EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.2.12.
COM(2021) 59 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a tagállamok által a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikákkal kapcsolatban az (EU) 2018/974 rendelet 5. cikkének (3) bekezdése értelmében elvégzett kísérleti tanulmányok eredményeiről

1. BEVEZETÉS ÉS HÁTTÉR

Európában a belvízi utak fontos szerepet játszanak a közlekedési rendszerben, és hatalmas a lehetőség a szerepük növelésére. Az Európai Unióban 20 tagállam rendelkezik belvízi utakkal, és ezekből 12 összekapcsolt vízi úthálózattal rendelkezik.

A vízi személyszállításban rejlő lehetőségek kiaknázásáról szóló jelentésében[1] az Európai Parlament kihangsúlyozza a teher- és személyszállítási statisztikák jelentőségét a vízi közlekedési ágazatra vonatkozó tervek és politikák kialakítása során. Ezenkívül felhívja a Bizottságot, hogy „dolgozza ki a harmonizált statisztikák gyűjtésére vonatkozó rendszert a belvízi hajókhoz kapcsolódó balesetekre és rendkívüli eseményekre vonatkozóan, a határokon átnyúló forgalmat is beleértve”.

A Bizottság célja támogatni és megerősíteni a belvízi utak versenyhelyzetét a közlekedési rendszeren belül, és elősegíteni azok integrációját az intermodális logisztikai láncba[2].

Az (EU) 2018/974 rendelet [3] nem terjed ki a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikákra. A piac méretének és növekedési lehetőségeinek felméréséhez szükséges legfontosabb adat az utasok száma lenne országok és egyedi piaci ágazatok szerint, úgymint folyami sétahajózás, rövid sétahajózás, kompjáratok és városi közlekedés. Ha lehetségesnek bizonyul, az utaskilométerek gyűjtése megbízható mutató lenne az ágazat teljesítményének méréséhez.

Az (EU) 2018/974 rendelet 5. cikke előírja, hogy a Bizottság a tagállamokkal együtt vizsgálja meg a belvízi személyszállításra – beleértve a határokon átnyúló szállítási szolgáltatásokat is – vonatkozó statisztikák kidolgozásának lehetőségét.

> *„5. cikk*
>
> *Kísérleti tanulmányok*
>
> *(1) 2018. december 8-ig a Bizottság a tagállamokkal együttműködésben kidolgozza a belvízi személyszállításra – beleértve a határokon átnyúló szállítási szolgáltatásokat is – vonatkozó statisztikák összeállításának megfelelő módszerét.*
>
> *(2) 2019. december 8-ig a Bizottság az e rendelet hatálya alá tartozó adatokat szolgáltató tagállamok által elkészítendő önkéntes kísérleti tanulmányokat indít a belvízi személyszállításra – beleértve a határokon átnyúló szállítási szolgáltatásokat is – vonatkozó statisztikai adatok elérhetőségéről. Az említett kísérleti tanulmányok célja, hogy felmérjék ezen új adatgyűjtések megvalósíthatóságát, a kapcsolódó adatgyűjtések költségeit és a statisztikák minőségét.*
>
> *(3) 2020. december 8-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett kísérleti tanulmányok eredményeiről. A Bizottság adott esetben – e jelentés eredményeitől függően – észszerű határidőn belül jogalkotási javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendeletnek a belvízi személyszállításra – beleértve a határokon átnyúló szállítási szolgáltatásokat is – vonatkozó statisztikák tekintetében történő módosítása céljából.*

---

[1] Jelentés a vízi személyszállításban rejlő lehetőségek kiaknázásáról (2015/2350 (INI)), 2016.10.19.

[2] Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges.

[3] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/974 rendelete (2018. július 4.) a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról, HL L 179, 2018.7.16., 14. o.

(4) Az Unió általános költségvetéséből – adott esetben és az uniós hozzáadott értéket figyelembe véve – hozzájárulást kell biztosítani az említett kísérleti tanulmányok finanszírozásához.”

Az Eurostat a tagállamokkal együttműködésben megkezdte a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikák összeállítási módszerének kidolgozását.

2016 októberében az Eurostat egy munkacsoportot állított fel azzal a megbízatással, hogy kidolgozza a belvízi személyszállításhoz kapcsolódó statisztikai adatok gyűjtésének módszertervezetét. A munkacsoport önkéntes tagállamokból (Ausztria, Horvátország, Franciaország, Németország, Hollandia, Lengyelország, Románia), a Bizottságból (Eurostat és a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság) és a Rajnai Hajózási Központi Bizottságból állt. A munkacsoport első ülésére 2017. február 28-án került sor, a másodikat 2017. október 18-ára szervezték, közvetlenül a belvízi utakkal foglalkozó szakértői csoport 2017. évi ülése után. A szakértői csoport és a közlekedési statisztikákkal foglalkozó koordinációs csoport (CGST) felügyelte, és a 2017. és 2018. évi ülésein megvitatta a módszertannal kapcsolatos munkát.

Az EU által támogatott kísérleti tanulmányokból álló kísérleti fázisban alkalmazott módszertervezet véglegesítésére, az (EU) 2018/974 rendelettel összhangban, 2018 decemberében került sor. 2019 júniusában/júliusában hét ország indított el kísérleti tanulmányokat: Németország, Horvátország, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Románia és Svédország. A kísérleti tanulmányokban értékelték a módszertervezetet, és észrevételeket tettek a megvalósíthatóságot, a költségeket, a terheket és a belvízi személyszállításra vonatkozó adataik statisztikai minőségét illetően.

Az országok 2020 júniusában/júliusában nyújtották be az adatgyűjtéssel és a módszertervezet végrehajtásával kapcsolatos kísérleti tanulmányaikat és jelentéseiket.

Ez a jelentés az új adatok gyűjtésének megvalósíthatóságával és az adatok statisztikai minőségével, a kapcsolódó módszerrel és a tagállamokat érintő költségekkel és terhekkel kapcsolatos kísérleti tanulmányok eredményeit mutatja be.

A jelentés emellett röviden bemutatja egy 2020 márciusában elvégzett, a belvízi személyszállítással kapcsolatos statisztikákra vonatkozó országfelmérés eredményeit is. A felmérés azzal a céllal készült, hogy a kísérleti tanulmányokat elvégző hét országon túl áttekintést adjon a többi tagállamban tapasztalható helyzetről is.

2. A SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ STATISZTIKÁKKAL KAPCSOLATOS KÍSÉRLETI TANULMÁNYOK EREDMÉNYEI

A kísérleti tanulmányoknak két eredménytermékük volt:

a) A módszertervezet végrehajtásával kapcsolatos észrevételeket, a módszer fejlesztésével kapcsolatos javaslatokat és a személyszállításra vonatkozó statisztikákkal kapcsolatos esetleges adatgyűjtés megvalósíthatóságának, költségeinek, terhének és statisztikai minőségének értékelését tartalmazó jelentés.

b) Az egyes országokban a következő táblázatokhoz gyűjtött adatok:

- A1 (Szállított utasok száma indulási ország, érkezési ország, szállítás típusa és hajó típusa szerint);
- A2 (Folyami sétahajózások – utasok száma, utaskilométerek és utak száma indulási régió, érkezési régió, hajó felségjele és sétahajózás típusa szerint);

- B1 (Megtett utaskilométerek száma hajó típusa szerint, a folyami sétahajók kivételével); és
- C1 (Az országban nyilvántartásba vett hajók száma hajótípus, kapacitás és életkor szerint).

