestujících, kterou by bylo více než dvanáct cestujících, použití dalšího omezení, aby byla zahrnuta pouze motorizovaná plavidla, ne plachetní lodě, a zvážit nahrazení výrazu „typ plavidla“ výrazem „typ cesty“. Navrhuje se shromažďovat údaje na roční bázi a provádět průzkum na začátku roku. Rovněž by měla být použita „zásada teritoriality“.

Nizozemsko zdůrazňuje význam nepřetěžování menších společností nebo společností s komplikovanými trasami například tím, že od nich nebude vyžadováno roční podávání zpráv.

Náklady na nové statistiky o osobní dopravě zahrnují další metodologický výzkum, použití údajů ze vzorku na populaci a tvorbu a provedení nového průzkumu a analýzy. Tyto náklady se odhadují na přibližně 76 000 EUR.

Polsko

Sběr statistických údajů o cestujících po vnitrozemských vodních cestách je v podstatě proveditelný, i když s určitými omezeními.

Datový soubor A1 neobsahuje údaje o počtu cestujících přepravených po vnitrozemských vodních cestách plavidly pro říční plavbu, protože subjekty, na něž se pilotní studie vztahuje, nepoužívaly tento typ plavidla. Rovněž nebyla zaznamenávána osobní doprava prostřednictvím plavidel, která jsou v souboru klasifikována jako „neznámá“. Pro datový soubor B1, založený na analýze trhu s osobní dopravou, byly získány informace o plavidlech pro říční plavbu operujících pod zahraničními vlajkami, které rovněž vplouvají do námořních přístavů.

Pilotní studie pomohla vytvořit datové soubory A1 a B1. Na základě údajů získaných od přístavního orgánu však není možné vyplnit datový soubor A2, protože je známý pouze počet cestujících, kteří se vrátili na palubu po výstupu, a celkový počet přepravených cestujících tedy není znám. Dalším problémem je skutečnost, že údaje o počtu cestujících poskytuje správa přístavu hromadně za celý měsíc a ne odděleně za každou plavbu.

Datový soubor C1 bylo možné vytvořit na základě údajů, jež byly získány prostřednictvím průzkumu. Oficiální statistiky poskytují informace o počtu osobních lodí registrovaných v zemi, ale tyto údaje u plavidel jednotlivých typů neobsahují upřesňující rozdělení podle stáří a nosnosti plavidla. Za rejstříky plavidel vnitrozemské plavby odpovídají úřady pro vnitrozemské vodní cesty.

Na základě získaných údajů nebylo možné mezi registrovanými plavidly rozlišit lodě městské dopravy.

Kvalita výsledků pilotní studie byla vyhodnocena jako uspokojivá. U podniků se údaje o počtu přepravených cestujících odhadují podle počtu prodaných jízdenek a míře zatížení plavidla nákladem. Podobně byla kvalita dostupných údajů pro registrované osobní lodě na vnitrozemských vodních cestách považována za uspokojivou. Údaje byly získány z administrativních registrů v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

S ohledem na zjištěné obtíže představovala největší problém správná identifikace subjektů provádějících činnosti v oblasti osobní dopravy. Subjekty vykonávající tyto činnosti často neuchovávají přesné záznamy o údajích, na něž se průzkum vztahuje. Proto se tyto údaje často odhadují na základě průměrné kapacity plavidla, což představuje obtíže při ověřování toho, zda jsou správné.

Co se týče nákladů a zátěže, byla během mnoha let prováděna studie s užším rozsahem týkající se registrovaných osobních lodí na vnitrozemské vodní cesty. Vzhledem k rozsahu údajů, které se v současnosti získávají z oficiálních statistik, jež jsou založeny na druhotném využití administrativních zdrojů, byla dodatečná zátěž související s rozšířením rozsahu vyhodnocena jako zanedbatelná. Využití administrativních zdrojů ke tvorbě nových statistik s sebou rovněž nenese významné náklady.

Pokud by se měl rozsah současného průzkumu rozšířit tak, aby zahrnoval informace o směru osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách a subjekty poskytující dopravu trajektem a plavidla městské dopravy, mohlo by to pro společnosti znamenat dodatečnou zátěž a

náklady. Vzhledem k tomu, že by to znamenalo pouze rozšíření stávajícího průzkumu, by však dodatečná zátěž byla nevýznamná.

