EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

määruse (EL) 2018/974 artikli 5 lõike 3 kohaste siseveeteedel toimuva reisijateveo statistikat käsitlevate liikmesriikide katseuuringute tulemuste kohta

1. SISSEJUHATUS JA TAUST

Euroopas mängivad siseveeteed transpordisüsteemis olulist rolli, millel on märkimisväärne potentsiaal suureneda. Euroopa Liidus on siseveeteed 20 liikmesriigil, neist 12 riigi veeteedevõrgud on omavahel ühendatud.

Euroopa Parlament rõhutab oma raportis veeteedel toimuva reisijateveo võimaluste ärakasutamise kohta[1] kaupu ja reisijaid käsitleva statistika tähtsust veetranspordisektori jaoks ettenähtud kavade ja poliitikameetmete väljatöötamisel. Peale selle palutakse selles Euroopa Komisjonil „töötada välja siseveelaevade õnnetuste ja ohtlike juhtumitega, kaasa arvatud piiriülese liiklusega seotud arvandmete ühtse kogumise süsteem“.

Komisjoni eesmärk on edendada ja tugevdada siseveeteede konkurentsivõimet transpordisüsteemis ning hõlbustada nende integreerimist ühendvedude logistikaahelasse[2].

Määrus (EL) 2018/974 [3] ei hõlma statistikat siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta. Peamised andmed, mida on vaja selle turu suuruse ja kasvupotentsiaali hindamiseks, on reisijate arv konkreetsetes riikides ja turusektorites, nagu jõekruiisid, minikruiisid, parvlaevad ja linnatransport. Sektori tulemuslikkuse mõõtmiseks oleks kindel näitaja reisijakilomeetrite arv, kui asjaomaste andmete kogumine osutub võimalikuks.

Määruse (EL) 2018/974 artiklis 5 on sätestatud, et komisjon peab uurima koos liikmesriikidega siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitleva statistika arengut, sealhulgas piiriüleseid transporditeenuseid.

„*Artikkel 5*

Katseuuringud

1. Hiljemalt 8. detsembriks 2018 töötab komisjon koostöös liikmesriikidega välja asjakohase metoodika statistika koostamiseks siseveeteedel toimuva reisijateveo, sealhulgas piiriüleste transporditeenuste kohta.

2. Hiljemalt 8. detsembril 2019 alustab komisjon vabatahtlike katseuuringutega, mille viivad läbi käesoleva määruse alusel andmeid esitavad liikmesriigid ja mis puudutavad reisijatevedu siseveeteedel, sealhulgas piiriüleseid transporditeenuseid käsitlevate statistiliste andmete kättesaadavust. Nende katseuuringute eesmärk on hinnata nende uut tüüpi andmete kogumise teostatavust, nende andmete kogumisega seotud kulusid ning toodetud statistika kvaliteeti.

3. Hiljemalt 8. detsembril 2020 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande katseuuringute tulemuste kohta. Selle aruande tulemustest sõltuvalt esitab komisjon, kui see on asjakohane, mõistliku aja jooksul ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule muuta käesolevat määrust seoses statistikaga siseveeteedel toimuva reisijateveo, sealhulgas piiriüleste transporditeenuste kohta.

4. Nimetatud katseuuringute rahastamist toetatakse vajaduse korral ja liidu lisandväärtust arvesse võttes liidu üldeelarvest.“

---

[1] Raport veeteedel toimuva reisijateveo võimaluste ärakasutamise kohta (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, KOM(2011) 144 (lõplik).

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/974, mis käsitleb kaupade siseveetranspordi statistikat (ELT L 179, 16.7.2018, lk 14).

Eurostat hakkas koostöös liikmesriikidega välja töötama metoodikat siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitleva statistika koostamiseks.

2016. aasta oktoobris moodustas Eurostat rakkerühma, kellele anti ülesanne koostada siseveeteedel toimuva reisijateveo statistikaga seotud andmete kogumise metoodika kavand. Rakkerühma kuulusid vabatahtlikult osalenud liikmesriikide (Austria, Horvaatia, Madalmaad, Poola, Prantsusmaa, Rumeenia ja Saksamaa), komisjoni (Eurostat ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraat) ning Reini laevaliikluse keskkomisjoni esindajad. Esimene kohtumine toimus 28. veebruaril 2017 ja teine korraldati 18. oktoobril 2017 paralleelselt siseveeteede eksperdirühma 2017. aasta kohtumisega. Eksperdirühm ja transpordistatistika koordineerimisrühm tegid järelevalvet metoodika väljatöötamise üle ning arutasid seda oma 2017. ja 2018. aasta kohtumistel.

Metoodika kavand sai kooskõlas määrusega (EL) 2018/974 valmis 2018. aasta detsembris ja sellega nähti ette katseetapp koos ELi toetustest rahastatavate katseuuringutega. 2019. aasta juunis/juulis algatasid katseuuringu seitse riiki: Saksamaa, Horvaatia, Madalmaad, Austria, Poola, Rumeenia ja Rootsi. Riigid hindasid katseuuringute raames metoodika kavandit ning esitasid märkusi siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate andmete kogumise teostatavuse, oma andmete kogumisega seotud kulude ja koormuse ning andmete statistilise kvaliteedi kohta.

Riigid esitasid oma katseuuringud ning aruanded andmete kogumise ja metoodika kavandi rakendamise kohta 2020. aasta juunis/juulis.

Käesolevas aruandes tutvustatakse katseuuringute järeldusi uute andmete kogumise teostatavuse ja nende andmete statistilise kvaliteedi, seonduva metoodika ning liikmesriikide kulude ja koormuse kohta.

Peale selle tutvustatakse aruandes lühidalt 2020. aasta märtsis korraldatud siseveeteedel toimuva reisijateveo statistikat käsitleva riikidepõhise uuringu tulemusi. Uuringu eesmärk oli anda ülevaade olukorrast muudes liikmesriikides kui need seitse riiki, kes olid teinud katseuuringu.

2. REISIJATEVEO STATISTIKAT KÄSITLEVATE KATSEUURINGUTE TULEMUSED

Katseuuringutel oli kaks väljundit:

a. aruanne, milles esitatakse märkusi metoodika kavandi rakendamise kohta, tehakse ettepanekuid metoodika täiustamiseks ning hinnatakse reisijateveo statistika võimaliku kogumise teostatavust, nende andmete kogumisega seotud kulusid ja koormust ning kogutavate andmete statistilist kvaliteeti;

b. andmed, mis on kogutud igas riigis järgmiste tabelite jaoks:

- A1 (veetud reisijate arv lähte- ja sihtriigi, transpordiliigi ja laevatüübi järgi),
- A2 (jõekruiisid – reisijate, reisijakilomeetrite ja reiside arv lähte- ja sihtpiirkonna, laeva riikkondsuse ja kruiisi liigi järgi),
- B1 (muud tüüpi laevade kui jõekruiisilaevade läbitud reisijakilomeetrite arv) ning
- C1 (riigis registreeritud laevade arv laeva tüübi, mahutavuse ja vanuse järgi).