2.1. ADATFORRÁSOK ÉS MÓDSZER

Ez a rész a kísérleti tanulmányokat elvégző hét ország által használt adatforrásokat és alkalmazott módszert foglalja össze.

Ausztria

A hajók nyomon követésére az automatikus azonosító rendszert (AIS) használják, amely így adatforrásnak minősül; a hajók fedélzetén található AIS lehetővé teszi a helyzetmeghatározással és azonosítással kapcsolatos információcserét a hajók között. A rendszer támogatása érdekében Ausztria a dunai folyami információs szolgáltatáshoz tartozó 23 bázisállomással rendelkezik a belvízi AIS-adatok fogadására. Az AIS-adatkészletek hajónként és naponta egy adatkészletet tartalmaznak; ezek az adatkészletek az AIS-információkból készült, 23 változót tartalmazó kivonatok.

A hajózási társaságok neveit a vállalkozások statisztikai célú nyilvántartásaiból veszik, habár a külföldi hajózási társaságok nem kötelesek értesíteni az osztrák hatóságokat, amikor utasokat szállítanak Ausztriában. Az AIS-adatok a Duna osztrák szakaszán működő összes hajóról információkkal szolgálnak, ideértve az adatokat és a helyzeteket, de a külföldi vállalatokkal nehezebb kapcsolatot teremteni.

Az AIS-adatok nem elegendőek a felszállóhely és a leszállóhely azonosítására a hosszú, határokon átnyúló sétahajózások esetén, mivel az AIS-adatok csak a Duna osztrák szakaszára és a határon túl pár kilométernyi szakaszra vonatkozóan érkeznek. A menetrendekhez és útvonalakhoz webes szüretelés használható, az Ausztriát illető útitervekhez pedig a www.cruisecompete.com weboldal szolgál referenciaként. A weboldal az egyszerű és átlátható felépítése miatt alkalmas a webes szüretelésre. A kompjáratok és más egynapos utazások menetrendjével kapcsolatos információkat az egyes vállalatok weboldalairól gyűjtötték.

A hajók nyilvántartása kötelező és választható nyilvántartásba vételt is megenged bizonyos feltételektől függően. A kísérleti tanulmány megállapította, hogy a nyilvántartás nem elég jó minőségű a C1 adatkészlethez szükséges adatszolgáltatáshoz; ezenkívül a nyilvántartás jelenlegi formájában csak nyomtatott változatban érhető el, habár tervben van a nyilvántartás digitalizálása.

Az utasokkal kapcsolatos adatok további forrása a Viadonau (amely önkéntes alapon gyűjt személyszállítási adatokat az egynapos utazásokra használt hajókra vonatkozóan az éves jelentéséhez), a Donauraum Wien (amely éves összesítéssel szolgál az utasok számát illetően minden hajóról) és egy zsilip a német–osztrák határon (amely közzéteszi a zsilipen áthaladó utasok és hajók számát).

Az adatgyűjtési módszer különbséget tett a folyami sétahajózásokat szervező vállalatok és a személyszállítást kínáló más vállalatok között.

Az Ausztriában található öt, folyami sétahajózásokat szervező vállalattal felvették a kapcsolatot (szakértői interjúkon, telefonon, e-mailen keresztül). A nem folyami

sétahajózások keretében történt személyszállítással kapcsolatos adatgyűjtéshez kérdőívet készítettek; a 36 kérdőívnek közel a felét töltötték ki.

Az adatelemzés során az AIS-adatokat összevetették az útitervekkel, és az AIS-adatokat külön elemezték a sétahajókra és az egynapos utazásra alkalmas hajókra.

A hajók kihasználtságának általános becsléséhez az AIS-adatokból származó információkat a kikötőkre vonatkozó további személyszállítási adatokkal együtt használták. A számítások során azonosították a hajókat, és hozzájuk rendelték a maximális utaskapacitást.

Horvátország

Horvátország a kikötőmesteri irodákat és a kikötői hatóságokat jelölte meg fő adatforrásként. A kikötőmesteri irodák különböző forrásokból, például a hajó indulására és érkezésére vonatkozó jelentésekből, a kikötői hatóságoktól és a hajótulajdonosoktól (hajózási társaságok, önkormányzatok stb.) gyűjtenek saját célra néhány személyszállítási adatot. A négy kikötőmesteri irodával történt megbeszéléseken arra jutottak, hogy a hajók előző és következő indulási és érkezési kikötőjével kapcsolatos adatok rendelkezésre állnak. Ezeken a megbeszéléseken azt is megállapították, hogy a felszállt és leszállt utasok számával, a hajók típusával és a hajók felségjelével kapcsolatos adatok is rendelkezésre állnak. A négyből három irodában azonban nem érhetők el az utasok első felszállásának és utolsó leszállásának helye szerinti kikötővel kapcsolatos adatok; az egyik iroda megkapja ezeket az információkat, de csak önkéntes alapon.

Ami a módszert illeti, Horvátország a területiség elvét alkalmazza az adatgyűjtéshez. A horvát belvízi utakon található kikötőkbe érkező és onnan induló hajókkal kapcsolatos adatokat a hajók nyilvántartásba vétele szerinti országtól függetlenül gyűjtik. A személyszállítással kapcsolatos adatok gyűjtése így összhangban van az áruszállítási statisztikákkal, mivel tartalmazza a belföldi és nemzetközi személyszállítást is.

A folyami sétahajózásokat illetően az utasok első felszállásának és utolsó leszállásának kikötőjével kapcsolatos adatok nem állnak rendelkezésre, és az indulási és érkezési régió nem állapítható meg. Ez a jövőben megváltozhat, ha adminisztratív adatforrások állnak rendelkezésre. Az egynapos utazásra alkalmas hajók adatait illetően olyan jelentési küszöbértéket kell meghatározni a kisebb szállítási vállalkozásoknál, amely figyelembe veszi a költséghatékonyságot és a bizalmasságot. A kompjáratokon történő személyszállítást illetően a kikötőmesteri irodák a saját céljaikra gyűjtik az utasok számára vonatkozó adatokat, és évente kérik be az adatokat a hajótulajdonosoktól, hajózási engedéllyel rendelkezőktől, önkormányzatoktól és komptársaságoktól; Horvátország úgy gondolja, hogy a kompok fogalmát részletesebben kellene meghatározni.

Németország

A vállalkozások statisztikai célú nyilvántartása adatforrásnak minősül, és azt a vállalkozások sokaságának elemzésére és felmérések készítésére és koordinálására is használják. A nyilvántartás a jogi egységekre, a társaságokra és azok helyi egységeire, valamint a nyilvántartási egységek közötti kapcsolatokra vonatkozó információkat tartalmaz. Szintén adatforrás a termelésre, a költségszerkezetre, a befektetett eszközökre, a foglalkoztatásra vonatkozó információkat és a vállalkozások demográfiájáról évente elkészített információkat tartalmazó vállalkozásszerkezeti statisztika.

