COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre os resultados dos estudos-piloto realizados pelos Estados-Membros relativos às estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores ao abrigo do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/974

1. INTRODUÇÃO E CONTEXTO

Na Europa, as vias navegáveis interiores desempenham um papel importante no sistema de transportes, existindo um potencial significativo para que essa importância aumente. Na União Europeia, 20 Estados-Membros possuem vias navegáveis interiores e 12 deles têm uma rede de vias navegáveis interligadas.

No seu relatório sobre explorar o potencial do transporte de passageiros por vias navegáveis[1], o Parlamento Europeu salienta a importância dos dados estatísticos relativos ao transporte de passageiros e mercadorias para a formulação de planos e políticas para o setor do transporte marítimo e fluvial. Além disso, exorta a Comissão Europeia a «desenvolver um sistema harmonizado de recolha de dados estatísticos sobre os acidentes e incidentes para as embarcações de navegação interior, incluindo o tráfego transfronteiras».

A Comissão pretende promover e reforçar a competitividade das vias navegáveis interiores no sistema de transportes e facilitar a sua integração na cadeia logística intermodal[2].

O Regulamento (UE) 2018/974 [3] não abrange as estatísticas relativas ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Os dados essenciais necessários para avaliar a dimensão deste mercado e o seu potencial de crescimento seriam o número de passageiros por país e por setor de mercado individual, como cruzeiros fluviais, minicruzeiros, ferries e transporte urbano. Se se demonstrar ser possível, a recolha de passageiros-quilómetros seria um indicador sólido para medir o desempenho do setor.

O artigo 5.º do Regulamento (UE) 2018/974 exige que a Comissão investigue, em cooperação com os Estados-Membros, a elaboração de estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, incluindo os serviços de transporte transfronteiriços.

> *«Artigo 5.º*
>
> *Estudos-piloto*
>
> *1. Até 8 de dezembro de 2018, a Comissão elabora, em cooperação com os Estados-Membros, a metodologia adequada para a compilação de estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, incluindo os serviços de transporte transfronteiriços.*
>
> *2. Até 8 de dezembro de 2019, a Comissão lança estudos-piloto numa base voluntária, a realizar pelos Estados-Membros, que forneçam dados que se enquadrem no âmbito de aplicação do presente regulamento, sobre a disponibilidade de dados estatísticos relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, incluindo os serviços de transporte transfronteiriços. Esses estudos-piloto destinam-se a avaliar a viabilidade dessas novas recolhas de dados, os custos dessas recolhas e a qualidade das estatísticas em causa.*
>
> *3. Até 8 de dezembro de 2020, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os resultados desses estudos-piloto. Em função dos resultados desse relatório, a Comissão apresenta, num prazo razoável, se for caso disso, uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar o presente regulamento no*

[1] Relatório sobre explorar o potencial do transporte de passageiros por vias navegáveis (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos, COM(2011) 144 final.

[3] Regulamento (UE) 2018/974 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo às estatísticas dos transportes de mercadorias por vias navegáveis interiores, JO L 179 de 16.7.2018, p. 14.

que diz respeito às estatísticas sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, incluindo os serviços de transporte transfronteiriços.

4. O orçamento geral da União contribui, sempre que adequado, e tendo em conta o valor acrescentado para a União, para o financiamento desses estudos-piloto.»

O Eurostat, em cooperação com os Estados-Membros, começou a elaborar uma metodologia para a compilação de estatísticas relativas ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores.

Em outubro de 2016, criou um grupo de missão com o mandato de trabalhar na proposta de metodologia para a recolha de dados estatísticos relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. O grupo de missão era constituído por Estados-Membros voluntários (Áustria, Croácia, França, Alemanha, Países Baixos, Polónia e Roménia), pela Comissão (Eurostat e Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes), e pela Comissão Central para a Navegação do Reno. A sua primeira reunião teve lugar em 28 de fevereiro de 2017, e a segunda foi organizada em 18 de outubro de 2017, em conjunto com a reunião de 2017 do Grupo de peritos das estatísticas do transporte por vias navegáveis interiores. O grupo de peritos e o Grupo de Coordenação das Estatísticas dos Transportes (CGST) supervisionaram e debateram os trabalhos sobre a metodologia nas suas reuniões de 2017 e 2018.

Em consonância com o Regulamento (UE) 2018/974, a proposta de metodologia foi concluída em dezembro de 2018 e previa uma fase experimental com estudos-piloto financiados por subvenções da UE. Em junho/julho de 2019, sete países lançaram estudos-piloto: Alemanha, Croácia, Países Baixos, Áustria, Polónia, Roménia e Suécia. Os estudos-piloto avaliaram a proposta de metodologia e apresentaram observações sobre a viabilidade, os custos, os encargos e a qualidade estatística dos seus dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores.

Os países forneceram os seus estudos-piloto e relatórios sobre a recolha de dados e a aplicação da proposta de metodologia em junho/julho de 2020.

O presente relatório apresenta os resultados dos estudos-piloto sobre a viabilidade da recolha de novos dados e a sua qualidade estatística, sobre a metodologia conexa, e sobre os custos e encargos para os Estados-Membros.

Além disso, apresenta resumidamente os resultados de um inquérito por país sobre estatísticas relativas ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, realizado em março de 2020. O inquérito visava obter uma panorâmica da situação nos Estados-Membros além dos sete países que realizaram estudos-piloto.

2. RESULTADOS DOS ESTUDOS-PILOTO SOBRE AS ESTATÍSTICAS RELATIVAS AOS PASSAGEIROS

Os estudos-piloto tinham dois elementos:

a. Um relatório com observações sobre a aplicação da proposta de metodologia, propondo melhorias metodológicas e avaliando a viabilidade, os custos, os encargos e a qualidade estatística da potencial recolha de dados sobre estatísticas relativas ao transporte de passageiros;

b. Dados recolhidos em cada país para os quadros seguintes:

- A1 (Número de passageiros transportados por país de embarque, país de desembarque, tipo de transporte e tipo de embarcação),
- A2 (Cruzeiros fluviais - número de passageiros, passageiros-quilómetros e número de viagens por região de embarque, região de desembarque, nacionalidade da embarcação e tipo de cruzeiro),
- B1 (Número de passageiros-quilómetros percorridos por tipo de embarcação que não um cruzeiro fluvial),
- C1 (Número de embarcações registadas num país por tipo de embarcação, capacidade da embarcação e idade da embarcação).