2.1. ANDMEALLIKAD JA METOODIKA

Selles jaos esitatakse kokkuvõte andmeallikatest ja metoodikast, mida kasutati seitsmes katseuuringu teinud riigis.

Austria

Laevade liikumistee kindlakstegemiseks ja laevade jälgimiseks kasutatakse automaatset identifitseerimissüsteemi (AIS), mis sobib andmeallikaks; laeva pardal olev AISi transponder võimaldab vahetada laevade vahel positsioneerimise ja identifitseerimisega seotud teavet. Selle süsteemi toetamiseks on Austrias 23 Doonau jõeteabeteenuste tugijaama, mis võtavad vastu AISi sisevete andmeid. AISi andmekogumid sisaldavad ühte andmekogumit laeva ja päeva kohta; need andmekogumid on väljavõtted AISi teabest ja hõlmavad 23 muutujat.

Laevandusettevõtjate nimed võetakse statistilisest ettevõtlusregistrist, kuigi välisriikide laevandusettevõtjad ei ole kohustatud Austria ametiasutusi teavitama, kui nad veavad Austrias reisijaid. AISi andmetest saab teavet kõigi laevade kohta, mis tegutsevad Austriat läbival Doonau jõe lõigul, sealhulgas laevade andmed ja asukohad, kuid välisriikide ettevõtjatega on raskem ühendust saada.

AISi andmed ei ole piisavad pikkade piiriüleste kruiiside lähte- ja sihtkoha kindlakstegemiseks, kuna saadavad AISi andmed hõlmavad vaid Austriat läbivat Doonau lõiku ja mõnda kilomeetrit pärast piiri. Sõiduplaanide ja marsruutide kohta saab koorida andmeid veebist ning Austriaga seotud marsruutide puhul on võrdlusaluseks veebileht www.cruisecompete.com. Tänu selle veebilehe lihtsale ja selgele kujundusele ja kasutamisele sobib see hästi veebikoorimiseks. Peale selle saadi teavet parvlaevade sõiduplaanide ja muude ühepäevareiside kohta konkreetsete ettevõtjate veebisaitidelt.

Laevaregister võimaldab nii kohustuslikku kui ka vabatahtlikku registreerimist, mis sõltub teatavatest kriteeriumidest. Katseuuringus leiti, et registri kvaliteet ei ole piisav, et koguda andmekogumi C1 jaoks vajalikke andmeid; pealegi on register selle praegusel kujul kättesaadav ainult paberkandjal, kuigi kavas on register digiteerida.

Veel on reisijaid käsitlevate andmete allikaks Viadonau (kes kogub vabatahtlikkuse alusel oma aastaaruande jaoks ühepäevareise tegevate laevade reisijate andmeid), Donauraum Wien (kes esitab iga laeva reisijate koguarvu aastas) ja Saksamaa-Austria piiril asuv lüüs (kes avaldab lüüsi läbinud reisijate ja laevade arvu).

Jõekruiisiettevõtjad ja teised reisijateveoga tegelevad ettevõtjad kasutasid andmete kogumisel erinevat metoodikat.

Ühendust võeti viie Austrias asuva jõekruiisiettevõtjaga (ekspertide korraldatud küsitluste raames, telefoni ja e-posti teel). Selleks et koguda asjakohaseid andmeid muu reisijateveo kui jõekruiiside kohta, koostati küsimustik ja 36 küsimustikust täideti umbes pooled.

Andmete analüüsimiseks ühendati AISi andmed marsruutidega ning analüüsiti AISi andmeid kruiisilaevade ja ühepäevareise tegevate laevade kohta.

Üldise hinnangufunktsiooni arvutamiseks kõigi laevade täitumuse jaoks kasutati AISi andmeid koos sadamate täiendavate reisijaid käsitlevate andmetega. Arvutamisel tehti kindlaks laevad ja nende maksimaalne reisijate arv.

Horvaatia

Horvaatia nimetas peamiste andmeallikatena sadamakapteni büroosid ja sadamavaldajad. Sadamakapteni bürood koguvad reisijaid käsitlevaid andmeid enda tarbeks mitmesugustest allikatest, sealhulgas laevade saabumise ja lahkumise aruannetest, sadamavaldajatelt ja laevaomanikelt (vedajad, kohalikud omavalitsused jne). Kohtumistel nelja sadamakapteni büroo esindajatega jõuti järeldusele, et kättesaadavad on andmed laevade eelmiste ja järgmiste saabumis- või väljumissadamate kohta. Neil kohtumistel jõuti ka järeldusele, et kättesaadavad on andmed pardale võetud ja pardalt lahkunud reisijate arvu, laevatüüpide ja lipuriikide kohta. Andmed sadama kohta, kus tulid pardale esimesed reisijad, ja sadama kohta, kus lahkusid pardalt viimased reisijad, ei ole neljast büroost kolme jaoks siiski kättesaadavad; ühele büroole esitatakse seda teavet, kuid vabatahtlikkuse alusel.

Mis puudutab metoodikat, siis Horvaatia kohaldab andmete kogumisel territoriaalsuse põhimõtet. Andmeid kogutakse kõigi Horvaatia siseveesadamatesse saabuvate ja sealt lahkuvate laevade kohta, olenemata sellest, mis riigis laev on registreeritud. Seega on reisijateveo andmete kogumine kooskõlas kaubaveostatistikaga, kuna see hõlmab riigisisest ja rahvusvahelist reisijatevedu.

Jõekruiiside puhul ei ole andmed esimeste reisijate pardaletuleku ja viimaste reisijate pardalt lahkumise sadama kohta kättesaadavad ning pardaletuleku ja pardalt lahkumise piirkonda ei ole võimalik kindlaks määrata. Tulevikus, kui on olemas halduslikud andmeallikad, võib see muutuda. Ühepäevareise tegevate laevade puhul tuleks kehtestada väikeseid vedusid tegevate laevade jaoks aruandluskünnis, võttes arvesse kulutõhusust ja konfidentsiaalsust. Seoses parvlaevade teostatava reisijateveoga koguvad sadamakapteni bürood enda tarbeks andmeid reisijate arvu kohta ning nõuavad igal aastal andmeid laevaomanikelt, kontsessionääridelt, omavalitsustelt ja parvlaevaettevõtjatelt. Horvaatia leiab, et parvlaevade määratlus peaks olema üksikasjalikum.

Saksamaa

Andmeallikaks on statistiline ettevõtlusregister, mida kasutatakse nii ettevõtjate analüüsimiseks kui ka uuringute ettevalmistamiseks ja koordineerimiseks. Register sisaldab teavet juriidiliste üksuste, ettevõtjate ja nende kohalike üksuste kohta ning registriüksustevaheliste seoste kohta. Teine andmeallikas on ettevõtluse struktuurstatistika, kust saab teavet tootmise, kulustruktuuri, põhivara ja tööhõive kohta ning igal aastal koostatavat teavet ettevõtluse demograafia kohta.