Rumunsko

Za účelem sběru údajů byly územním statistickým úřadům poštou zaslány statistický dotazník, metodický přístup a doplňkové specifikace.

Proměnné týkající se počtu cestujících podle typu plavidla ve vnitrostátní dopravě byly k dispozici a byly poskytnuty respondentům v souladu s metodickými požadavky, tyto proměnné je možné zahrnout do obvyklého sestavování údajů. Sběr údajů o počtu přepravených cestujících podle přístavu nástupu/výstupu byl proveden bez jakýchkoli problémů při zpracování.

Sběr a sestavování údajů o výletních osobních lodích, trajektech a plavidlech městské a regionální dopravy jsou proveditelné a je možné je organizovat pravidelně (čtvrtletně anebo ročně). Podrobný sběr proměnných o kapacitě a stáří lodí, týkající se počtu lodí registrovaných Rumunským námořním úřadem, byl dále proveden bez jakýchkoli problémů s interpretací metodiky. Údaje nezbytné k dokončení datového souboru C1 je proto možné shromažďovat a předávat ročně.

S ohledem na udržení kvality údajů však není možné sběr údajů provádět o výletních lodích na vnitrozemských vodních cestách. Zjištěné problémy souvisejí hlavně se spolehlivostí údajů o cestujících na plavbách po Dunaji a jsou způsobeny subjektivním způsobem, jakým se informace zpracovávají: sem patří zjištění výchozího místa / destinace plavby, uražená vzdálenost, počet cestujících a typ plavby. Z tohoto důvodu bude tento typ údajů o výletních lodích z ročního sestavování údajů vyřazen.

Ohledně sběru statistických údajů o osobní dopravě nebyla oznámena žádná dodatečná zátěž a nebyly uvedeny dodatečné náklady.

Švédsko

Švédsko potvrzuje, že je možné shromažďovat údaje pro všechny přepravené cestující a množství uražených kilometrů, aby bylo možné vypočítat osobokilometry. I když někteří respondenti v současnosti neměří plavidlové kilometry, bylo by možné tyto údaje získat, pokud by systémy byly přenastaveny. Proto je možné získat statistiky cestujících ohledně pohybů plavidel po vnitrozemských vodních cestách, i když s určitými obtížemi. Tyto obtíže souvisejí hlavně s údaji o osobokilometrech a zveřejňováním údajů týkajících se typu plavidla.

Co se týče statistické kvality, nebude Švédsko moci poskytnout úplné údaje pro tabulky A1 a A2 pro plavidla pro říční plavby s kabinami na přenocování, i když tyto obtíže by bylo možné překonat upraveným rozdělením. Údaje z registru dále není možné použít k poskytnutí všech údajů pro tabulku C1. Chybí údaje týkající se plavidel pro říční plavby, výletních osobních lodí a plavidel městské/regionální dopravy, přičemž je možné podat zprávu pouze o plavidlech klasifikovaných jako trajekty.

Veškerý budoucí sběr údajů bude muset jasně uvést účel sběru. V případě trvalého průzkumu bude uložena povinnost podávat zprávy.

Co se týče zátěže, většina respondentů byla schopna rychle poskytnout požadované informace a většina respondentů uvedla, že dotazník nebyl příliš náročný. Švédsko proto dospělo k závěru, že zátěž spojená s podáváním zpráv je mírná.

Za účelem usnadnění situace pro respondenty a snížení nákladů by se údaje mohly získávat z AIS a osobokilometry by tedy mohly být vypočítány. Co se týče přínosů pro uživatele, mohly by se statistiky o osobní dopravě využívat při sledování trendů, rozvoji trhu a obecném externím monitorování.

Švédsko považuje náklady, měřené v čase na respondenta, za relativně nízké a odhaduje, že se jedná o méně než 60 000 SEK na jeden průzkum.

2.3. SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ PILOTNÍCH STUDIÍ

Sedm pilotních studií poskytuje přehled o proveditelnosti sběru údajů o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách. Hlavní připomínky zúčastněných zemí jsou popsány v jejich podrobných zprávách a shrnuty níže.

Studie ukázaly, že ve sběru údajů o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách mezi těmito sedmi zeměmi existují významné rozdíly, a že tudíž není vhodné srovnávat všechny získané ukazatele.