2.1. FONTES DE DADOS E METODOLOGIA

A presente secção resume as fontes de dados utilizadas e a metodologia aplicada nos sete países que realizaram estudos-piloto.

Áustria

O Sistema de Identificação Automática (AIS) é utilizado para localizar e seguir embarcações e é considerado uma fonte de dados; o transponder AIS a bordo de uma embarcação permite o intercâmbio entre navios de informações pertinentes para a determinação da sua posição e respetiva identificação. Para apoiar este sistema, a Áustria dispõe de 23 estações de base do sistema Danube River Information Services para receber dados do AIS-fluvial. Os conjuntos de dados AIS contêm um conjunto de dados por navio e por dia; estes conjuntos de dados são extrações de informações do AIS e incluem 23 variáveis.

Os nomes das companhias de navegação são retirados do ficheiro de empresas para fins estatísticos, embora as companhias de navegação estrangeiras não sejam obrigadas a notificar as autoridades austríacas quando transportam passageiros na Áustria. Os dados AIS fornecem informações sobre todos os navios que operam na secção austríaca do Danúbio, incluindo dados e posições, mas as empresas estrangeiras são mais difíceis de contactar.

Os dados AIS não são suficientes para identificar o local de embarque e desembarque para cruzeiros transfronteiriços longos, uma vez que dizem apenas respeito à secção austríaca do Danúbio e a alguns quilómetros após a fronteira. A recolha de material na Internet pode ser utilizada para horários e rotas, e o sítio web www.cruisecompete.com serve como referência para itinerários relacionados com a Áustria. Dada a sua disposição e implementação simples e clara, torna-se adequado para a recolha de material na Internet. Além disso, foram obtidas informações sobre os horários dos ferries e outras viagens diárias através da consulta dos sítios Web de empresas individuais.

O registo de navios conta com registos obrigatórios e facultativos, em função de determinados critérios. O estudo-piloto concluiu que a qualidade do registo não é suficiente para fornecer os dados solicitados para o conjunto de dados C1; além disso, na sua forma atual, o registo só está disponível em papel, embora esteja prevista a sua digitalização.

Outras fontes de dados relativos aos passageiros são a Viadonau (recolha de dados sobre passageiros para embarcações de excursões diárias a título voluntário para o seu relatório anual), a Donauraum Wien (fornecimento de um agregado anual de números de passageiros para cada navio) e uma eclusa na fronteira germano-austríaca (publicação de números de passageiros e dados sobre os números de embarcações que atravessam a eclusa).

A metodologia para a recolha de dados fazia a distinção entre companhias de cruzeiros fluviais e outras companhias que oferecem transporte de passageiros.

As cinco companhias de cruzeiros fluviais localizadas na Áustria foram contactadas (através de entrevistas com peritos, por telefone e correio eletrónico). A fim de recolher dados pertinentes sobre o transporte de passageiros que não por cruzeiros fluviais, elaborou-se um questionário, e cerca de metade dos 36 questionários foram preenchidos.

Para a análise dos dados, os dados AIS foram combinados com itinerários e analisados para embarcações de cruzeiro e de excursões diárias.

A fim de calcular um estimador geral para a taxa de ocupação de passageiros para todas as embarcações, foram utilizadas informação dos dados AIS juntamente com dados adicionais sobre passageiros relativos às docas. O cálculo foi efetuado, identificando as embarcações e atribuindo-lhes a sua capacidade máxima de passageiros.

Croácia

A Croácia identificou as capitanias dos portos e as autoridades portuárias como a principal fonte de dados. As capitanias dos portos recolhem alguns dados relativos aos passageiros para os seus próprios fins a partir de várias fontes, incluindo relatórios sobre a chegada e a partida da embarcação, autoridades portuárias e proprietários de navios (carregadores, municípios, etc.). De reuniões com quatro capitanias concluiu-se que existem dados disponíveis sobre os portos anteriores e seguintes de chegada ou partida das embarcações. Concluiu-se também que existem dados disponíveis sobre o número de passageiros embarcados e desembarcados, os tipos e bandeiras das embarcações. No entanto, os dados sobre o porto de primeiro embarque e último desembarque dos passageiros não estão disponíveis em três das quatro capitanias; uma recebe essas informações, mas a título voluntário.

Em termos de metodologia, a Croácia aplica o princípio da territorialidade à recolha de dados. Os dados de todas as embarcações que chegam e partem de portos nas vias navegáveis interiores croatas são recolhidos, independentemente do país de registo da embarcação. A recolha de dados relativos ao transporte de passageiros está, assim, em consonância com as estatísticas do transporte de mercadorias, uma vez que inclui o transporte nacional e internacional de passageiros.

No que respeita aos dados sobre cruzeiros fluviais, os portos de primeiro embarque e último desembarque de passageiros não estão disponíveis, e não é possível determinar a região de embarque e desembarque. Tal poderá mudar no futuro, quando houver fontes administrativas de dados. Para dados relativos às embarcações de excursões diárias, deve ser definido um limiar de notificação para pequenas operações de transporte, tendo em conta a relação custo-eficácia e a confidencialidade. Relativamente ao transporte de passageiros em ferries, as capitanias dos portos recolhem dados sobre o número de passageiros para as suas próprias necessidades e, anualmente, solicitam dados a armadores, concessionários, municípios e empresas de ferries; a Croácia considera que a definição de ferries deveria ser mais pormenorizada.

Alemanha

O ficheiro de empresas para fins estatísticos é considerado uma fonte de dados e é utilizado para analisar a população de empresas e elaborar e coordenar inquéritos. Contém informações

sobre unidades jurídicas, empresas e respetivas unidades locais, e sobre a ligação entre as unidades do ficheiro. As estatísticas estruturais das empresas são outra fonte de dados, fornecendo informações sobre a produção, estrutura dos custos, ativos fixos, emprego e informações elaboradas anualmente sobre a demografia das empresas.