Igal aastal korraldatakse siseveetranspordi valdkonnas tegutsevaid ettevõtjaid käsitlevaid uuringuid. Need hõlmavad teavet siseveelaevandustegevuse liikide, siseveelaevanduses töötavate isikute arvu, tegevuse käibe ning laevade arvu, kandevõime, mahutavuse ja mootori võimsuse kohta.

Peale selle on kättesaadavad kvartaalsed näitajad siseveelaevanduse marsruutidel sõitvate reisijatega seotud käibe kohta. Euroopa ettevõtlusstatistikat käsitleva määruse (EL) 2019/2152[4] rakendamine ei muuda eeldatavasti praegu esitatavate andmete sisu.

Reini laevaliikluse keskkomisjon esitab andmeid Euroopa siseveelaevanduse turuseire kohta, sealhulgas teavet, mis käsitleb laevastiku suurust ning pakkumist ja nõudlust jõekruiise ja ühepäevareise tegevate laevade puhul. Põhiteavet jõekruiisisektori kohta avaldab ka huvirühm IG River Cruise.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2152, mis käsitleb Euroopa ettevõtlusstatistikat ja millega tunnistatakse kehtetuks kümme ettevõtlusstatistika valdkonna õigusakti (ELT L 327, 17.12.2019, lk 1).

Saksamaa esitatav statistika hõlmab üksnes ettevõtjaid, kelle peakorter asub Saksamaal, mistõttu puudub teave välisriikide ettevõtjate osutatavate teenuste kohta.

Keskne siseveelaevanduse inventari toimik (ZBBD) sisaldab tabeli C1 jaoks laevastiku suurust käsitlevaid haldusandmeid, kust saab piisavalt üksikasjalikku teavet.

Kuna ei olnud võimalik välja selgitada allikat, mis sisaldaks struktureeritud, täielikku ja usaldusväärset teavet välisriikide ettevõtjate kohta, hõlmas uuring ainult Saksamaal asuvaid ettevõtjaid.

Mis puudutab metoodikat, siis uuriti alternatiivseid andmeallikaid (nt haldusandmed), kuid jõuti järeldusele, et sellised alternatiivsed allikad ei ole kättesaadavad.

Uuringu jaoks koostati veebipõhine küsimustik, mis oli mõeldud kasutamiseks kõikidele ettevõtjatele, olenemata nende turusegmendist. Uuringuüksused põhinesid asjaomaste ettevõtjate juriidilistel üksustel, nagu on määratletud statistilisi üksusi käsitlevates siseriiklikes õigusaktides.

Ettevõtlusuuringu raames ei kogutud kvantitatiivset teavet. Selle asemel küsiti ettevõtjatelt, kas asjakohased andmed on kättesaadavad ja millised kulud tekiksid nende andmete kogumisel. See lähenemisviis valiti seepärast, et ettevõtjaid ei saa kohustada teavet esitama.

Madalmaad

Andmeallikad tulenevad laevade võrdlusraamistikust, kus laevadega seotud teavet peavad registreerima mitmed asutused. Paraku ei ole enamik teabest ajakohane või ei ole asutustel vajalikust teabest põhjalikku ülevaadet. Olemasolevaid andmeid saaks kasutada tabeli C1 koostamiseks ja neid saaks hiljem täiendada laevandusettevõtjate esitatava teabega.

Teine allikas on reisijatevedu. Jõeteabesüsteemis vahetatakse teavet siseveeteedel sõitvate laevade, sealhulgas reisijateveo, marsruutide ja lasti kohta. Kuna jõeteabesüsteemis on registreeritud vaid väike osa reisilaevadest, ei ole andmed piisavalt kvaliteetsed. Vedajad võivad vabatahtlikult teatada laeval viibivate reisijate arvu, mis on registreeritud AISis, ent kuna juurdepääs AISile on piiratud, ei ole selle andmed tõenäoliselt täielikud.

Veel üks andmeallikas on ettevõtjate võrdlusraamistik. Katseuuringu valim moodustati registrisse kantud ettevõtjate põhjal. Paraku hõlmab register ainult neid ettevõtjaid, kelle jaoks reisijatevedu siseveeteedel on põhitegevus, ning see ei sisalda teavet ettevõtjate omanduses olevate või käitatavate laevade kohta.

Andmeid koguti veebiküsitluse teel, kehtestades künniseks rohkem kui 12 reisijat. Veebiuuringus osalemise määr oli ligikaudu 50 %.

Uuringu raames saadud vastustest ilmnes, et parvlaevadel ning linna- ja piirkondlikul transpordil ei tehta selget vahet. Seepärast soovitatakse kas määratleda parvlaevad täpsemalt või lõimida parvlaevad ning linna- ja piirkondlik transport ühte kategooriasse.

Poola

Andmeid reisijateveo kohta saadi küsimustiku abil, mis oli suunatud otse reisijaid vedavatele Poolas registreeritud üksustele. Seega ei hõlmanud uuring väljaspool Poolat registreeritud üksusi, kes veavad reisijaid Poola siseveeteedel. Poola valis riiklikust rahvamajanduse registrist välja üksused, kelle peamine registreeritud tegevusala on reisijate- ja kaubavedu

siseveeteedel, lähtudes Poola tegevusalade klassifikaatorist. Siseveeteedel reisijateveoteenuseid osutavatele ettevõtjatele saadeti veebipõhine elektrooniline küsimustik.

Siseveeteedel sõitvate Poolas registreeritud reisilaevade andmed saadi siseveeteede ameti registritest. Siseveeteedel sõitvate jõekruiisilaevade ja ühepäevareise tegevate laevade eristamine ei tulene otseselt registrist, vaid registreeritud laevade tehnilistest dokumentidest. Poolas registreeritakse laevad vastavalt laeva tüübile, mitte lähtudes ülesannetest, mida laevad täidavad. 12 või enama reisijakohaga laevad jagunevad tehniliste andmete põhjal reisijate kajutitega ja kajutiteta laevadeks. Registreeritud transpordilaevu ei ole võimalik eristada linnatranspordilaevadest, kuna selliseid teenuseid võivad osutada nii laevad, mis on registreeritud siseveeteedel ühepäevareise tegevate kruiisilaevadena, kui ka laevad, mis on registreeritud muude laevade kui kruiisilaevadena.

Et otsida asjakohast teavet ja teha kindlaks ettevõtjad, kelle tegevus liigitub Poola tegevusalade klassifikaatori alusel siseveeteedel toimuvaks reisijate- või kaubaveoks, kasutati ka veebikoorimist.