A belvízi szállítással foglalkozó vállalkozások felmérése évente történik. Ezek a felmérések a belvízi hajózási tevékenység típusára, a belvízi hajózásban foglalkoztatott személyek számára, a tevékenységekből származó árbevételre, illetve a hajók számára, rakfelületére és befogadóképességére, valamint motorteljesítményére vonatkozó információt tartalmaznak.

Emellett rendelkezésre állnak a belvízi hajózási útvonalak utasforgalmi számadatai, és az európai vállalkozásstatisztikáról szóló (EU) 2019/2152 rendelet[4] várhatóan nem módosítja a jelenlegi adatszolgáltatás tartalmát.

A Rajnai Hajózási Központi Bizottság adatokat szolgáltat az európai belvízi hajózási piac nyomon követésével kapcsolatban, ideértve a flottaméretre, valamint a folyami sétahajók és az egynapos utazásra alkalmas hajók kínálatára és keresletére vonatkozó információkat. A Folyami Sétahajózás Érdekközössége is közzétesz alapvető információkat a folyami sétahajózási ágazattal kapcsolatban.

A Németország által bemutatott statisztikák csak az országban székhellyel rendelkező társaságokat foglalják magukban, ami a külföldi társaságok által nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos információhiányt eredményez.

A belvízi hajóállományra vonatkozó központi adatállomány (ZBBD) adminisztratív adatokkal szolgál a hajók állományát illetően a C1 táblázathoz, amelyből az adatok a kívánt részletességgel kinyerhetők.

Mivel nem sikerült olyan forrást találni, amely strukturált, teljes és megbízható formában tartalmaz adatokat a külföldi társaságokról, a tanulmány csak a németországi székhellyel rendelkező társaságokat foglalta magában.

Ami a módszert illeti, kutatást végeztek az alternatív adatforrásokra vonatkozóan (pl. adminisztratív adatok), de arra a következtetésre jutottak, hogy nem áll rendelkezésre ilyen alternatív adatforrás.

A felméréshez online kérdőív készült, amelyet úgy terveztek meg, hogy az összes vállalkozás használhassa függetlenül attól, hogy melyik piaci szegmensbe tartozik. A felmérési egységek alapjául az ezeket a vállalkozásokat képező, a statisztikai egységekre vonatkozó nemzeti szabályozás által meghatározott jogi egységek szolgáltak.

A vállalati felmérésben mennyiségi információkat nem gyűjtöttek. Ehelyett megkérdezték a vállalkozásokat, hogy rendelkezésre állnak-e a vonatkozó adatok, és milyen költségekkel járna összegyűjteni ezeket az adatokat. Azért választották ezt a megközelítést, mert nincs lehetőség információnyújtásra kötelezni a vállalkozásokat.

Hollandia

Az adatforrások a hajók referenciakeretéből erednek, melynek értelmében számos intézménynek nyilvántartásba kell vennie a hajókkal kapcsolatos információkat. A legtöbb információ azonban nem naprakész, vagy az intézmények nem képesek a szükséges információkat átfogó módon áttekinteni. A meglévő adatokból el lehetne készíteni a C1 táblázatot, és később ki lehetne egészíteni a hajóüzemeltetőktől kapott információkkal.

További forrás a személyszállítás. A folyami információs rendszer a belvízi utakon közlekedő hajókkal kapcsolatos információk cseréjére szolgál, ideértve a személyszállítással, az

[4] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2152 rendelete (2019. november 27.) az európai vállalkozásstatisztikáról, valamint tíz, a vállalkozásstatisztika területét szabályozó jogi aktus hatályon kívül helyezéséről (HL L 327., 2019.12.17., 1. o.).

útvonalakkal és a rakományokkal kapcsolatos információkat. Mivel a hajóknak csak kis része van nyilvántartásba véve a folyami információs rendszerben, az adatok nem kielégítő minőségűek. A hajózási társaságok számára nem kötelező az AIS-ben nyilvántartásba vett hajón tartózkodó utasok számának beküldése, és mivel az AIS-hez korlátozott a hozzáférés, az AIS-adatok valószínűleg hiányosak.

További adatforrás a vállalkozások referenciakerete, a kísérleti tanulmányhoz pedig a nyilvántartásba vett vállalkozások szolgáltak mintavételi sokaságként. Problémát jelent azonban, hogy a nyilvántartásban csak azok a vállalkozások szerepelnek, amelyek fő tevékenysége a belvízi személyszállítás, és nem tartalmaz információkat a vállalkozások tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett hajókról.

Az adatok gyűjtése webes felméréssel történt, melynek során a 12-nél több utast alkalmazták küszöbértékként. A webes felmérés válaszadási aránya 50 % körül alakult.

A felmérésre adott válaszokból kiderült, hogy hiányzik az egyértelmű megkülönböztetés a kompjáratok és a városi és regionális közlekedés között. Ezért ajánlott vagy pontosabban meghatározni a kompjárat fogalmát, vagy a kompjáratokat és a városi és regionális közlekedést egy kategóriába sorolni.

Lengyelország

A személyszállításra vonatkozó adatokat egy, közvetlenül a Lengyelországban nyilvántartásba vett, személyszállítással foglalkozó gazdálkodó egységeknek címzett kérdőív segítségével gyűjtötték. Ezért a tanulmányban nem szerepeltek a Lengyelországon kívül nyilvántartásba vett, lengyel belvizeken utasokat szállító gazdálkodó egységek. Lengyelország azokat a gazdálkodó egységeket választotta ki a hivatalos nemzeti gazdasági nyilvántartásból, amelyek nyilvántartásban szereplő fő tevékenysége a belvízi személy- és teherszállítás a tevékenységek lengyelországi besorolása alapján. Egy online elektronikus kérdőívet küldtek a belvízi személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó gazdálkodóknak.

A Lengyelországban nyilvántartásba vett belvízi személyhajókra vonatkozó adatokat a belvízi hajózási hatóságok által vezetett nyilvántartásokból gyűjtötték. A belvízi folyami sétahajók és az egynapos utazásra alkalmas hajók megkülönböztetése nem közvetlenül a nyilvántartásból, hanem a nyilvántartásba vett hajók műszaki dokumentációjából történt. Lengyelországban a hajók nyilvántartásba vétele a hajók típusa alapján, nem pedig a funkciójuk alapján történik. A műszaki adatok alapján a 12 vagy több utasüléssel rendelkező hajókat utasfülkével rendelkező és nem rendelkező hajókra osztják. A nyilvántartásba vett szállítóhajók nem különböztethetők meg a városi szállítóhajóktól, mivel ilyen szolgáltatásokat belvízi egynapos sétahajózásra alkalmas hajók és egyéb, nem sétahajózásra alkalmas hajóként nyilvántartásba vett hajók is végezhetnek.

Webes szüretelést is alkalmaztak a vonatkozó tartalom keresésére és a tevékenységek lengyelországi besorolása szerint „belvízi személyszállítást” és „belvízi teherszállítást” végző vállalkozások azonosítására.

Emellett a belvízi szállításhoz kapcsolódó szakmai folyóiratokból, egyesületektől, kezdeményezésektől és intézményektől származó információkat, valamint médiafigyelésből szerzett információkat is használtak a felmérés elkészítéséhez.