Anualmente, são realizados inquéritos às empresas que efetuam transportes por vias navegáveis interiores, que incluem informações sobre o tipo de atividade de navegação interior, o número de pessoas empregadas na navegação interior, o volume de negócios das atividades, e o número, a capacidade de carga e espacial, e a potência do motor das embarcações.

Além disso, estão disponíveis dados trimestrais relativos ao volume de negócios para passageiros em rotas de navegação interior, não se prevendo que a aplicação do Regulamento (UE) 2019/2152 relativo às estatísticas europeias das empresas[4] altere o teor dos dados atualmente fornecidos.

A Comissão Central para a Navegação do Reno fornece dados sobre o acompanhamento do mercado da navegação europeia nas vias navegáveis interiores, incluindo informações sobre a dimensão da frota e sobre a oferta e a procura em cruzeiros fluviais e embarcações de excursões diárias. A associação IG RiverCruise também publica informações básicas sobre a indústria dos cruzeiros fluviais.

As estatísticas apresentadas pela Alemanha incluem apenas empresas sediadas no país, o que resulta numa falta de informações sobre os serviços prestados por empresas estrangeiras.

O ficheiro central do inventário das embarcações de navegação interior (ZBBD) fornece dados administrativos sobre o inventário das embarcações para o quadro C1, a partir dos quais é possível obter informações com o nível de pormenor exigido.

Dado que não foi possível identificar uma fonte que contenha informações sobre as empresas estrangeiras de forma estruturada, completa e fiável, o estudo incluiu apenas empresas sediadas na Alemanha.

Em termos de metodologia, realizou-se uma investigação sobre fontes de dados alternativas (como dados administrativos), tendo-se, contudo, concluído que tais fontes não estão disponíveis.

Foi elaborado um questionário em linha para o inquérito, que foi concebido para ser utilizado por todas as empresas, independentemente do seu segmento de mercado. As unidades de inquérito foram baseadas nas unidades jurídicas que constituem estas empresas, conforme definidas no regulamento nacional sobre unidades estatísticas.

Não foram recolhidas informações quantitativas no inquérito às empresas. Em vez disso, foi-lhe perguntado se os dados pertinentes estavam disponíveis e quais seriam os custos de recolher tais dados. Optou-se por esta abordagem, uma vez que não existe a possibilidade de obrigar as empresas a fornecer informações.

Países Baixos

As fontes de dados provêm do quadro de referência dos navios, onde várias instituições têm de registar informações relacionadas com os navios. No entanto, a maior parte das

[4] Regulamento (UE) 2019/2152 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo às estatísticas europeias das empresas, que revoga dez atos jurídicos no domínio das estatísticas das empresas (JO L 327 de 17.12.2019, p. 1).

informações não está atualizada ou as instituições não dispõem de uma panorâmica abrangente das informações necessárias. Os dados existentes poderão ser utilizados para elaborar o quadro C1 e ser complementados, posteriormente, com informações fornecidas pelos operadores de navios.

O transporte de passageiros constitui outra fonte. O Sistema de Informação Fluvial troca informações sobre navios nas vias navegáveis interiores, incluindo sobre o transporte de passageiros, rotas e cargas. Dado que apenas uma pequena parte dos navios de passageiros está registada no Sistema de Informação Fluvial, os dados não têm qualidade suficiente. Os carregadores podem apresentar voluntariamente o número de passageiros no navio registado no AIS mas, uma vez que o acesso ao mesmo é limitado, é provável que os dados AIS estejam incompletos.

O quadro de referência das empresas é outra fonte de dados, e as empresas constantes do registo serviram de população de amostragem para o estudo-piloto. No entanto, o registo contém apenas empresas cuja atividade principal é o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, e não contém informações sobre os navios detidos ou explorados pelas empresas.

Os dados foram recolhidos através de um inquérito Web, ao qual foi aplicado um limiar de mais de 12 passageiros. A taxa de resposta ao inquérito foi de cerca de 50 %.

As respostas revelaram a falta de diferenças claras entre ferries e transporte urbano e regional. Recomenda-se, portanto, ter uma definição mais específica de ferry ou integrar os ferries e o transporte urbano e regional numa única categoria.

Polónia

Os dados relativos ao transporte de passageiros são obtidos por meio de um questionário dirigido diretamente às entidades registadas na Polónia que efetuam o transporte de passageiros. Por conseguinte, o estudo não abrangeu entidades registadas noutros países que transportam passageiros nas vias navegáveis interiores polacas. A Polónia selecionou entidades do registo nacional oficial de entidades da economia nacional, cujas principais atividades registadas são o transporte de passageiros e o transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores, com base na nomenclatura das atividades polaca. Foi enviado um questionário eletrónico em linha aos operadores que prestam serviços de transporte de passageiros por vias navegáveis interiores.

Os dados das embarcações de passageiros registadas na Polónia nas vias navegáveis interiores foram obtidos de registos mantidos pelas autoridades para as vias navegáveis interiores. A distinção entre embarcações de cruzeiros fluviais e embarcações de excursões diárias por vias navegáveis interiores não resulta diretamente do registo, mas da documentação técnica das embarcações registadas. Na Polónia, as embarcações são registadas de acordo com o tipo de embarcação e não pelas funções que desempenham. Com base em dados técnicos, as embarcações com 12 e mais lugares de passageiros são divididas em embarcações com e sem cabinas de passageiros. Não é possível distinguir as embarcações de transporte registadas das embarcações de transporte urbano, uma vez que tais serviços podem ser prestados por embarcações registadas como embarcação de cruzeiro de excursões diárias por vias navegáveis interiores e pelas registadas como outros navios que não sejam cruzeiros.

A recolha de material na Internet também foi utilizada para procurar conteúdos pertinentes e identificar empresas classificadas ao abrigo da nomenclatura das atividades polaca como

«Transporte de passageiros por vias navegáveis interiores» e «Transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores».