Peale selle kasutati uuringu tegemisel teavet, mis oli saadud siseveetranspordiga seotud erialaajakirjadest, ühendustelt, algatuste elluviijatelt ja asutustelt ning meediaseire raames.

Kontrollimise eesmärgil kasutati uuringu tegemisel veel ühe allikana kohustuslikku kvartaliuuringut, mis sisaldas teavet siseveetranspordis osalevate laevade arvu kohta.

Kõigi transpordiliikide seas moodustavad siseveeteedel veetavad reisijad vaid 0,3 % reisijate koguarvust, kui jätta kõrvale ühistransport. Seepärast on riigisisestel siseveeteedel Poolas reisijateveos kõrvaline roll.

Rumeenia

2019. aastal koguti kvartaliuuringu käigus andmeid, et koostada näitajad siseveetranspordi statistika jaoks. Selle projekti raames töötasid ametiasutused andmete kogumiseks välja IT-vahendi, mis põhines Eurostati metoodikal.

Andmeid siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta koguti seda liiki vedude teostamise luba omavatelt ettevõtjatelt, kes olid registreerinud end uuringus osalema. Andmeid siseveeteedel toimuvate kruiiside kohta koguti piirkondlikelt sadamakaptenitelt ja volitatud ettevõtjatelt.

Küsimustiku abil koguti andmeid andmekogumite A1, A2 ja B1 näitajate jaoks. Andmed registreeritud reisijate kohta käsitlevad siseveelaevadega veetud reisijaid. Andmekogumis B1 liidetakse reisijakilomeetrite näitaja arvutamiseks reisijate arvu kajastavad andmed ja korrutatakse saadud summa nende reisijate poolt tegelikult läbitud kilomeetrite arvuga. Veetud reisijate koondnäitaja esitatakse andmekogumis A1, kus liidetakse reisijate arv lähte-/sihtkoha põhjal. Reisijakilomeetrite näitaja arvutamisel kruiisireisijate puhul andmekogumis A2 lähtutakse kruiisi liigist ja Rumeenias läbitud vahemaast. Andmed koondatakse kruiisi liigi, laeva riikkondsuse, lähte-/sihtpiirkonna ja reiside arvu põhjal.

Lähte- ja sihtsadamaid käsitleva teabe jaoks valiti siseveeteedel asuvate kaubasadamate loetelust välja sadamad, kus teenindatakse ka reisijaid. Neile lisati sadamad, mis on keskendunud üksnes siseveeteedel toimuvale reisijateveole.

Andmeid Doonau jõel asuvaid sadamaid läbivate kruiisilaevade reisijate kohta saadi piirkondlikelt sadamakaptenitelt. Teavet kruiisi lähte- ja sihtkoha kohta, mille laeva kapten esitas piirkondliku sadamakapteni esindajale, kasutati Rumeenias läbitud vahemaa kindlakstegemiseks. Vahemaa, mida väljendati kilomeetrites, arvutati Doonau navigatsioonikaardi ja siseveesadamate loetelus loetletud sadamate asukoha alusel.

Andmekogumis C1 põhines riigis registreeritud laevade arvu käsitlev statistika, mis esitati laeva tüübi, mahutavuse ja vanuse järgi, Rumeenia laevandusameti andmetel.

Rootsi

Üks Rootsi andmeallikaid on äriandmebaas, mis sisaldab mitmesuguseid ettevõtjate esitatud andmeid. Teine allikas on register (järelevalvesüsteem), mis hõlmab laevu, mille mahutavus on üle 12 reisija, kaubanduslikel eesmärkidel kasutatavaid laevu, mille pikkus on vähemalt viis meetrit, ja lõbusõidulaevu, mille pikkus ületab 12 meetrit. See register on kohustuslik kõigi reisilaevade puhul ning see sisaldab teavet registreeritud omanike ja ettevõtjana registreeritud isikute kohta. Peale selle on andmeallikaks Rootsi tööstusorganisatsioon, mis on loodud riigi tasandil kaubanduslikel eesmärkidel tegutsevate laevade omanike jaoks ja täiendab teisi andmeallikaid, võttes arvesse ettevõtjate ja laevade märkimisväärset kattumist. Lisaks saab teavet ühistransporditeenust osutavate parvlaevaliinide marsruutide ja väljumissageduse kohta Rootsi ühistranspordiettevõtjate koostööplatvormilt. Samuti on võimalik kindlaks teha AISi transpondriga varustatud laevade asukoht ja jälgida nende liikumist.

Mis puudutab metoodikat, siis teabe kogumiseks laevade, läbisõidu ja reisijate arvu kohta kasutati veebipõhist küsimustikku. Vastamise määr oli ligikaudu 50 % ja andmed olid piisavad, et teha järeldusi tulevase andmekogumise kohta.

Võttes arvesse oma ainulaadset olukorda seoses rannikuäärse veetranspordiga, teeb Rootsi ettepaneku lisada laevade kategooriate loetellu kategooria „saarestikuliiklus“.

2.2. TEOSTATAVUS, KULUD, KOORMUS JA STATISTILINE KVALITEET

Selles jaos esitatakse kokkuvõte seitsme riigi hinnangutest andmekogumise teostatavuse, andmekogumisega seotud kulude ja koormuse ning andmekogumise statistilise kvaliteedi kohta.

Austria

Jõekruiiside puhul peetakse reisijateveo statistika koostamist teostatavaks, ühendades AISi andmed, veebikoorimise tehnikad ja andmed laevade täitumuse kohta. Üksikute Austria ettevõtjate küsitlemisel saadi selle sektori kohta lisateavet, ent kuna Austrias asuvad kruiisiettevõtjad moodustavad riigis tegutsevatest kruiisiettevõtjatest vähemuse, ei piisa sellest, kui koguda reisijaid käsitlevaid andmeid ainult neilt.

Mis puudutab muud siseveeteedel toimuvat reisijatevedu kui jõekruiisid, siis asjakohaseks asjaomase statistika koostamise viisiks peetakse ettevõtjatele mõeldud küsimustiku väljatöötamist. Kilomeetrite arvu hindamiseks ja teatatud vahemaade kontrollimiseks võib kasutada ka AISi andmeid.

Austria teeb ettepaneku luua registreerimisriigipõhine laevaregister, mille aluseks on üksnes AISi andmed. Kuna Austrias ei ole praegu ajakohastatud laevaregistrit, oleks võimalik luua uus register, mis põhineb AISi teabel Austria laevade kohta, või digiteerida ja ajakohastada olemasolev laevaregister.

Kui reisijaid käsitlevaid andmeid tuleb hakata koguma korrapäraselt, tuleb luua asjakohane IT-taristu, mis on samaväärne muude andmete kogumiseks kasutatavate süsteemidega. Lisaks

tuleb arvesse võtta asjakohaseks eeltöötluseks kuluva ajaga seotud kulusid. Need kulud on eriti suured esimesel andmete kogumise aastal. Peale selle tuleb arvesse võtta vahendeid veebikoorimise sisseseadmiseks ja rakendamiseks.