Ellenőrzési célokra egy, a belvízi szállításban részt vevő hajók számára vonatkozó, törvény által előírt negyedéves felmérésből származó információkat is felhasználtak adatforrásként a felmérés elkészítésekor.

A tömegközlekedés kivételével minden szállítási módot figyelembe véve a belvízi személyszállítás a teljes utasszámnak mindössze 0,3 %-át adja. A nemzeti belvízi utak Lengyelországban tehát marginális szerepet játszanak a személyszállításban.

Románia

A belvízi szállítással kapcsolatos statisztikai mutatók elkészítéséhez szükséges adatgyűjtés egy 2019. évi negyedéves felmérés keretében történt. A projekten belül a hatóságok információtechnológiai eszközt fejlesztettek ki az adatgyűjtéshez az Eurostat módszertana alapján.

A belvízi személyszállításra vonatkozó adatokat az ilyen típusú szállítás nyújtására engedéllyel rendelkező, a felmérésre önként jelentkező gazdálkodóktól gyűjtötték; a belvízi sétahajózásokra vonatkozó adatokat a regionális kikötőmesterektől és az engedéllyel rendelkező társaságoktól gyűjtötték.

A kérdőív az A1, A2 és B1 adatkészletekben szereplő mutatókhoz gyűjtött adatokat. A nyilvántartásba vett utasokkal kapcsolatos adatok a belvízi hajókkal szállított személyekre vonatkoznak. A B1 adatkészletben az utaskilométer mutató számítása az utasszám és az ezen utasok által ténylegesen megtett távolság kilométerben mért értéke szorzatának összegzéséből történik. A szállított személyek mutató összesítése az A1 adatkészletben található, az utasszámot indulás/érkezés helye szerint összegezve. Az A2 adatkészletben a sétahajózásban részt vevő utasokhoz tartozó utaskilométer mutató számítása a sétahajózás típusa és a Románián belül megtett távolság szerint történik. Az adatok összesítése a sétahajózás típusa, a hajó felségjele, az indulási/érkezési régió és az utak száma szerint történik.

A felszállás és a leszállás helye szerinti kikötőre vonatkozó információhoz a belvízi teherszállításra alkalmas kikötők jegyzékéből összeállították a személyszállítást is kínáló kikötők listáját. Ezt kiegészítették azokkal a kikötőkkel, amelyek tevékenysége kizárólag a belvízi személyszállítást érinti.

A regionális kikötőmesterek szolgáltak forrásként a Duna mentén elhelyezkedő kikötőkön áthaladó sétahajókon tartózkodó utasokkal kapcsolatos adatokhoz. A Románián belül megtett távolság megállapításához azokat a sétahajózás indulási és érkezési helyével kapcsolatos információkat használták, amelyeket a hajó kapitánya közölt a regionális kikötőmester képviselőjével. A kilométerben megadott távolság számítása a Duna hajózási térképe és a belvízi kikötők jegyzékében található kikötők helye alapján történt.

A C1 adatkészlethez az országban nyilvántartásba vett hajók számára vonatkozó, hajó típusa, kapacitása és életkora szerinti statisztika alapját a román hajózási hatóság adatai adták.

Svédország

Svédországban az egyik adatforrás a vállalkozások adatbázisa, amely különféle adatokkal szolgál a vállalatokról. További adatforrás egy nyilvántartás (felügyeleti rendszer), amely a 12 utasnál nagyobb kapacitással rendelkező hajókat, a legalább öt méter hosszú kereskedelmi hajókat és a 12 méternél hosszabb kedvtelési célú hajókat tartalmazza. A nyilvántartásba való bejegyzés minden személyhajó számára kötelező, és a nyilvántartásba vett tulajdonosokról és a társaságként nyilvántartásba vett félről tartalmaz információkat. Adatforrásnak minősül még a nemzeti szinten működő kereskedelmi hajók tulajdonosainak svéd ágazati szervezete, amely az egyéb források kiegészítésére szolgál, tekintettel a források közötti, a társaságokat és a hajókat illető jelentős átfedésre. Emellett a tömegközlekedés részét képező kompjáratok

útvonalaira és indulási gyakoriságaira vonatkozó információk a tömegközlekedési társaságok svédországi együttműködésétől szerezhetők be. Ezenkívül az AIS-jeladókkal rendelkező hajók helyzete megtekinthető, és a mozgásuk nyomon követhető.

Ami a módszert illeti, a hajókkal, a megtett távolsággal és az utasok számával kapcsolatos információgyűjtéshez online kérdőívet használtak. A válaszadási arány 50 % körül alakult, és az adatok elegendőnek bizonyultak a jövőbeli adatgyűjtéssel kapcsolatos következtetések levonásához.

Tekintettel Svédország egyedi helyzetére, ami a part menti vízi közlekedést illeti, Svédország további hajókategóriaként javasolja bevezetni a „szigetek közötti közlekedés” fogalmát.

2.2. MEGVALÓSÍTHATÓSÁG, KÖLTSÉG, TERHEK ÉS STATISZTIKAI MINŐSÉG

Ez a rész a hét országnak az adatgyűjtés megvalósíthatóságával, költségével, terheivel és statisztikai minőségével kapcsolatos értékelését összegzi.

Ausztria

A folyami sétahajózásokat illetően az AIS-adatok, a webes szüretelési technika és a kihasználtság egyesítésével megvalósíthatónak vélt a személyszállítási statisztikák készítése. Egy pár osztrák vállalattal folytatott interjú további információkkal szolgált a szektorról; mivel azonban az ausztriai székhelyű, sétahajózásokat szervező vállalatok az országban működő, sétahajózásokat szervező vállalatok között kisebbségben vannak, nem lenne elegendő csak tőlük gyűjteni a személyszállítási adatokat.

Ami a folyami sétahajózásoktól eltérő belvízi személyszállítást illeti, a vállalatoknak szóló kérdőív készítése megfelelő módszernek tekinthető a vonatkozó statisztikák előállításához. A kilométerek becsléséhez és a jelentésekben szereplő távolságok ellenőrzéséhez AIS-adatok is használhatók.

Ausztria egy, a nyilvántartásba vétel helye szerinti ország alapján összeállított hajónyilvántartás létrehozását javasolja kizárólag AIS-adatok alapján. Mivel jelenleg nincs naprakész hajónyilvántartás Ausztriában, vagy új nyilvántartást lehetne létrehozni az osztrák hajókra vonatkozó AIS-információk alapján, vagy a meglévő hajónyilvántartást lehetne digitalizálni és frissíteni.

Amennyiben a személyszállítási adatokat rendszeresen gyűjteni kell, a más adatok gyűjtéséhez használt rendszerekkel megegyező, megfelelő információtechnológiai infrastruktúrát kell kiépíteni. Ezenkívül figyelembe kell venni egy megfelelő előzetes kezelési idő költségeit. Ez a költség az adatgyűjtés első évében különösen magas. Emellett figyelembe kell venni a webes szüretelő programok fejlesztésének és karbantartásának költségeit.