Além disso, na elaboração do inquérito foram utilizadas informações obtidas de revistas, associações, iniciativas e instituições do setor relacionadas com o transporte por vias navegáveis interiores, bem como informações obtidas do acompanhamento da comunicação social.

Para efeitos de verificação, as informações obtidas durante um inquérito trimestral obrigatório sobre o número de embarcações envolvidas no transporte por vias navegáveis interiores foi outra fonte utilizada na elaboração do inquérito.

Entre todos os modos de transporte, o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores representa apenas 0,3 % do número total de passageiros, excluindo os transportes públicos. Por conseguinte, as vias navegáveis interiores nacionais desempenham um papel marginal no transporte de passageiros na Polónia.

Roménia

Para elaborar os indicadores para as estatísticas relativas ao transporte por vias navegáveis interiores, foram recolhidos dados através de um inquérito trimestral em 2019. No âmbito deste projeto, as autoridades desenvolveram uma ferramenta informática para a recolha de dados com base na metodologia do Eurostat.

Os dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores foram recolhidos de operadores autorizados a fornecer esse tipo de transporte, que se registaram para o inquérito; os dados sobre os cruzeiros por vias navegáveis interiores foram obtidos das capitanias dos portos regionais e de empresas autorizadas.

O questionário recolheu dados para os indicadores dos conjuntos de dados A1, A2 e B1. Os dados relativos aos passageiros registados dizem respeito a passageiros transportados por embarcações de navegação interior. No conjunto de dados B1, o indicador passageiros-quilómetros é calculado, somando os resultados do número de passageiros multiplicado pelas distâncias em quilómetros efetivamente percorridas por esses passageiros. O indicador relativo aos passageiros transportados está agregado no conjunto de dados A1, com o número de passageiros somado por origem/destino. O indicador passageiros-quilómetros para passageiros de cruzeiros no conjunto de dados A2 é calculado de acordo com o tipo de cruzeiro e a distância percorrida na Roménia. Os dados são agregados de acordo com o tipo de cruzeiro, a nacionalidade do navio, a região de embarque/desembarque e o número de viagens.

No que respeita à informação sobre portos de embarque e desembarque, foi selecionada uma lista de portos que oferecem transporte de passageiros a partir da lista de portos para o transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores, que foi completada pela inclusão de portos cujas atividades envolvem exclusivamente o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores.

As capitanias dos portos regionais foram a fonte dos dados relativos aos passageiros de navios de cruzeiro que passaram por portos ao longo do Danúbio. As informações relativas à origem e ao destino do cruzeiro, comunicadas pelo capitão do navio ao representante da capitania do porto regional, foram utilizadas para estabelecer a distância percorrida na Roménia. A distância, expressa em quilómetros, foi calculada com base no mapa de navegação do Danúbio e a localização dos portos da lista de portos para vias navegáveis interiores.

Para o conjunto de dados C1, as estatísticas relativas ao número de embarcações registadas no país por tipo, capacidade e idade da embarcação basearam-se nos dados da Autoridade Naval Romena.

Suécia

A base de dados das empresas constitui uma das fontes de dados na Suécia e fornece uma seleção de dados das empresas. Outra fonte é um registo (sistema de supervisão) que inclui embarcações com uma capacidade superior a 12 passageiros, embarcações comerciais com pelo menos cinco metros de comprimento, e embarcações de recreio com mais de 12 metros. Este registo é obrigatório para todas as embarcações de passageiros e contém informações sobre os proprietários registados e a parte registada como empresa. Além disso, o organismo sueco do setor para os proprietários de embarcações comerciais que operam a nível nacional é considerado uma fonte de dados e serve para complementar as outras fontes, dada a considerável sobreposição em termos de empresas e embarcações. É ainda possível obter informações sobre as rotas e frequências de partida dos ferries de transporte público da colaboração sueca das empresas de transporte público. Também é possível visualizar a posição das embarcações com transponders AIS e seguir os seus movimentos.

Em termos de metodologia, foi utilizado um questionário em linha para recolher informações sobre a embarcação, a distância percorrida e o número de passageiros. A taxa de resposta foi de cerca de 50 %, e os dados foram suficientes para tirar conclusões no que respeita à futura recolha de dados.

Tendo em conta as condições únicas da Suécia em termos de viagens aquáticas pela costa, o país propõe a introdução do «tráfego de arquipélago» como categoria adicional das embarcações.

2.2. VIABILIDADE, CUSTO, ENCARGOS E QUALIDADE ESTATÍSTICA

A presente secção resume as avaliações dos sete países relativamente à viabilidade, ao custo, aos encargos e à qualidade estatística da recolha de dados.

Áustria

No que respeita aos cruzeiros fluviais, considera-se viável elaborar estatísticas relativas ao transporte de passageiros, combinando os dados AIS, técnicas de recolha de material na Internet e taxas de ocupação de passageiros. Entrevistas com algumas empresas austríacas permitiram obter informações adicionais sobre este setor; no entanto, como as companhias de cruzeiros baseadas na Áustria representam uma minoria das companhias de cruzeiros que operam no país, uma recolha de dados relativos aos passageiros apenas com base nas primeiras não seria suficiente.

Relativamente ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores que não por cruzeiros fluviais, a elaboração de um questionário para as empresas é considerada uma forma adequada de produzir as estatísticas pertinentes. Os dados AIS também poderiam ser utilizados para estimar quilómetros e verificar as distâncias comunicadas.

A Áustria sugere a criação de um registo de navios baseado no país de registo e exclusivamente com base nos dados AIS. Uma vez que, atualmente, não existe um registo de navios atualizado na Áustria, poderia ser criado um novo registo, com base nas informações

do AIS sobre navios austríacos, ou o registo de navios existente poderia ser digitalizado e atualizado.

Para se proceder a uma recolha regular de dados relativos aos passageiros, seria necessário construir infraestruturas informáticas adequadas equivalentes aos sistemas utilizados para recolher outros dados. Além disso, é necessário considerar o custo de um tempo de tratamento preliminar adequado, que é particularmente elevado para o primeiro ano de recolha de dados. Seria também necessário ter em conta os recursos para a criação e manutenção de *software* de recolha de material na Internet.