Et tagada statistiline kvaliteet ja täiustada metoodikat, peaks olema kohustus edastada AISi andmed, mitte andmed laeva mahutavuse kohta. Lisaks alahinnatakse läbitud vahemaad, kui selle arvutamiseks edastatakse vaid kruiisi lähtepiirkond ja sihtpiirkond kui kõige kaugem punkt. See probleem oleks võimalik lahendada, kui riigid saaksid edastada kruiiside puhul reisijakilomeetrite arvu, nii nagu nad teatavad kaubavedude puhul tonnkilomeetritest.

Horvaatia

Reisijaid käsitlevate andmete kogumist peetakse üldiselt teostatavaks. Andmed lähte- ja sihtriigi/-piirkonna kohta ei olnud siiski enamikul juhtudel kättesaadavad või olid need kättesaadavad vaid osaliselt ning iga kruiisi liiki ei olnud võimalik kindlaks määrata. Seepärast oleks parem koguda ja avaldada andmeid siseveesadamaid läbinud reisijate, mitte veetud reisijate arvu kohta, kuna andmed sadamates pardale minevate ja pardalt lahkuvate reisijate kohta on kättesaadavad.

Siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate korrapäraste statistiliste uuringute tegemise kulud oleksid vastuvõetavad, nagu oleks vastuvõetav ka sadamakapteni büroode aruandluskoormus. Uuringu digiteerimisel ja ministeeriumi haldusandmete kasutamisel väheneksid kulud ja aruandluskoormus veelgi.

Horvaatia märgib lõpetuseks, et katseuuringu käigus kogutud andmed on kvaliteetsed.

Saksamaa

Mis puudutab teostatavust, siis mõnel juhul saab kasutada haldusandmeid või muutuvad need andmed andmeallikana kättesaadavaks tulevikus, ilma et oleks vaja korraldada ettevõtlusuuringut. Ettevõtlusuuringut on siiski vaja selleks, et saada reisijatevedu käsitlevaid näitajaid tabelite A1, A2 ja B1 jaoks.

Statistilise kvaliteedi osas juhtisid ettevõtjad tähelepanu mitmele aruandlusega seotud probleemile. Tabelis B1 nõutavate andmete puhul ei ole kolmel viiendikul ettevõtjatest teavet, mis on vajalik reisijakilomeetrite arvutamiseks. Umbes pooltel ettevõtjatel ei ole teavet, mida on vaja tabelite A1 ja A2 jaoks. Seega peavad ettevõtjad kasutama hinnanguid, mis mõjutab teabe kvaliteeti. Seda arvesse võttes võiks kaaluda andmete edastamist mitme aasta tagant.

Välisriikide ettevõtjate osutatavate riigisiseste transporditeenuste probleemi saaks lahendada Euroopa ettevõtete registri loomisega.

Seoses ettevõtjate koormusega tuleb näitajate loetelu piirata vaid vajalike näitajatega, vähendada väikeettevõtjate koormust ja vabastada koormusest mikroettevõtjad. Künniseks tuleks lugeda 12 reisijat.

Siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitleva projektiga ettevõtjatele tekitatavad iga-aastased kulud on hinnanguliselt 100 000 eurot. Ametiasutuste ja statistikaameti ühekordsed kulud on kokku ligikaudu 640 000 eurot ja iga-aastased jooksvad kulud ligikaudu 135 000 eurot.

Madalmaad

Madalmaad peavad reisijateveo statistika koostamist teostatavaks ning paljud, kellega uuringu käigus ühendust võeti, näitasid üles huvi asjaomase statistilise teabe vastu. Siiski on vaja rohkem uuringuid, et siduda laevad ettevõtjatega ja laiendada valimiandmed kogu üldkogumile. Kuigi ettevõtjatelt on võimalik saada enamik muutujaid, tuntakse muret reisijakilomeetrite pärast, sest uuring näitas, et ühepäevareise tegevatel ettevõtjatel on keeruline seda näitajat kindlaks teha. Laevade näitajaid käsitlevate andmete kvaliteet ei ole praeguses andmebaasis piisav, kuid seda saaks pikas perspektiivis parandada, kasutades Euroopa ajakohastatud laevade andmebaasi.

Statistilise kvaliteedi vaatenurgast tekivad probleemid Madalmaade veeteedel tegutsevate välisriikide ettevõtjate puhul, mille tulemuseks on välisriikide ettevõtjate ebapiisav hõlmatus. Eriline probleem on reisijate ja reisijakilomeetrite arvu kajastavad andmed, mille saaks vähemalt osaliselt lahendada, kui vahetada andmeid asjaomaste Euroopa ettevõtjate kohta. Kuna välisriikide ettevõtjad teostavad olulise osa reisijateveost Madalmaade siseveeteedel, eriti jõekruiiside turul, tuleb välja töötada metoodika puuduvate andmete korvamiseks.

Madalmaad soovitavad kohaldada laeva mahutavuse künnist (üle 12 reisija), kehtestades lisapiirangu, et hõlmata vaid mootoriga laevad, mitte purjelaevad, ning kaaluda mõiste „laeva tüüp“ asendamist mõistega „reisi liik“. On tehtud ettepanek koguda andmeid kord aastas ja korraldada uuring aasta alguses. Samuti tuleks kohaldada territoriaalsuse põhimõtet.

Madalmaad rõhutavad, et tähtis on mitte koormata liigselt väiksemaid ettevõtjaid või keeruka marsruutide mudeliga ettevõtjaid, milleks ei tohiks neilt näiteks nõuda iga-aastast aruandlust.

Uue reisijateveo statistika kulud hõlmavad metodoloogilisi lisauuringuid, valimiandmete laiendamist üldkogumile ning uue uuringu ja analüüsi väljatöötamist ja tegemist. Nende kulude suuruseks hinnatakse ligikaudu 76 000 eurot.

Poola

Reisijaid käsitleva statistika kogumine siseveeteede kohta on põhimõtteliselt teostatav, kuigi esineb piiranguid.

Andmekogum A1 ei sisalda andmeid jõekruiisilaevadega siseveeteedel veetud reisijate arvu kohta, sest katseuuringuga hõlmatud üksused ei kasutanud seda tüüpi laevu. Samuti ei teostatud reisijatevedu laevadega, mis liigituvad kategooriasse „teadmata“. Andmekogumi B1 jaoks saadi reisijateveo turu analüüsi põhjal teavet jõekruiisilaevade kohta, mis sõidavad välisriigi lipu all ja külastavad ka meresadamaid.

Katseuuring aitas koostada andmekogumeid A1 ja B1. Sadamavaldajalt saadud andmete põhjal ei ole samas võimalik koostada andmekogumit A2, sest teada on vaid pärast laevalt lahkumist pardale naasnud reisijate arv, mistõttu veetud reisijate koguarv on teadmata. Raskusi valmistab ka see, et sadamakapteni büroo esitab reisijate arvu käsitlevad andmed kogu kuu kohta kokku, mitte iga kruiisi kohta eraldi.