A statisztikai minőség biztosítása és a módszer fejlesztése érdekében a hajó utaskapacitása helyett az AIS-adatok továbbítását kell kötelezővé tenni. Továbbá a számított távolságot alulbecsülnék, ha ahhoz kizárólag az indulási régiót és az érkezési régiót mint a sétahajózás legtávolabbi pontját kellene továbbítani. Ez a probléma megoldható lenne, ha az országok továbbítani tudnák a sétahajózásokhoz kapcsolódó utaskilométerek számát, ahogyan teherszállítás esetén is teszik.

Horvátország

A személyszállítási adatok gyűjtése általában megvalósíthatónak tekinthető. Azonban az indulási és érkezési országra/régióra vonatkozó adatok a legtöbb esetben nem vagy csak részben állnak rendelkezésre, és nem lehetett meghatározni az egyes sétahajózások típusát. Ezért a szállított utasok számára vonatkozó adatnál jobb lenne a belvízi kikötők utasforgalmára vonatkozó adatok gyűjtése és közzététele, ugyanis az egyes kikötőkben felszálló és leszálló utasokra vonatkozó adatok rendelkezésre állnak.

A belvízi személyszállítással kapcsolatos rendszeres statisztikai felmérések lefolytatásának költségei és a kikötőmesteri irodák jelentéstétellel kapcsolatos terhei elfogadhatók lennének. A felmérés digitalizálása és a minisztériumtól származó adminisztratív adatok használata még tovább csökkentené a költségeket és a jelentéstétellel összefüggő terheket.

Horvátország megállapítása szerint a kísérleti tanulmány során gyűjtött adatok jó minőségűek.

Németország

Ami a megvalósíthatóságot illeti, egyes esetekben adatforrásként használhatók vagy a jövőben rendelkezésre fognak állni adminisztratív adatok anélkül, hogy szükség lenne vállalati felmérésre. Az A1, A2 és B1 táblázatokban szereplő, a személyszállítás jellemzőivel kapcsolatos adatok előállításához azonban szükség van vállalati felmérésre.

Ami a statisztikai minőséget illeti, a vállalkozások számos jelentéstétellel kapcsolatos problémát jeleztek. A B1 adatkérés esetén a vállalkozások háromötöde nem rendelkezik az utaskilométerek kiszámításához szükséges információkkal. A vállalkozások körülbelül fele nem rendelkezik az A1 és A2 táblázatokhoz szükséges információkkal. A vállalkozásoknak tehát becslésekkel kell dolgozniuk, ami hatással lesz az információk minőségére. Ilyen háttér mellett megfontolandó a többéves időközönkénti jelentéstétel.

A külföldi vállalkozások által nyújtott belföldi szállítási szolgáltatások problémája megoldható egy európai vállalkozás-nyilvántartás létrehozásával.

Ami a vállalkozásokat érintő terheket illeti, a jellemzők listáját le kell szűkíteni a szükséges jellemzőkre, csökkenteni kell a kisebb vállalkozások terheit, és mentesíteni kell a mikrovállalkozásokat. Küszöbértékként megfontolandó a 12 fős utaskapacitás használata.

A belvízi személyszállítással kapcsolatos projekt vállalkozásokat terhelő becsült éves költsége nagyjából 100 000 EUR. A közigazgatási szerveket és a statisztikai hivatalt egyszeri körülbelül 640 000 EUR és évente 135 000 EUR folyó költség terheli.

Hollandia

Hollandia megvalósíthatónak tartja a személyszállítással kapcsolatos statisztikák létrehozását, és számos, a kutatással kapcsolatban felkeresett fél érdeklődést mutatott a vonatkozó statisztikai információk iránt. Több kutatásra van szükség azonban ahhoz, hogy a hajókat a társaságokhoz lehessen kötni, és a mintaadatokat arányosítani lehessen a teljes sokaságra. Habár a legtöbb változó beszerezhető a vállalatoktól, az utaskilométerekkel kapcsolatban aggályok vannak, ugyanis a felmérés kimutatta, hogy az egynapos utazásokat kínáló vállalatok számára nehezen megállapítható ez az adat. A hajók jellemzőire vonatkozó adatok minősége nem kielégítő a jelenlegi adatbázisban, de egy modern európai hajóadatbázis használatával hosszú távon javítható.

A holland vizeken működő külföldi társaságokkal kapcsolatban a statisztikai minőséget illető problémák merülnek fel, ami miatt a külföldi társaságok lefedettsége hiányos. Különösen az utasok számára és az utaskilométerekre vonatkozó adatok jelentenek problémát, ami a releváns európai vállalatokkal történő adatcsere révén legalább részben orvosolható lehet. Mivel Hollandiában a külföldi vállalatok jelentős részt képviselnek a belvízi személyszállításban, különösen a folyami sétahajózás piacán, a módszert fejleszteni kellene a hiányzó adatok pótlására.

Hollandia 12 fő fölötti utaskapacitás küszöbértékként történő alkalmazását javasolja, emellett további korlátozásként ajánlja, hogy kizárólag az önjáró hajókra terjedjen ki az adatgyűjtés, a vitorlás hajókra ne, és megfontolná a „hajó típusa" kifejezés felváltását az „utazás típusa" kifejezéssel. Az adatgyűjtést javasolt évente elvégezni, a felmérést pedig év elején lefolytatni. Emellett a „területiség elve" is alkalmazandó.

Hollandia kihangsúlyozza, hogy kerülni kell a kisebb vállalatok és az összetett útvonalakkal rendelkező vállalatok túlterhelését, például úgy, hogy tőlük nem évente kérnének jelentést.

A személyszállítással kapcsolatos új statisztikák költségei további módszertani kutatást, a mintából származó adatok sokaságra történő arányosítását, valamint az új felmérés és elemzés kidolgozását és elvégzését foglalják magukban. Ezeket a költségeket 76 000 EUR-ra becsülik.

Lengyelország

A belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikák gyűjtése alapvetően megvalósítható, még ha vannak is korlátai.

Az A1 adatkészlet nem tartalmaz a folyami sétahajók által belvízi utakon szállított utasok számára vonatkozó adatokat, ugyanis a kísérleti tanulmányban részt vevő gazdálkodó egységek nem használnak ilyen típusú hajót. Az adatkészletben „ismeretlen" kategóriába sorolt hajók szintén nem szállítottak utasokat. A B1 adatkészlethez a személyszállítási piac elemzése alapján szereztek információkat a külföldi felségjel alatt működő, tengeri kikötőket is érintő folyami sétahajókról.

A kísérleti tanulmány segített az A1 és B1 adatkészlet összeállításában. Azonban a kikötői hatóságoktól kapott adatok alapján az A2 adatkészlet nem tölthető ki, ugyanis csak azoknak az utasoknak a száma ismert, akik leszállás után visszatértek a fedélzetre, így a szállított utasok teljes száma ismeretlen. További nehézséget okoz az a tény, hogy az utasok számára vonatkozó adatokat a kikötőmesteri iroda a teljes hónapra összesítve szolgáltatja, nem pedig külön az egyes sétahajózásokhoz.

A C1 adatkészlet a felmérésen keresztül szerzett adatokból elkészíthető volt. A hivatalos statisztikák adatokkal szolgálnak az országban nyilvántartásba vett személyhajókról, de ezek az adatok nem tartalmaznak olyan hajótípus szerinti felosztást, amely megadná az adott típushoz tartozó hajó életkorát és kapacitását. A belvízi hajók nyilvántartásának vezetéséért a belvízi hajózási hatóságok felelősek.