Com vista a assegurar a qualidade estatística e melhorar a metodologia, deveria existir uma obrigação de transmitir dados AIS em vez da capacidade de transporte de passageiros da embarcação. Além disso, transmitir apenas a região de embarque e a região de desembarque como o ponto mais distante do cruzeiro subestimaria a distância calculada. Esta questão poderia ser solucionada se os países conseguissem transmitir os passageiros-quilómetros para os cruzeiros, como fazem para o transporte de mercadorias.

Croácia

A recolha de dados relativos aos passageiros é, em geral, considerada viável. No entanto, na maioria dos casos, os dados sobre o país/região de embarque e desembarque não estão disponíveis, ou estão-no apenas parcialmente, e não foi possível determinar o tipo de cada cruzeiro. Por conseguinte, seria melhor recolher e publicar dados relativos ao tráfego de passageiros nos portos para vias navegáveis interiores, em vez de dados sobre o número de passageiros transportados, uma vez que estão disponíveis dados sobre os passageiros que embarcam e desembarcam em cada porto.

O custo da realização de inquéritos estatísticos regulares sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores seria aceitável, bem como os encargos para as capitanias dos portos inerentes à comunicação de informações. A digitalização do inquérito e a utilização de dados administrativos do ministério reduziriam ainda mais os custos e os encargos inerentes à comunicação de informações.

A Croácia conclui que os dados recolhidos através do estudo-piloto são de boa qualidade.

Alemanha

Em termos de viabilidade, os dados administrativos podem ser utilizados em alguns casos ou estarão disponíveis no futuro como fonte de dados sem a necessidade de um inquérito às empresas. Contudo, é necessário um inquérito às empresas para produzir dados sobre as características do transporte de passageiros para os quadros A1, A2 e B1.

Em termos de qualidade estatística, as empresas referiram vários problemas na comunicação de informações. Relativamente ao pedido de dados B1, três quintos das empresas não dispõem das informações necessárias para calcular os passageiros-quilómetros. Cerca de metade das empresas não têm as informações necessárias para os quadros A1 e A2. Por conseguinte, terão de trabalhar em estimativas, o que terá um impacto na qualidade das informações. Neste contexto, a comunicação de informações em intervalos plurianuais poderia ser considerada.

A questão dos serviços de transporte nacionais prestados por empresas estrangeiras poderia ser resolvida através da criação de um registo europeu de empresas.

No que respeita aos encargos para as empresas, é necessário limitar a lista de características às que são necessárias, reduzir os encargos para as pequenas empresas, e isentar as microempresas. O limite a considerar deverá ser uma capacidade de transporte de passageiros de 12.

Estima-se que o custo anual do projeto relativo ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores seja de cerca de 100 000 EUR para as empresas. Para as autoridades públicas e o serviço de estatística, haverá um custo total único de cerca de 640 000 EUR e custos anuais de exploração de cerca de 135 000 EUR.

Países Baixos

Os Países Baixos consideram viável gerar estatísticas relativas ao transporte de passageiros, e muitas das partes contactadas para a investigação demonstraram interesse nas informações estatísticas conexas. No entanto, é necessária mais investigação para ligar os navios às empresas e para ajustar os dados da amostra a toda a população. Embora a maioria das variáveis possa ser obtida junto das empresas, existem preocupações no que respeita aos passageiros-quilómetros, uma vez que o inquérito mostrou que as empresas que efetuam excursões diárias terão dificuldades em estabelecer esses dados. A qualidade dos dados sobre as características dos navios não é suficiente na base de dados atual, mas poderia ser melhorada a longo prazo com a utilização de uma base de dados de navios europeia atualizada.

Relativamente à qualidade estatística, surgem problemas no que respeita às empresas estrangeiras que operam nas vias navegáveis neerlandesas, o que resulta numa cobertura insuficiente das empresas estrangeiras. Os dados sobre o número de passageiros e passageiros-quilómetros constituem um problema específico, que poderia ser resolvido, pelo menos parcialmente, através do intercâmbio de dados sobre empresas europeias pertinentes. Dado que as empresas estrangeiras representam uma parte significativa do transporte de passageiros nas vias navegáveis interiores dos Países Baixos, especialmente no mercado dos cruzeiros fluviais, a metodologia teria de ser desenvolvida para compensar os dados em falta.

Os Países Baixos recomendam a aplicação de um limiar de capacidade de transporte de passageiros superior a 12, com uma restrição adicional para incluir apenas embarcações motorizadas, e não embarcações à vela, bem como considerar a substituição do termo «tipo de embarcação» por «tipo de viagem». Propõem a recolha anual de dados e a realização do inquérito no início do ano. O «princípio da territorialidade» também deve ser aplicado.

Os Países Baixos salientam a importância de não sobrecarregar as empresas mais pequenas ou com um padrão de rotas complicado, por exemplo, não lhes pedindo que comuniquem informações anualmente.

Os custos de novas estatísticas relativas ao transporte de passageiros incluem mais investigação metodológica, um ajustamento dos dados da amostra à população, e a elaboração e execução do novo inquérito e respetiva análise. Estes custos estão estimados em cerca de 76 000 EUR.

Polónia

A recolha de estatísticas relativas aos passageiros para as vias navegáveis interiores é basicamente viável, apesar de existirem limitações.

O conjunto de dados A1 não inclui dados sobre o número de passageiros transportados por vias navegáveis interiores por embarcações de cruzeiros fluviais, uma vez que as entidades abrangidas pelo estudo-piloto não utilizaram este tipo de embarcação. Também não houve transporte de passageiros efetuado por embarcações classificadas no conjunto como «desconhecidas». Para o conjunto de dados B1, com base na análise do mercado do transporte de passageiros, foram obtidas informações sobre embarcações de cruzeiros fluviais que operam sob bandeiras estrangeiras e que também fazem escala em portos marítimos.