Studie odhalily širokou řadu zdrojů údajů, na nichž je možné založit statistiky o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách. Nejvíce zmiňovanými zdroji byly automatické stahování dat z webových stránek, zvýšené využívání AIS a lodní rejstříky. Dalšími významnými zdroji jsou správy přístavu, přístavní orgány, statistické registry ekonomických subjektů, strukturální statistiky podniků, údaje o krátkodobém obratu, říční informační systém a externí poskytovatelé údajů.

Existující administrativní údaje nejsou dostatečně komplexní k tomu, aby splnily požadavky spolehlivého sběru statistických údajů. Aby došlo k doplnění různých zdrojů a získání úplnějších a standardizovaných údajů, bylo by nutné provést cílenější průzkumy. Míra, do níž by byly nutné další cílené průzkumy, se mezi danými sedmi zeměmi liší.

Je nutné zlepšit současné zdroje s ohledem na objem a kvalitu údajů, aby poskytovaly informace potřebné pro tabulky A1 (počet přepravených cestujících podle země nástupu, země výstupu, druhu dopravy a druhu plavidla), A2 (říční plavby – počet cestujících, osobokilometry a počet cest podle regionu nástupu, regionu výstupu, státu registrace plavidla a druhu plavby), B1 (počet osobokilometrů ujetých podle druhu plavidla, kterým je plavidlo jiné než plavidlo pro říční plavbu) a C1 (počet plavidel registrovaných v zemi podle typu, kapacity a stáří plavidla). Za současného stavu není všech sedm zemí s to poskytnout všechny proměnné.

Pilotní studie poukázaly na problémy s kvalitou související s nedostatky administrativních údajů a vykazováním ze strany společností. Zvláštní problémy byly zjištěny u osobokilometrů, jelikož mnoho společností nedokáže poskytnout všechny informace požadované k výpočtu osobokilometrů, rovněž byly často zmiňovány potíže s vykazováním týkající se denních výletů a průměrné míry obsazenosti. Některé společnosti kromě toho nemají k dispozici všechny požadované informace v případě pronájmu lodí nebo určitých nabídek jízdenek. Vzhledem k těmto nedostatkům musí společnosti provádět odhady, což má dopad na kvalitu informací, jež poskytují.

Chybějící informace v lodních rejstřících ovlivňují podávání zpráv o plavidlech a jedním ze způsobů, jak shromažďovat údaje o plavidlech, je propojit průzkum přímo s registry ekonomických subjektů. Tímto způsobem jsou plavidla identifikována prostřednictvím společnosti, která je vlastní. V registrech ekonomických subjektů jsou však ve třídě 50.30 NACE/Rev.2 uvedeny pouze společnosti, které poskytují osobní dopravu po vnitrozemských vodních cestách jako hlavní činnost. Společnosti, které poskytují osobní dopravu po vnitrozemských vodních cestách jako druhotnou činnost, jsou následně vynechány, i když tvoří významný objem tohoto druhu dopravy.

Studie poukázaly na zvláštní problém týkající se podávání zpráv o vnitrostátní dopravě, kterou poskytují zahraniční společnosti. Zahraniční společnosti nemají za povinnost oznamovat vnitrostátním orgánům, že poskytují osobní dopravu. Spolehlivé a strukturované informace o zahraničních společnostech a jejich službách chybějí a evropský lodní rejstřík by pro problém vnitrostátní dopravy poskytované zahraničními společnostmi mohl být řešením.

Obecně lze říci, že je třeba požadavky na podrobné údaje sladit se zjednodušením metodiky, aby se snížila zátěž pro podniky. Země, které předložily pilotní studie, zdůraznily potřebu snížit zátěž sběru údajů, která je vysoká zejména pro menší společnosti. Existují různé způsoby, jak lze tuto zátěž snížit: prahová hodnota kapacity plavidla by měl být stanoven na více než dvanáct cestujících; pro podávání zpráv o činnostech v oblasti dopravy by měly být zavedeny víceleté intervaly a malé společnosti by měly být osvobozeny od povinnosti podávat zprávy. Zátěž by bylo možné dále snížit omezením působnosti na motorizovaná plavidla. Plachetní lodě, které obvykle provozují malé společnosti a které mají velké rozdíly v trasách plaveb, by byly osvobozeny od povinnosti podávat zprávy.