Uuringu käigus saadud andmete põhjal oli võimalik koostada andmekogum C1. Ametlikust statistikast saab teavet riigis registreeritud reisilaevade arvu kohta, kuid need andmed ei ole esitatud laevatüüpide lõikes ning neis ei ole täpsustatud konkreetset tüüpi laeva vanust ja mahutavust. Siseveelaevade registrite pidamise eest vastutab siseveeteede amet.

Saadud andmete põhjal ei olnud võimalik eristada registreeritud laevade seast linnatranspordilaevu.

Katseuuringu tulemuste kvaliteet hinnati rahuldavaks. Ettevõtjate veetud reisijate arvu hinnatakse müüdud piletite arvu ja täituvusteguri põhjal. Samamoodi peeti siseveeteedel

sõitvate registreeritud reisilaevade kohta kättesaadavate andmete kvaliteeti rahuldavaks. Andmed saadi haldusregistritest kooskõlas siseriiklike õigusaktidega.

Esinenud raskustest suurim oli reisijateveoga tegelevate üksuste õige tuvastamine. Lisaks ei registreeri reisijatevedu teostavad üksused uuringuga hõlmatud andmeid sageli hoolikalt. Seega hinnatakse neid andmeid sageli laevade keskmise mahutavuse alusel, mistõttu on keeruline kontrollida nende õigsust.

Kulude ja koormuse hindamiseks on juba mitu aastat tehtud siseveeteedel sõitvaid registreeritud reisilaevu hõlmav kitsam uuring. Võttes arvesse haldusallikate teisesel kasutamisel põhinevast ametlikust statistikast praegu saadavate andmete ulatust, hinnati uuringu ulatuse laiendamisest tulenevat lisakoormust tühiseks. Märkimisväärseid kulusid ei too kaasa ka haldusallikate kasutamine uue statistika koostamiseks.

Kui praeguse uuringu ulatust laiendatakse, et hõlmata teave siseveeteedel toimuva reisijateveo suuna kohta ning parvlaeva- ja linnatranspordilaeva teenuseid osutavad üksused, võivad suureneda ettevõtjate koormus ja kulud. Ent kuna see tähendaks vaid olemasoleva uuringu laiendamist, oleks lisakoormus tühine.

Rumeenia

Andmete kogumiseks saadeti territoriaalsetele statistikaametitele postiga statistiline küsimustik, metoodika ja lisajuhised.

Muutujad, mis kajastasid riigis veetud reisijate arvu laevatüüpide lõikes, olid kättesaadavad ja andmeesitajad esitasid need vastavalt metodoloogilistele nõuetele; neid muutujaid saab arvesse võtta andmete tavapärasel koostamisel. Andmeid veetud reisijate arvu kohta lähte-/sihtsadama põhjal koguti ilma ühegi töötlemisprobleemita.

Andmete kogumine ja esitamine ühepäevareise tegevate laevade, parvlaevade ning linna- ja piirkondlike transpordilaevade kohta on teostatav ja seda võiks korraldada korrapäraselt (kord kvartalis ja/või aastas). Peale selle koguti üksikasjalikke muutujaid Rumeenia laevandusameti registreeritud laevade mahutavuse ja vanuse kohta, ilma et metoodika tõlgendamisel oleks esinenud mingeid probleeme. Seega saab andmekogumi C1 koostamiseks vajalikke andmeid koguda ja edastada igal aastal.

Et tagada andmete kvaliteet, ei saa paraku koguda andmeid siseveeteedel sõitvate kruiisilaevade kohta. Esinenud raskused on peamiselt seotud Doonau jõel toimuvate kruiiside reisijaid käsitlevate andmete usaldusväärsusega ning tulenevad sellest, et teavet töödeldakse subjektiivsel viisil; see hõlmab reisi lähte-/sihtkoha, läbitud vahemaa, reisijate arvu ja kruiisi liigi kindlakstegemist. Seega jäetakse seda liiki andmed kruiisilaevade kohta igal aastal esitatavatest andmetest välja.

Reisijateveo statistika kogumisega kaasnevast lisakoormusest ei teatatud ja märkusi lisakulude kohta ei esitatud.

Rootsi

Rootsi kinnitab, et reisijakilomeetrite arvutamiseks on võimalik koguda andmeid kõigi veetud reisijate ja läbitud kilomeetrite kohta. Ehkki mõni andmeesitaja ei mõõda praegu laevade läbitavaid kilomeetreid, oleks sellised andmed võimalik saada, kui süsteemid ümber korraldataks. Seega on võimalik koostada reisijaid käsitlevat statistikat seoses laevade

liikumisega siseveeteedel, kuigi teatud raskustega. Need raskused on peamiselt seotud andmetega reisijakilomeetrite kohta ja laeva tüüpi käsitlevate andmete avalikustamisega.

Mis puudutab statistilist kvaliteeti, siis Rootsil ei ole võimalik esitada tabelite A1 ja A2 jaoks täielikke andmeid selliste jõekruiisilaevade kohta, millel on ööbimist võimaldavad kajutid, ehkki sellised raskused saaks jaotuse muutmisega ületada. Lisaks ei saa registriandmeid kasutada kõigi andmete esitamiseks tabeli C1 jaoks. Andmed jõekruiisilaevade, ühepäevareise tegevate laevade ja linna-/piirkondlike transpordilaevade kohta puuduvad ning esitada saab vaid andmed laevade kohta, mis liigituvad parvlaevadeks.

Mis tahes tulevases andmekogumisprotsessis tuleb selgelt nimetada andmete kogumise eesmärk. Alalise uuringu sisseseadmise korral kehtestatakse aruandekohustus.

Mis puudutab koormust, siis enamik andmeesitajaid suutis kiiresti esitada nõutud teabe ja enamik leidis, et küsimustiku täitmine ei nõudnud väga suuri jõupingutusi. Seetõttu järeldab Rootsi, et aruandluskoormus on mõõdukas.

Selleks et kergendada andmeesitajate olukorda ja vähendada kulusid, võiks hankida andmeid AISist ja arvutada reisijakilomeetrid nende andmete põhjal. Kasutajate kasu silmas pidades võiks reisijateveo statistikat kasutada suundumuste ja turu arengu jälgimisel ning üldise välisseire tegemisel.

Rootsi leiab, et kulud, mida mõõdetakse ajas andmeesitaja kohta, on suhteliselt väikesed, prognoosides, et need jäävad alla 60 000 Rootsi krooni uuringu kohta.

2.3. KATSEUURINGUTE TULEMUSTE KOKKUVÕTE

Seitse katseuuringut annavad ülevaate siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate andmete kogumise teostatavusest. Allpool on esitatud kokkuvõte uuringu teinud riikide peamistest märkustest, mis on esitatud nende üksikasjalikes aruannetes.