O estudo-piloto ajudou a desenvolver os conjuntos de dados A1 e B1. Contudo, com base nos dados obtidos da autoridade portuária, não é possível preencher o conjunto de dados A2, uma vez que apenas se conhece o número de passageiros que regressaram a bordo após o desembarque e, portanto, não se conhece o número total de passageiros transportados. Outra dificuldade reside no facto de os dados relativos ao número de passageiros serem fornecidos pela capitania do porto de forma coletiva para o mês inteiro e não separadamente para cada cruzeiro.

Foi possível desenvolver o conjunto de dados C1 com base nos dados obtidos através do inquérito. As estatísticas oficiais fornecem informações sobre o número de embarcações de passageiros registadas no país, mas estes dados não incluem uma divisão no tipo de navio, que especifique a idade e a capacidade de carga da embarcação num determinado tipo. As autoridades para as vias navegáveis interiores são responsáveis pela manutenção de registos de embarcações de navegação interior.

Não foi possível distinguir os navios de transporte urbano entre as embarcações registadas, com base nos dados obtidos.

A qualidade dos resultados do estudo-piloto foi avaliada como satisfatória. No que respeita às empresas, os dados sobre o número de passageiros transportados são estimados de acordo com o número de bilhetes vendidos e o fator de carga. Da mesma forma, a qualidade dos dados disponíveis para as embarcações de passageiros registadas nas vias navegáveis interiores foi considerada satisfatória. Os dados foram obtidos a partir de registos administrativos, de acordo com a legislação nacional.

Tendo em conta as dificuldades encontradas, o maior desafio foi identificar corretamente as entidades que realizam atividades de transporte de passageiros. Além disso, as entidades que realizam esta atividade frequentemente não conservam registos rigorosos dos dados abrangidos pelo inquérito. Por conseguinte, estes dados são frequentemente estimados com base na capacidade média da embarcação, o que implica dificuldades em verificar se estão corretos.

Relativamente aos custos e encargos, há muitos anos que se realiza um estudo com um âmbito mais restrito sobre embarcações de passageiros registadas para vias navegáveis interiores. Dado o âmbito dos dados atualmente obtidos a partir de estatísticas oficiais, que se baseia na utilização secundária de fontes administrativas, os encargos adicionais de ampliar o âmbito do estudo foram avaliados como pouco significativos. A utilização de fontes administrativas para a elaboração de novas estatísticas também não cria custos significativos.

Se o âmbito da investigação atual fosse alargado, para incluir informações sobre a direção do transporte de passageiros por vias navegáveis interiores e às entidades que fornecem transporte por ferries e embarcações de transporte urbano, tal poderia acarretar encargos e custos adicionais para as empresas. No entanto, como tal implicaria apenas uma ampliação do inquérito existente, os encargos adicionais seriam insignificantes.

Roménia

A fim de recolher dados, o questionário estatístico, a abordagem metodológica e as especificações suplementares foram enviadas por correio para os Serviços Estatísticos Territoriais.

Verificou-se a disponibilidade de variáveis relativas ao número de passageiros por tipo de embarcação no transporte nacional, que foram fornecidas pelos inquiridos de acordo com os requisitos metodológicos; estas variáveis podem ser incluídas na produção habitual de dados. A recolha de dados relativos ao número de passageiros transportados por porto de embarque/desembarque foi realizada sem quaisquer problemas de tratamento.

A recolha e produção de dados para embarcações de excursões diárias, ferries e embarcações de transporte urbano e regional é viável e poderia ser organizada de forma regular (trimestral e/ou anualmente). Além disso, foi realizada uma recolha pormenorizada de variáveis sobre a capacidade e a idade dos navios, relativamente ao número de navios registados pela Autoridade Naval Romena, sem quaisquer problemas de interpretação da metodologia. Por conseguinte, os dados necessários para preencher o conjunto de dados C1 podem ser recolhidos e transmitidos anualmente.

Contudo, com vista a manter a qualidade dos dados, a recolha não pode ser efetuada relativamente a embarcações de cruzeiro em vias navegáveis interiores. As dificuldades encontradas prendem-se principalmente com a fiabilidade dos dados relativos aos passageiros de cruzeiros ao longo do Danúbio e devem-se à forma subjetiva como a informação é tratada; tal inclui estabelecer a origem/destino da viagem, a distância percorrida, o número de passageiros e o tipo de cruzeiro. Consequentemente, este tipo de dados relativos a embarcações de cruzeiro será excluído da produção anual de dados.

Não foram comunicados encargos adicionais para a recolha de estatísticas relativas ao transporte de passageiros, nem apresentadas observações sobre custos adicionais.

Suécia

A Suécia confirma que é possível recolher dados para todos os passageiros transportados e o número de quilómetros percorridos, para poder calcular os passageiros-quilómetros. Embora alguns inquiridos não meçam atualmente o número de embarcações-quilómetros, seria possível obter tais dados se os sistemas fossem reconfigurados. Por conseguinte, é possível gerar estatísticas de passageiros relativas aos movimentos das embarcações por vias navegáveis interiores, embora com algumas dificuldades, que dizem principalmente respeito aos dados para os passageiros-quilómetros e à divulgação de dados relativos ao tipo de embarcação.

No que respeita à qualidade estatística, a Suécia não poderá fornecer dados completos para os quadros A1 e A2 para embarcações de cruzeiros fluviais com cabinas para pernoitar, embora tais dificuldades possam ser ultrapassadas com uma repartição modificada. Além disso, os dados do registo não podem ser utilizados para fornecer todos os dados para o quadro C1. Faltam dados relativos às embarcações de cruzeiros fluviais, de excursões diárias e de transporte urbano/regional, ao passo que apenas as embarcações classificadas como ferries podem ser comunicadas.

Qualquer processo futuro de recolha de dados terá de indicar claramente o objetivo da recolha. Será imposta uma obrigação de comunicação de informações no caso de um inquérito permanente.

Quanto aos encargos, a maioria dos inquiridos conseguiu fornecer rapidamente as informações solicitadas e referiu que não considerou o questionário muito exigente. Por conseguinte, a Suécia conclui que os encargos inerentes à comunicação de informações são moderados.