Vzhledem k problémům s definicí by trajekty mohly být definovány konkrétněji nebo by se doprava trajektem mohla integrovat do městské/regionální dopravy. S ohledem na jedinečné podmínky vodní dopravy ve Švédsku by mohlo být zohledněno zavedení dodatečné kategorie pro „souostrovní dopravu“.

Na základě studií se odhadované náklady na sběr údajů mezi zeměmi výrazně liší. Žádná země nepovažuje náklady za neúměrné k přínosům, mezi náklady v jednotlivých zemích jsou však výrazné rozdíly. Některé země považují za snadné začlenit sběr údajů o osobní dopravě do své současné práce, zatímco jiné zohledňují výdaje související s novou infrastrukturou, kterou by bylo potřeba vytvořit.

Souhrnně lze říci, že i když existují určité nedostatky v údajích, je podle sedmi pilotních studií tvorba tabulek A1, A2, B1 a C1 v podstatě proveditelná.

3. VÝSLEDKY PRŮZKUMU O STATISTIKÁCH OSOBNÍ DOPRAVY PROVEDENÉHO V BŘEZNU 2020

V březnu 2020 provedl Eurostat průzkum s cílem získat od všech zemí EU, které využívají vnitrozemské vodní cesty pro dopravu, přehled zohledňující různé aspekty statistik osobní dopravy. Otázky se zaměřovaly na náklady a dodatečnou zátěž sběru údajů, důvody pro neshromažďování údajů o cestujících a proveditelnost sběru údajů v budoucnu.

3.1. VŠEOBECNÉ INFORMACE

Na průzkum odpovědělo celkem patnáct zemí. Devět z těchto zemí odpovědělo, že již určité údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách shromažďují, a šest odpovědělo, že tyto údaje neshromažďují.

3.2. NÁKLADY NA SBĚR ÚDAJŮ O OSOBNÍ DOPRAVĚ PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH S OHLEDEM NA FINANČNÍ A LIDSKÉ ZDROJE

V zemích, které v současnosti shromažďují statistiky o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách, se náklady a zátěž nepovažují za nepřiměřené. Tři země hodnotily náklady na sběr údajů s ohledem na finanční i lidské zdroje jako minimální. Tyto země však poznamenaly, že současná pracovní síla je malá a že práci na vyplnění dotazníku, shromažďování a kontrole údajů a agregaci a přípravě údajů ke zveřejnění vykonává několik oddělení.

Údaje se shromažďují na velmi omezené a obecné úrovni, přičemž v tomto segmentu trhu funguje jen několik malých společností. Statistické zprávy se předkládají příslušným oddělením pro přípravu údajů a zveřejňují se pouze údaje, které jsou agregovány na úrovni země.

Země poznamenaly, že informace o nákladech na statistiky o osobní dopravě nebylo možné poskytnout odděleně, protože tyto náklady spadají do celkových nákladů poskytování statistik o dopravě po vnitrozemských vodních cestách, pro něž se údaje shromažďují na roční bázi prostřednictvím zvláštního průzkumu. Jedna země poznamenala, že finanční zdroje zahrnují hlavně veškeré výdaje přímo či nepřímo související se shromažďováním statistických údajů, jako jsou platy zaměstnanců, IT infrastruktura, elektřina atd.

3.3. DODATEČNÁ ZÁTĚŽ SBĚRU ÚDAJŮ O OSOBNÍ DOPRAVĚ PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

Země podaly zprávu o široké škále dodatečných zátěží, které v rámci sběru údajů o cestujících objevily.

Tři země poznamenaly, že dodatečné zátěži nečelily.

Ostatní země se vyjádřily k přípravě vnitrostátní metodiky a zdůraznily zátěž spojenou s určením dodatečných zdrojů údajů, sestavováním informací z různých zdrojů údajů a také opakovaným kontaktováním respondentů za účelem objasnění. Jako další zátěž byl označen časový horizont pro přijetí vnitrostátních právních předpisů a za hlavní zátěž při modernizaci a zavádění statistických informačních systémů byly považovány časový horizont a finanční zdroje.

Další poznámka se týkala zdrojů, z nichž se údaje shromažďují. Mezi zdroje patří administrativní registry, přístavy, regionální výbory cestovního ruchu i společnosti, které poskytují dopravu po vnitrozemských vodních cestách, a obce, které řídí a poskytují dopravní služby.