A beszerzett adatok alapján nem lehetett megkülönböztetni a városi szállítóhajókat a nyilvántartott hajók között.

A kísérleti tanulmányból származó eredmények minőségét kielégítőnek ítélték meg. A vállalkozások esetén az utasok számára vonatkozó adatokat az eladott jegyek száma és a befogadóképesség alapján becsülték. Ugyanígy kielégítőnek ítélték meg a nyilvántartásba

vett belvízi személyhajókkal kapcsolatban rendelkezésre álló adatok minőségét. Az adatokat adminisztratív nyilvántartásokból szerezték be a nemzeti jogszabályokkal összhangban.

Ami a felmerülő nehézségeket illeti, a legnagyobb kihívást a személyszállítási tevékenységet végző gazdálkodó egységek megfelelő azonosítása jelentette. Ráadásul az ilyen tevékenységet végző gazdálkodó egységek gyakran nem vezetnek szigorú nyilvántartást a felmérésben szereplő adatokról. Ezért ezeket az adatokat gyakran becsülik a hajó átlagos kapacitása alapján, ami nehézségeket jelent az adatok helyességének ellenőrzésekor.

A költségeket és terheket illetően több éven keresztül zajlott egy szűkebb körű tanulmány a nyilvántartásba vett belvízi személyhajókra vonatkozóan. Tekintettel a jelenleg a hivatalos statisztikákból beszerzett adatok körére, amely adminisztratív források másodlagos felhasználásán alapul, a tanulmány körének kiterjesztésével járó többletterhet elhanyagolhatónak ítélték. Az adminisztratív források új statisztikák kidolgozása érdekében történő felhasználása nem okoz jelentős költségeket sem.

Ha ki kell terjeszteni a jelenlegi kutatás körét a belvízi személyszállítás irányára, valamint a kompjáratokat üzemeltető gazdálkodó egységekre és a városi szállítóhajókra vonatkozó információkra is, az további terheket és költségeket jelenthet a vállalatok számára. Mivel azonban ez csak a meglévő felmérés kiterjesztését vonná maga után, a többletterhek jelentéktelenek lennének.

Románia

Az adatgyűjtés érdekében a statisztikai kérdőívet, a módszertani megközelítést és a kiegészítő specifikációkat levélben küldték el a területi statisztikai hivataloknak.

A belföldi szállítást illetően a hajótípusonkénti utasok számára vonatkozó változók rendelkezésre álltak, és azokat a válaszadók a módszertani követelményeknek megfelelően szolgáltatták; ezek a változók felhasználhatók az adatok szokásos előállítása során. A szállított utasok felszállási és leszállási kikötő szerinti számára vonatkozó adatok gyűjtése feldolgozási probléma nélkül lezajlott.

Az egynapos utazásra alkalmas hajókra, kompokra és városi és regionális szállítóhajókra vonatkozó adatok gyűjtése és előállítása megvalósítható és rendszeresen (negyedévente és/vagy évente) megszervezhető. Ezenkívül a román hajózási hatóság által nyilvántartásba vett hajók számát illetően a hajók kapacitására és életkorára vonatkozó változók részletes gyűjtése a módszertan értelmezését illető bármiféle probléma nélkül lezajlott. Ennek köszönhetően a C1 adatkészlet elkészítéséhez szükséges adatok évente összegyűjthetők és továbbíthatók.

Azonban az adatminőség fenntartása érdekében a belvízi sétahajókra vonatkozó adatgyűjtés nem végezhető el. A felmerülő problémák főleg a Duna menti sétahajózásra vonatkozó személyszállítási adatok megbízhatóságához kapcsolódik, és az információk szubjektív feldolgozásának köszönhető; idetartozik az utazás indulási/érkezési helyének, a megtett távolságnak, az utasok számának és a sétahajózás típusának meghatározása. Ennek megfelelően a sétahajókra vonatkozó, ilyen típusú adatok nem kerülnek be az évente előállított adatok körébe.

A személyszállítási statisztikák gyűjtése során nem jelentettek többletterhet, és többletköltségekkel kapcsolatos megjegyzés sem érkezett.

Svédország

Svédország megerősíti, hogy lehetséges az összes szállított utasra és a megtett kilométerek számára vonatkozó adatgyűjtés az utaskilométerek kiszámításához. Habár néhány válaszadó jelenleg nem méri a hajókilométerek számát, ezek az adatok beszerezhetők a rendszerek átállításával. A belvizeken közlekedő hajók utasaival kapcsolatos statisztikák tehát előállíthatók, jóllehet bizonyos nehézségek árán. Ezek a nehézségek főleg az utaskilométerre vonatkozó adatokhoz és a hajótípusra vonatkozó adatok közzétételéhez kapcsolódnak.

Ami a statisztikák minőségét illeti, Svédország képtelen lesz teljes adatokkal szolgálni az A1 és A2 táblázatokhoz az éjszakai tartózkodásra is alkalmas fülkékkel rendelkező folyami sétahajókra vonatkozóan, azonban a részletezés módosításával ezek a nehézségek leküzdhetők. Ezenkívül nem biztosítható a C1 táblázat összes adata nyilvántartásbeli adatok segítségével. A folyami sétahajókra, egynapos utazásra alkalmas hajókra és városi/regionális szállítóhajókra vonatkozó adatok hiányoznak, csak a kompnak minősülő hajókkal kapcsolatban jelenthetők adatok.

A jövőbeli adatgyűjtési folyamatoknak egyértelműen meg kell határozniuk az adatgyűjtés célját. Állandó felmérés esetén jelentéstételi kötelezettség lesz előírva.

Ami a terheket illeti, a legtöbb válaszadó gyorsan tudott szolgálni a keresett információkkal, és a legtöbb válaszadó jelentésében az szerepel, hogy a kérdőív nem volt nagyon megerőltető. Svédország ezért megállapítja, hogy a jelentéstétellel összefüggő teher mérsékelt.

A válaszadók dolgának megkönnyítése és a költségek csökkentése érdekében az adatok beszerezhetők az AIS-ből, így az utaskilométerek kiszámíthatók. Ami a felhasználók számára nyújtott előnyöket illeti, az utasforgalomra vonatkozó statisztikák a trendek figyelésére, a piac alakulásának figyelésére és általános külső ellenőrzésre használhatók.

Svédország véleménye szerint a költségek – az egy válaszadóra jutó időben mérve – viszonylag alacsonyak, a becslésük alapján felmérésenként 60 000 SEK-nél kevesebb.

2.3. A KÍSÉRLETI TANULMÁNYOK EREDMÉNYEINEK ÖSSZEFOGLALÁSA

A hét kísérleti tanulmány áttekintést nyújt a belvízi személyszállításra vonatkozó adatgyűjtés megvalósíthatóságáról. Az alábbiakban a részt vevő országok fő észrevételeit összegezzük, ahogyan az a részletes jelentéseikben szerepel.

A tanulmányok jelentős különbségeket mutattak a hét ország között a belvízi személyszállításra vonatkozó adatgyűjtés terén, ezért nem lenne helyénvaló az összes elkészült mutató összehasonlítása.