Para facilitar a tarefa dos inquiridos e reduzir os custos, poderiam ser obtidos dados AIS, permitindo assim calcular os passageiros-quilómetros. Em termos de benefícios para os utilizadores, as estatísticas relativas ao tráfego de passageiros poderiam ser utilizadas no acompanhamento de tendências, no desenvolvimento do mercado e no acompanhamento externo geral.

A Suécia considera que o custo, medido em tempo por inquirido, é relativamente baixo e estima que seja inferior a 60 000 SEK por inquérito.

2.3. RESUMO DOS RESULTADOS DOS ESTUDOS-PILOTO

Os sete estudos-piloto proporcionam uma panorâmica da viabilidade da recolha de dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Segue-se um resumo das principais observações dos países envolvidos, conforme descritas nos seus relatórios pormenorizados.

Os estudos mostraram diferenças significativas na recolha de dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores entre os sete países, pelo que não é apropriado comparar todos os indicadores obtidos.

Revelaram também uma grande variedade de fontes de dados a partir das quais poderiam ser elaboradas estatísticas para o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. As fontes mais referidas foram a recolha de material na Internet, uma melhor utilização do AIS, e os registos de navios. Outras fontes pertinentes são as capitanias dos portos, as autoridades portuárias, os ficheiros de empresas para fins estatísticos, as estatísticas estruturais das empresas, os dados relativos ao volume de negócios a curto prazo, o Sistema de Informação Fluvial e os fornecedores de dados externos.

Os dados administrativos existentes não são suficientemente abrangentes para satisfazer os requisitos de uma recolha de dados estatísticos sólida. Seria necessário realizar inquéritos específicos com vista a complementar as várias fontes e obter dados mais completos e normalizados. A medida em que seriam necessários inquéritos específicos adicionais difere entre os sete países.

As fontes atuais precisam de ser melhoradas em termos de volume e qualidade dos seus dados, a fim de fornecer as informações necessárias para os quadros A1 (Número de passageiros transportados por país de embarque, país de desembarque, tipo de transporte e tipo de embarcação), A2 (Cruzeiros fluviais - número de passageiros, passageiros-quilómetros e número de viagens por região de embarque, região de desembarque, nacionalidade da embarcação e tipo de cruzeiro), B1 (Número de passageiros-quilómetros percorridos por tipo de embarcação que não um cruzeiro fluvial) e C1 (Número de embarcações registadas num país por tipo de embarcação, capacidade da embarcação e idade da embarcação). Nesta fase, nem todos os sete países são capazes de fornecer todas as variáveis.

Os estudos-piloto levantaram questões de qualidade relacionadas com as lacunas dos dados administrativos e a comunicação de informações por parte das empresas. Foram identificados problemas específicos para os passageiros-quilómetros, uma vez que muitas empresas não

estão aptas a fornecer todas as informações necessárias para calcular os passageiros-quilómetros; foram também referidas com frequência dificuldades na comunicação de informações relativas às excursões diárias e à taxa média de ocupação. Além disso, algumas empresas não dispõem de todas as informações necessárias no caso de fretamentos de navios ou de ofertas de bilhetes específicas. Dadas estas lacunas, têm de fazer estimativas, o que tem um impacto na qualidade das informações que fornecem.

As lacunas de informações nos registos de navios afetam a comunicação de informações sobre as embarcações, e uma forma de recolher dados sobre as mesmas é ligar qualquer inquérito diretamente aos registos das empresas. Desta forma, as embarcações são identificadas através da empresa que as detém. No entanto, nos registos das empresas, só constam na classe 50.30 da NACE/Rev.2 as empresas cuja atividade principal seja o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Por conseguinte, as empresas que efetuam o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores como atividade secundária serão omitidas, embora representem um volume importante deste tipo de transporte.

Os estudos levantaram uma questão especial no que respeita à comunicação de informações sobre o transporte nacional efetuado por empresas estrangeiras, que não têm a obrigação de notificar as autoridades nacionais quando efetuam o transporte de passageiros. Não existem informações fiáveis e estruturadas sobre as empresas estrangeiras e os seus serviços, e um registo europeu de navios poderia resolver os problemas do transporte nacional efetuado por empresas estrangeiras.

De forma geral, é necessário conciliar os requisitos em matéria de dados pormenorizados com a simplificação da metodologia para limitar os encargos para as empresas. Os países que apresentaram estudos-piloto salientaram a necessidade de limitar os encargos da recolha de dados, que são particularmente elevados para as empresas mais pequenas. Existem várias formas de limitar tais encargos: o limiar da capacidade da embarcação poderá ser fixado em mais de 12 passageiros; podem ser introduzidos intervalos plurianuais para a comunicação de informações relativas às atividades de transporte; e as pequenas empresas poderão ficar isentas da comunicação de informações. Seria possível limitar ainda mais os encargos, restringindo o âmbito de aplicação às embarcações motorizadas. Dessa forma, as embarcações à vela, que são normalmente operadas por pequenas empresas, e que têm grandes variações nas rotas das viagens que efetuam, ficariam isentas da comunicação de informações.

Dados os problemas com as definições, os ferries poderiam ser definidos de forma mais específica, ou o transporte por ferry poderia ser integrado no transporte urbano/regional. A introdução de uma categoria adicional para «tráfego de arquipélago» poderia ser considerada, tendo em conta as condições únicas das viagens aquáticas na Suécia.

Com base nos estudos, os custos estimados da recolha de dados variam significativamente de país para país. Nenhum país considera explicitamente que os custos são desproporcionados em relação aos benefícios; no entanto, existem diferenças de custo significativas entre eles. Alguns consideram fácil integrar a recolha de dados relativos ao transporte de passageiros no seu trabalho atual, enquanto outros têm em consideração as despesas relacionadas com as novas infraestruturas que seria necessário criar.

Em resumo, embora existam algumas lacunas de dados, os sete estudos-piloto consideram que a elaboração dos quadros A1, A2, B1 e C1 é basicamente viável.

3. RESULTADOS DO INQUÉRITO SOBRE ESTATÍSTICAS RELATIVAS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS REALIZADO EM MARÇO DE 2020

Em março de 2020, o Eurostat realizou um inquérito para obter uma panorâmica de todos os países da UE que utilizam as vias navegáveis interiores para o transporte das várias considerações relacionadas com as estatísticas relativas ao transporte de passageiros. As perguntas abordavam os custos e os encargos adicionais da recolha de dados, as razões para não recolher dados relativos aos passageiros, e a viabilidade da recolha de dados no futuro.