Jedna země poznamenala, že údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách se shromažďují, ale nelze je zpracovávat. Další země upřesnila, že se shromažďují pouze informace o dopravě prostřednictvím osobních lodí a trajektů, ale ne o dopravě prostřednictvím výletních lodí, výletních osobních lodí, turistických plavidel, vodních autobusů a vodních taxi.

3.4. DŮVODY ZEMÍ PRO NESHROMAŽĎOVÁNÍ ÚDAJŮ O OSOBNÍ DOPRAVĚ PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH

Země, které neshromažďují údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách, uvedly, že po těchto údajích není dostatečná poptávka ze strany uživatelů. Jako další důvod bylo zmíněno, že k tomu neexistuje žádná právní povinnost.

Jedna země uvedla jako hlavní argument proti sběru údajů o osobní dopravě vysokou administrativní zátěž pro velké množství malých a společností fungujících v tomto odvětví. Údaje od jiných vládních organizací (ani od obchodních subjektů) nejsou k dispozici. Kromě toho na vnitrozemských vodních cestách této konkrétní země operuje významný počet zahraničních společností (z EU a mimo EU), z čehož lze usuzovat, že je získávání údajů od zahraničních společností problematické.

Jedna země výslovně uvedla, že nemá žádné cestující, kteří by byli přepravování po vnitrozemských vodních cestách, jelikož má pouze malý počet vnitrozemských vodních cest a tyto se využívají výhradně k rekreačním účelům, a další dvě země poukázaly na malý počet cestujících přepravených po vnitrozemských vodních cestách.

3.5. PROVEDITELNOST SBĚRU ÚDAJŮ O OSOBNÍ DOPRAVĚ PO VNITROZEMSKÝCH VODNÍCH CESTÁCH A ZÁMĚR SHROMAŽĎOVAT TYTO ÚDAJE V BUDOUCNU

Některé ze zemí, které v současnosti údaje o osobní dopravě neshromažďují, zmínily, že by pro ně vzhledem k omezenému objemu osobní dopravy po vnitrozemských vodních cestách ve srovnání s jinými druhy dopravy sběr údajů představoval zátěž.

Tři země tuto otázku zodpověděly na základě výsledků svých vlastních pilotních studií. Jedna z těchto zemí uvedla, že by se před sběrem údajů měly zohlednit definice a prahové hodnoty. Další země se domnívala, že je sběr údajů o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách proveditelný v blízké budoucnosti. Tato země upřesnila, že probíhá proces ke zřízení nového informačního systému pro vnitrozemské vodní cesty, který by v budoucnu mohl být využit jako administrativní zdroj údajů pro údaje o zboží i cestujících.

Jedna země potvrdila, že údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách plánuje začít shromažďovat. Dvě země uvedly, že tyto údaje nemají v plánu shromažďovat, a další dvě země by údaje začaly shromažďovat pouze v případě, že by existovala právní povinnost tak činit.

4. ZÁVĚRY

Komise konstatuje, že těchto sedm pilotních studií proveditelnost sběru údajů o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách důkladně prozkoumalo. Zúčastněné země považují sběr údajů o cestujících do větší či menší míry za proveditelný.

Studie odhalily rozdíly v parametrech, které ovlivňují sběr údajů o cestujících v jednotlivých zemích, jako jsou zdroje údajů, typy plavidel používaných pro dopravu po vnitrozemských vodních cestách a fyzická geografie zemí. I když všechny pilotní studie rozeznávají celou řadu zdrojů údajů, od administrativních údajů po automatické stahování dat z webových

stránek, uznávají také potřebu snížit zátěž související s podáváním zpráv pro malé podniky. Zdůrazňují, že úsilí, které se má investovat, musí být úměrné podílu vnitrozemských vodních cest na všech způsobech osobní dopravy. V souvislosti s kvalitou a chybějícími údaji rovněž vyvstávají obavy. Náklady na sběr údajů se mezi jednotlivými zeměmi výrazně liší a souvisejí s rozsahem, do nějž se vnitrozemské vodní cesty v každé zemi využívají k osobní dopravě.

Pilotní studie ukázaly, že by v sedmi zúčastněných zemích bylo možné shromažďovat údaje o osobní dopravě po vnitrozemských vodních cestách do určité míry, ale potřeba po údajích by se musela vyrovnat s dostupností informací a zátěží pro respondenty.