A tanulmányok olyan adatforrások széles választékát tárták fel, amelyekre a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikák építhetők. A legtöbbet említett források a webes szüretelés, az AIS szélesebb körű használata és a hajónyilvántartások voltak. További releváns források a kikötőmesteri irodák, a kikötői hatóságok, a vállalkozások statisztikai célú nyilvántartásai, a vállalkozások szerkezeti statisztikái, a rövid távú forgalmi számadatok, a folyami információs rendszer és a külső adatszolgáltatók.

A meglévő adminisztratív adatok nem elég átfogóak ahhoz, hogy megfeleljenek a megbízható statisztikai adatgyűjtés követelményeinek. Célzott felméréseket kellene végezni a különböző források kiegészítése és a teljesebb és egységesebb adatok gyűjtése érdekében. A hét ország esetén eltérő, hogy a további célzott felméréseknek mire kellene kiterjedniük.

A mennyiséget és az adatok minőségét tekintve fejleszteni kell a jelenlegi forrásokat ahhoz, hogy biztosítani tudják az A1 (Szállított utasok száma indulási ország, érkezési ország,

szállítás típusa és hajó típusa szerint), az A2 (Folyami sétahajózások – utasok száma, utaskilométerek és utak száma indulási régió, érkezési régió, hajó felségjele és sétahajózás típusa szerint), B1 (Megtett utaskilométerek száma hajó típusa szerint, a folyami sétahajók kivételével) és C1 (Az országban nyilvántartásba vett hajók száma hajótípus, kapacitás és életkor szerint) táblázathoz szükséges információkat. A jelenlegi szakaszban nem mind a hét ország képes mindegyik változót biztosítani.

A kísérleti tanulmányok az adminisztratív adatok és a társaságok által szolgáltatott adatok hiányosságaival kapcsolatos minőségi problémákat vetettek fel. Különösen az utaskilométereket illetően adódtak problémák, mivel a legtöbb társaság nincs abban a helyzetben, hogy biztosítani tudja az utaskilométerek kiszámításához szükséges összes információt; az egynapos utazásokkal és az átlagos kihasználtsággal kapcsolatos jelentéstételi nehézségek is gyakran szerepeltek a megjegyzések között. Emellett néhány társaság hajóbérlés és különleges jegyajánlatok esetén nem rendelkezik minden szükséges információval. Tekintettel ezekre a hiányosságokra, a társaságoknak becsléseket kell alkalmazniuk, ami hatással van az általuk szolgáltatott információk minőségére.

A hajónyilvántartások információs hiányosságai hatással vannak a hajókkal kapcsolatos jelentésekre, a hajókkal kapcsolatos adatgyűjtés azonban úgy is végezhető, hogy a felmérést közvetlenül a vállalkozások nyilvántartásához kapcsolják. Ily módon a hajók azonosítása a hajótulajdonos vállalatokon keresztül történik. A vállalkozások nyilvántartásában azonban csak azok a társaságok szerepelnek a NACE Rev. 2 szerinti 50.30-as tevékenységi osztályban, amelyek fő tevékenysége belvízi személyszállítás. Következésképpen azok a vállalkozások nem szerepelnek benne, amelyek másodlagos tevékenységként nyújtanak belvízi személyszállítást, habár jelentős mennyiséget képviselnek ebben a szállítási típusban.

A tanulmányok egy, a külföldi társaságok által nyújtott belföldi szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó, különleges problémára is felhívták a figyelmet. A külföldi társaságoknak személyszállítás végzésekor nincs értesítési kötelezettségük a nemzeti hatóságok felé. A külföldi társaságokra és az általuk nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó megbízható és strukturált információk hiányoznak, a külföldi társaságok által nyújtott belföldi szállítási szolgáltatáshoz kapcsolódó problémákat azonban megoldhatná egy európai hajónyilvántartás.

A vállalkozásokat érintő terhek mérséklése érdekében a részletes adatszolgáltatásra vonatkozó követelményeket általában a módszer egyszerűsítésével kell kiegyensúlyozni. A kísérleti tanulmányokat benyújtó országok kihangsúlyozták, hogy az adatgyűjtés terheit, amely a kisebb társaságok esetén különösen magas, csökkenteni kell. A terhek többféleképpen csökkenthetők: a hajókapacitásra vonatkozó küszöbérték megállapítható 12 utas fölött; többéves jelentéstételi időköz vezethető be a szállítási tevékenységekhez; a kisvállalkozások mentesíthetők a jelentéstétel alól. A terhek még tovább korlátozhatók, ha az adatgyűjtés köre az önjáró hajókra szorítkozik. Így a vitorlás hajók, amelyeket általában kisvállalkozások üzemeltetnek, és amelyek esetében a megtett útvonal igen változó, mentesülnének a jelentéstétel alól.

Tekintettel a fogalommeghatározásokhoz kapcsolódó problémákra, a kompok fogalma pontosítható, vagy a kompjáratok bevonhatók a városi/regionális szállítás kategóriájába. A svédországi vízi közlekedés egyedi feltételeire való tekintettel megfontolandó a „szigetek közötti közlekedés” bevezetése újabb kategóriaként.

A tanulmányok alapján az adatgyűjtés becsült költségei jelentősen eltérnek az egyes országok között. Egyik ország sem gondolja kifejezetten azt, hogy a költségek aránytalanok lennének az előnyökhöz képest; azonban jelentős költségbeli különbségek vannak közöttük. Néhány ország szerint a személyszállításra vonatkozó adatok gyűjtése könnyen beépíthető a jelenlegi

munkájukba, míg mások figyelembe veszik a kifejlesztendő új infrastruktúrához kapcsolódó költségeket.

Összefoglalásképpen, habár vannak adatbeli hiányosságok, a hét kísérleti tanulmány szerint az A1, A2, B1 és C1 táblázatok előállítása alapvetően megvalósítható.

3. A 2020 MÁRCIUSÁBAN ELVÉGZETT, SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI STATISZTIKÁKKAL KAPCSOLATOS FELMÉRÉS EREDMÉNYEI

2020 márciusában az Eurostat felmérést végzett, hogy a belvízi utakat szállításra használó uniós országok részéről átfogó képet kapjon a személyszállításra vonatkozó statisztikákkal kapcsolatos különféle szempontokról. A kérdések az adatgyűjtés költségeihez és többletterheihez, a személyszállítási adatok gyűjtése elmaradásának okaihoz és az adatgyűjtés jövőbeli megvalósíthatóságához kapcsolódtak.

3.1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK

Összesen 15 ország válaszolt a felmérésre. Ebből kilenc ország mondta azt, hogy már gyűjtenek valamennyi adatot a belvízi személyszállításra vonatkozóan, hat pedig azt, hogy nem gyűjtenek ilyen adatot.

3.2. A BELVÍZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATGYŰJTÉS KÖLTSÉGE PÉNZÜGYI ÉS EMBERI ERŐFORRÁSOK TEKINTETÉBEN

Azok az országok, amelyek jelenleg gyűjtenek a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikákat, nem gondolják aránytalannak a költségeket és a terheket. Három ország mind pénzügyi, mind emberi erőforrások szempontjából minimálisnak ítélte meg az adatgyűjtés költségeit. Ezek az országok azonban hozzáfűzték, hogy a jelenlegi munkaerő kevés, és a kérdőív kitöltésével, az adatok gyűjtésével és ellenőrzésével, valamint az adatok összesítésével és közzétételre való előkészítésével kapcsolatos feladatokat több részleg végzi.