Uuringutest on näha, et siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate andmete kogumises esineb seitsmes riigis märkimisväärseid erinevusi, mistõttu ei ole asjakohane võrrelda kõiki saadud näitajaid.

Uuringute tegemisel ilmnes, et on olemas palju eri andmeallikaid, mille põhjal oleks võimalik koostada statistikat siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta. Kõige enam osutati veebikoorimisele, AISi tõhusamale kasutamisele ja laevaregistritele. Muud asjakohased allikad on sadamakapteni bürood, sadamavaldajad, statistilised ettevõtlusregistrid, ettevõtluse struktuurstatistika, lühiajalise käibe andmed, jõeteabesüsteem ja välised andmeesitajad.

Olemasolevad haldusandmed ei ole piisavalt põhjalikud, et vastata usaldusväärse statistika kogumise nõuetele. Eri allikate täiendamiseks ning täielikumate ja standardsemate andmete saamiseks tuleks teha sihtotstarbelisi uuringuid. Nende lisauuringute tegemise vajadus on seitsmes riigis erinev.

Praeguseid allikaid tuleb täiustada, suurendades nende mahtu ja parandades andmete kvaliteeti, et esitada teavet, mida on vaja tabelite A1 (veetud reisijate arv lähte- ja sihtriigi, transpordiliigi ja laevatüübi järgi), A2 (jõekruiisid – reisijate, reisijakilomeetrite ja reiside arv lähte- ja sihtpiirkonna, laeva riikkondsuse ja kruiisi liigi järgi), B1 (muud tüüpi laevade kui jõekruiisilaevade läbitud reisijakilomeetrite arv) ja C1 (riigis registreeritud laevade arv laeva tüübi, mahutavuse ja vanuse järgi) jaoks. Praeguses etapis ei suuda kõik seitse riiki kõiki muutujaid esitada.

Katseuuringute käigus tõstatusid kvaliteediprobleemid, mis on seotud puudustega haldusandmetes ja ettevõtjate aruandluses. Erilisi probleeme tuvastati reisijakilomeetrite puhul, kuna paljud ettevõtjad ei ole võimelised esitama kogu reisijakilomeetrite arvutamiseks vajalikku teavet; sageli täheldati ka raskusi ühepäevareiside ja keskmise täitumusega seotud aruandluses. Lisaks ei ole mõnel ettevõtjal kogu nõutavat teavet laeva prahtimise või pakutavate piletite kohta. Nende puuduste tõttu peavad ettevõtjad tegema prognoose, mis mõjutavad nende esitatava teabe kvaliteeti.

Teabelüngad laevaregistrites mõjutavad laevu käsitlevat aruandlust. Üks võimalus koguda laevade kohta andmeid on siduda kõik uuringud otse ettevõtlusregistritega. Nii tehakse laevad kindlaks ettevõtja kaudu, kellele nad kuuluvad. Paraku on ettevõtlusregistrites NACE/Rev.2 klassi 50.30 kantud vaid need ettevõtjad, kelle jaoks reisijatevedu siseveeteedel on põhitegevus. Sellest tulenevalt jäetakse välja ettevõtjad, kes teostavad reisijatevedu siseveeteedel kõrvaltegevusena, kuigi nad teevad olulise osa seda liiki vedudest.

Uuringute käigus tõstatusid konkreetsed probleemid seoses aruandlusega riigisiseste vedude kohta, mida teevad välisriikide ettevõtjad. Välisriikide ettevõtjad ei ole kohustatud teavitama liikmesriikide ametiasutusi reisijateveo teostamisest. Välisriikide ettevõtjate ja nende teenuste kohta ei ole usaldusväärset ja struktureeritud teavet ning nende riigisisese transpordi probleemid võiks aidata lahendada Euroopa laevaregister.

Üldiselt tuleb üksikasjalikke andmeid käsitlevad nõuded sobitada metoodika lihtsustamisega, et vähendada ettevõtjate koormust. Katseuuringu esitanud riigid rõhutasid vajadust piirata andmete kogumisega kaasnevat koormust, mis on eriti suur väiksemate ettevõtjate jaoks. Selle koormuse vähendamiseks on mitu viisi: laevade mahutavuse künniseks võiks kehtestada rohkem kui 12 reisijat; võiks ette näha, et vedude kohta tuleb esitada andmeid mitme aasta tagant; väikeettevõtjad võiks andmete esitamisest vabastada. Koormust saaks veelgi piirata, hõlmates vaid mootoriga laevad. Seega ei tuleks aru anda purjelaevade kohta, mida tavaliselt käitavad väikeettevõtjad ja mille reisimarsruutides on suuri kõikumisi.

Võttes arvesse probleeme mõistetega, võiks parvlaevade mõiste määratleda täpsemalt või lõimida parvlaevatranspordi linna-/piirkondliku transpordiga. Võiks kaaluda lisakategooria „saarestikuliiklus“ lisamist, pidades silmas ainulaadset olukorda Rootsi veetranspordi valdkonnas.

Uuringute põhjal on andmete kogumise hinnangulised kulud riigiti väga erinevad. Ükski riik ei pea kulusid kasuga võrreldes selgelt ebaproportsionaalseks, samal ajal on riikide kuludes märkimisväärseid erinevusi. Mõni riik leiab, et reisijateveo andmete kogumist on lihtne siduda praeguse tööga, samas kui teised võtavad arvesse vajamineva uue taristu väljatöötamise kulusid.

Kokkuvõtteks võib öelda, et ehkki mõned andmelüngad on olemas, peetakse seitsmes katseuuringus tabelite A1, A2, B1 ja C1 koostamist põhimõtteliselt teostatavaks.

3. 2020. AASTA MÄRTSIS KORRALDATUD REISIJATEVEO STATISTIKA UURINGU TULEMUSED

2020. aasta märtsis korraldas Eurostat uuringu, et saada kõikidelt vedude tegemiseks siseveeteid kasutavatelt ELi liikmesriikidelt ülevaade eri reisijateveo statistikaga seotud kaalutlustest. Küsimused käsitlesid andmete kogumisega seotud kulusid ja lisakoormust, reisijaid käsitlevate andmete mittekogumise põhjuseid ning andmete kogumise teostatavust tulevikus.

3.1. ÜLDINE TEAVE

Küsimustikule vastas kokku 15 riiki. Neist riikidest üheksa teatas, et nad juba koguvad mõningaid andmeid siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta, samas kui kuus märkisid, et nad ei kogu selliseid andmeid.