Az adatgyűjtés nagyon korlátozott és általános szinten történik, mivel csak pár kisvállalkozás működik ebben a piaci szegmensben. A statisztikai jelentéseket elküldik a releváns adat-előkészítő egységeknek, és csak az országos szinten összesített adatokat teszik közzé.

Az országok megjegyezték, hogy a személyszállításra vonatkozó statisztikák költségeivel kapcsolatos információk nem adhatók meg külön, mert ezek a költségek a belvízi szállításra vonatkozó statisztikák előállítása összesített költségének részét képezik, amelyre vonatkozóan évente gyűjtenek adatot egy egyedi felmérés segítségével. Az egyik ország megjegyezte, hogy a pénzügyi erőforrások főképpen a statisztikák gyűjtéséhez közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó kiadásokat foglalják magukban, úgymint a dolgozók bérét, az információtechnológiai infrastruktúrát, a villanyszámlát stb.

3.3. A BELVÍZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATGYŰJTÉS TÖBBLETTERHEI

Az országok jelentésében a személyszállítási adatok gyűjtése során felmerülő többletterhek széles skálája szerepel.

Három ország mondta azt, hogy nem szembesült többletterhekkel.

Más országok szerint nemzeti módszertant kell kidolgozni, és kihangsúlyozták a további adatforrások azonosításának és a különböző adatforrásokból származó információk összeállításának, valamint a kérdések tisztázása érdekében a válaszadókkal való többszöri kapcsolatfelvétel terhét. A nemzeti jogszabályok elfogadására kitűzött időkeretet szintén többlettehernek vélték, és a statisztikai információs rendszerek korszerűsítése és végrehajtása során az időkeretet és a pénzügyi erőforrásokat tekintették a fő terheknek.

Van, aki az adatgyűjtés forrásaival kapcsolatban tett észrevételt. A források köre az adminisztratív nyilvántartásoktól kezdve a kikötőkön és regionális turisztikai bizottságokon át a belvízi szállítást végző társaságokkal és a szállítási szolgáltatásokat kezelő és nyújtó önkormányzatokkal bezárólag széles.

Az egyik ország megjegyezte, hogy gyűjtik a belvízi személyszállításra vonatkozó adatokat, de nem tudják feldolgozni. Egy másik ország azt jelezte, hogy csak a személyhajókon és kompokon történő szállítással kapcsolatos információkat gyűjtik, a sétahajókon, egynapos utazásra alkalmas hajókon, kirándulóhajókon, vízibuszokon és vízitaxikon történő szállítással kapcsolatos adatokat nem.

3.4. A BELVÍZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATGYŰJTÉS HIÁNYÁNAK OKAI EGYES ORSZÁGOKBAN

A belvízi személyszállításra vonatkozó adatokat nem gyűjtő országok azt jelölték meg okként, hogy nincs felhasználói kereslet az ilyen adatokra. Másik okként a jogi kötelezettség hiányának tényét említették.

Az egyik ország az ebben a szektorban működő számtalan kisvállalkozást érő jelentős adminisztratív terheket emelte ki fő indokként a személyszállításra vonatkozó adatok gyűjtése ellen. Az adatok más kormányzati szervtől (vagy akár kereskedelmi féltől) nem állnak rendelkezésre. Ezenkívül ennek az országnak a belvizein jelentős számú külföldi (uniós és nem uniós) társaság működik, ami maga után vonja, hogy az adatok beszerzése a külföldi társaságoktól problémát jelent.

Az egyik ország kifejezetten megemlítette, hogy nincs belvízi utakon szállított utasa, ugyanis csak kisszámú belvízi úttal rendelkezik, és ezeket kizárólag szabadidős célra használják, két másik ország pedig a belvízi utakon szállított utasok alacsony számát említette.

3.5. A BELVÍZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ ADATGYŰJTÉS MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS AZ ILYEN ADATOK JÖVŐBEN TÖRTÉNŐ GYŰJTÉSÉRE IRÁNYULÓ SZÁNDÉK

Azok közül az országok közül, amelyek jelenleg nem gyűjtenek személyszállításra vonatkozó adatokat, néhány megjegyezte, hogy a belvízi személyszállítás – más szállítási típusokhoz viszonyítva – korlátozott mennyiségére való tekintettel az adatgyűjtés rájuk nézve terhet jelentene.

Három ország a saját kísérleti tanulmányainak eredményeire támaszkodva válaszolt erre a kérdésre. Ezek közül az országok közül az egyik azt mondta, hogy az adatgyűjtés megkezdése előtt át kell gondolni a fogalommeghatározásokat és a küszöbértékeket. Egy másik ország úgy vélte, hogy a belvízi személyszállításra vonatkozó adatok gyűjtése a közeljövőben megvalósítható. Ez az ország jelezte, hogy folyamatban van egy, a belvízi

utakra vonatkozó, új információs rendszer kiépítése, amely a jövőben adminisztratív adatforrásként használható a teher- és személyszállítási adatokhoz is.

Az egyik ország megerősítette, hogy szándékában áll a belvízi személyszállításra vonatkozó adatgyűjtés megkezdése. Két ország mondta azt, hogy nem tervezi az ilyen adatok gyűjtését, míg másik két ország csak akkor kezdené gyűjteni ezeket az adatokat, ha az jogszabályi kötelezettsége lenne.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

A Bizottság megjegyzi, hogy a hét kísérleti tanulmány alaposan megvizsgálta a belvízi személyszállításra vonatkozó adatgyűjtés megvalósíthatóságát. A részt vevő országok kisebb-nagyobb mértékben teljesíthetőnek találják a személyszállítási adatok gyűjtését.

A tanulmányok különbségeket tártak fel a személyszállítási adatok gyűjtését befolyásoló paramétereket illetően az egyes országokban, például az adatforrásokban, a belvízi szállításra használt hajók típusaiban és az országok természetföldrajzában. Habár mindegyik kísérleti tanulmány az adatforrások széles körét azonosítja – az adminisztratív adatoktól a webes szüretelésig –, azt is elismerik, hogy korlátozni kell a kisvállalkozások adatszolgáltatási terheit. Kihangsúlyozzák, hogy a befektetett erőfeszítésnek arányban kell állnia a belvízi személyszállítás részesedésével az összes személyszállítási módon belül. Emellett aggályokat fogalmaznak meg a minőségi problémákkal és az adathiányokkal kapcsolatban. Az adatgyűjtés költsége jelentős eltéréseket mutat az országok között, ami kapcsolatban áll azzal, hogy milyen mértékben használják a belvízi utakat személyszállításra az egyes országokban.

A kísérleti tanulmányok rámutattak, hogy a hét részt vevő országban bizonyos mértékig megvalósítható lenne a belvízi személyszállításra vonatkozó adatok gyűjtése, ehhez azonban mérlegelni kell, hogy az adatok szükségessége hogyan viszonyul a rendelkezésre álló információk köréhez, illetve hogy az adatgyűjtés mekkora terhet ró az adatszolgáltatókra.