3.2. SISEVEETEEDEL TOIMUVAT REISIJATEVEDU KÄSITLEVATE ANDMETE KOGUMISE KULUD RAHALISTE VAHENDITE JA INIMRESSURSSIDE SEISUKOHAST

Riikides, kus praegu kogutakse statistikat siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta, ei peeta kulusid ja koormust ebaproportsionaalseks. Kolm riiki hindasid andmete kogumise kulud nii rahaliste vahendite kui ka inimressursside puhul minimaalseks. Siiski märkisid need riigid, et praegune töötajaskond on väike ning et küsimustiku täitmise, andmete kogumise ja kontrollimise ning andmete koondamise ja avaldamiseks ettevalmistamisega tegelevad mitu osakonda.

Andmeid kogutakse väga piiratud ja üldisel tasandil ning selles turusegmendis tegutseb vaid mõni üksik väikeettevõtja. Statistilised aruanded esitatakse asjaomastele andmete ettevalmistamisega tegelevatele üksustele ning avaldatakse vaid riigi tasandil koondatud andmed.

Riigid märkisid, et teavet reisijateveo statistika kulude kohta ei olnud võimalik eraldi esitada, sest need kulud sisalduvad kuludes, mis tekivad siseveetranspordi statistika koostamisel, mille jaoks kogutakse andmeid kord aastas eriuuringu abil. Üks riik märkis, et rahalised vahendid hõlmavad peamiselt kõiki statistika kogumisega otseselt või kaudselt seotud kulusid, nagu töötajate palgad, IT-taristu, elekter jne.

3.3. SISEVEETEEDEL TOIMUVAT REISIJATEVEDU KÄSITLEVATE ANDMETE KOGUMISEGA KAASNEV LISAKOORMUS

Riigid teatasid mitmesugusest reisijaid käsitlevate andmete kogumise põhjustatud lisakoormusest.

Kolm riiki märkisid, et neil ei ole tekkinud lisakoormust.

Teised riigid esitasid märkusi riikliku metoodika väljatöötamise kohta ning rõhutasid koormust, mis kaasneb täiendavate andmeallikate väljaselgitamise ja eri andmeallikatest teabe kogumisega ning sellega, kui vastajatega tuleb võtta selgituste saamiseks ühendust mitu korda. Lisakoormuse tekitajana nimetati ka siseriiklike õigusaktide vastuvõtmiseks ette nähtud aega ning statistiliste teabesüsteemide ajakohastamisel ja rakendamisel peeti peamiseks koormuse tekitajaks ajakava ja rahalisi vahendeid.

Märkus esitati ka allikate kohta, kust andmeid kogutakse. Allikad ulatuvad haldusregistritest, sadamatest ja piirkondlikest turismikomisjonidest siseveetranspordiga tegelevate ettevõtjateni ning transporditeenuseid haldavate ja osutavate omavalitsusteni.

Üks riik märkis, et siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevaid andmeid kogutakse, kuid neid ei saa töödelda. Üks teine riik täpsustas, et teavet kogutakse reisilaevade ja parvlaevadega tehtavate vedude kohta, kuid mitte vedude kohta, mida teostavad kruiisilaevad, ühepäevareise tegevad laevad, ekskursioonilaevad, veebussid ja veetaksod.

3.4. PÕHJUSED, MIKS RIIGID EI KOGU ANDMEID SISEVEETEEDEL TOIMUVA REISIJATEVEO KOHTA

Riigid, kes ei kogu andmeid siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta, märkisid, et puudub kasutajate nõudlus selliste andmete järele. Teise põhjusena nimetati seadusest tuleneva kohustuse puudumist.

Üks riik nimetas reisijateveo andmete kogumise peamise vastuargumendina selles sektoris tegutsevatele arvukatele väikeettevõtjatele tekitatavat suurt halduskoormust. Teiste valitsusorganisatsioonide (või äritegevusega seotud poolte) andmed ei ole kättesaadavad. Lisaks tegutseb selle konkreetse riigi siseveeteedel märkimisväärne arv välisriikide ettevõtjaid (nii EList kui ka väljastpoolt ELi), kellelt on keeruline andmeid saada.

Üks riik märkis sõnaselgelt, et tal ei ole siseveeteedel veetavaid reisijaid, kuna riigis on vaid väike arv siseveeteid ja neid kasutatakse üksnes vaba aja veetmiseks, samas kui kaks teist riiki osutasid siseveeteedel veetavate reisijate arvu väiksusele.

3.5. SISEVEETEEDEL TOIMUVAT REISIJATEVEDU KÄSITLEVATE ANDMETE KOGUMISE TEOSTATAVUS JA KAVATSUSED KOGUDA SELLISEID ANDMEID TULEVIKUS

Mõni riikidest, kes praegu reisijateveo andmeid ei kogu, märkis, et andmete kogumine oleks neile koormav, kuna reisijate siseveetranspordi maht on võrreldes muude transpordiliikidega väike.

Kolm riiki tuginesid sellele küsimusele vastamisel oma enda katseuuringute tulemustele. Üks neist riikidest ütles, et enne kui hakata koguma andmeid, tuleks vaadelda mõisteid ja künniseid. Üks teine riik leidis, et siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate andmete kogumine on lähitulevikus teostatav. See riik täpsustas, et loomisel on uus siseveeteede teabesüsteem, mida saaks tulevikus kasutada haldusandmete allikana nii kaupu kui ka reisijaid käsitlevate andmete jaoks.

Üks riik kinnitas oma kavatsust hakata koguma andmeid siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta. Kaks riiki märkisid, et nad ei kavatse selliseid andmeid koguda, ning veel kaks riiki hakkaksid koguma andmeid vaid siis, kui selleks on seadusest tulenev kohustus.

4. KOKKUVÕTE

Komisjon täheldab, et seitsmes katseuuringus on põhjalikult uuritud siseveeteedel toimuvat reisijatevedu käsitlevate andmete kogumise teostatavust. Uuringu teinud riigid leiavad, et reisijaid käsitlevate andmete kogumine on suuremal või vähemal määral saavutatav.

Uuringute käigus ilmnesid erinevused sellistes parameetrites, mis mõjutavad reisijate kohta andmete kogumist riikides, näiteks andmeallikad, siseveeteedel kasutatavate laevade tüübid ja riikide füüsiline geograafia. Kuigi kõigis katseuuringutes tehti kindlaks suur hulk andmeallikaid alates haldusandmetest kuni veebikoorimiseni, tunnistatakse neis ka vajadust piirata väikeettevõtjate aruandluskoormust. Neis rõhutatakse, et tehtavad jõupingutused peavad olema proportsionaalsed siseveeteedel toimuva reisijateveo osakaaluga kõikides reisijateveo liikides. Muret tuntakse ka kvaliteediprobleemide ja andmelünkade pärast.

Andmete kogumise kulud on riigiti väga erinevad ning on seotud sellega, mil määral siseveeteid riigis reisijate veoks kasutatakse.

Katseuuringud näitasid, et seitsmes osalenud riigis oleks võimalik koguda teataval määral andmeid siseveeteedel toimuva reisijateveo kohta, kuid vajalike andmete kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta teabe kättesaadavust ja andmeesitajate koormust.