3.1. INFORMAÇÕES GERAIS

Ao todo, 15 países responderam ao inquérito. Destes países, nove responderam que já recolhem alguns dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, enquanto seis indicaram que não recolhem tais dados.

3.2. CUSTO DA RECOLHA DE DADOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES EM TERMOS DE RECURSOS FINANCEIROS E HUMANOS

Nos países que atualmente recolhem dados estatísticos relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, os custos e os encargos não são considerados desproporcionados. Três países avaliaram os custos da recolha de dados como mínimos, tanto em termos de recursos financeiros como humanos. No entanto, observaram que a mão de obra atual é reduzida e que o trabalho de preenchimento do questionário, de recolha e verificação de dados, e de agregação e preparação de dados para publicação é levado a cabo por vários departamentos.

Os dados são recolhidos a um nível geral e muito limitado, apenas com algumas pequenas empresas a operar neste segmento de mercado. Os relatórios estatísticos são apresentados às unidades de preparação dos dados pertinentes, e apenas são publicados dados agregados ao nível do país.

Os países observaram que as informações sobre os custos das estatísticas relativas ao transporte de passageiros não podiam ser fornecidas separadamente, dado que tais custos estão incluídos no custo global do fornecimento de estatísticas relativas ao transporte por vias navegáveis interiores, cujos dados são recolhidos anualmente, utilizando um inquérito específico. Um país observou que os recursos financeiros incluem principalmente todas as despesas direta ou indiretamente relacionadas com a recolha de dados estatísticos, como salários, infraestruturas informáticas, eletricidade, etc.

3.3. ENCARGOS ADICIONAIS DA RECOLHA DE DADOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Os países comunicaram um conjunto diversificado de encargos adicionais que encontraram na sua recolha de dados relativos aos passageiros.

Três países comentaram que não tiveram encargos adicionais.

Outros apresentaram observações sobre o desenvolvimento de uma metodologia nacional e salientaram os encargos de identificar fontes de dados adicionais e de compilar informações

de diferentes fontes de dados, bem como de contactar várias vezes os inquiridos para esclarecimentos. O prazo para a adoção de legislação nacional foi identificado como mais um encargo adicional, e o prazo e os recursos financeiros foram considerados os principais encargos aquando da atualização e implementação dos sistemas de informação estatística.

Outra observação dizia respeito às fontes a partir das quais os dados são recolhidos, que vão desde registos administrativos, portos e comités regionais de turismo, a empresas que efetuam transportes por vias navegáveis interiores e municípios que gerem e prestam serviços de transporte.

Um país observou que os dados sobre o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores são recolhidos, mas não podem ser tratados. Outro especificou que apenas foram recolhidas informações sobre o transporte por embarcações de passageiros e ferries, mas não sobre o transporte por embarcações de cruzeiro, embarcações diárias, embarcações de excursões, autocarros aquáticos e táxis aquáticos.

3.4. RAZÕES PARA OS PAÍSES NÃO RECOLHEREM DADOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES

Os países que não recolhem dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores especificaram que tem havido uma falta de procura de tais dados por parte dos utilizadores. O facto de não existir qualquer obrigação legal foi referido como outra razão.

Um país destacou os elevados encargos administrativos para as pequenas e muito numerosas empresas que operam neste setor como o principal argumento contra a recolha de dados relativos ao transporte de passageiros. Não estão disponíveis dados de outras organizações governamentais (ou mesmo de entidades comerciais). Além disso, existe um número significativo de empresas estrangeiras (da UE e de países terceiros) a operar nas vias navegáveis interiores deste país em particular, o que implica um problema na obtenção de dados dessas empresas.

Um país referiu explicitamente que não tem passageiros a ser transportados por vias navegáveis interiores, pois existe apenas um pequeno número destas vias, que são exclusivamente utilizadas para fins recreativos, enquanto dois outros países referiram o pequeno número de passageiros transportados por vias navegáveis interiores.

3.5. VIABILIDADE DA RECOLHA DE DADOS RELATIVOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES E INTENÇÕES DE RECOLHER TAIS DADOS NO FUTURO

Alguns dos países que atualmente não recolhem dados relativos ao transporte de passageiros referiram que a recolha de dados constituiria um encargo, dado o volume limitado do transporte de passageiros por vias navegáveis interiores em comparação com outros tipos de transporte.

Três países apoiaram-se nos resultados dos seus próprios estudos-piloto para responder a esta questão. Um destes países referiu que as definições e limiares deveriam ser considerados antes de se passar à recolha de dados. Outro país considerou que a recolha de dados para o transporte de passageiros por vias navegáveis interiores é viável num futuro próximo. Este país especificou que existe um processo em curso para estabelecer um novo sistema de

informação para as vias navegáveis interiores, que poderá ser utilizado, no futuro, como fonte de dados administrativos para dados relativos às mercadorias e aos passageiros.

Um país confirmou a sua intenção de começar a recolher dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Dois países comentaram que não tencionam recolher tais dados, enquanto outros dois referiram que só começariam a fazê-lo se existisse uma obrigação legal.

4. CONCLUSÕES

A Comissão observa que os sete estudos-piloto investigaram exaustivamente a viabilidade da recolha de dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores. Os países envolvidos consideram a recolha de dados relativos aos passageiros exequível, em maior ou menor grau.

Os estudos revelaram diferenças nos parâmetros que afetam a recolha de dados relativos aos passageiros em cada país, como as fontes de dados, os tipos de embarcações utilizadas para o transporte em vias navegáveis interiores, e a geografia física dos países. Embora todos os estudos-piloto identifiquem uma grande variedade de fontes de dados, desde dados administrativos à recolha de material na Internet, reconhecem também a necessidade de limitar os encargos da comunicação de informações para as pequenas empresas. Salientam que os esforços a envidar devem ser proporcionais à quota das vias navegáveis interiores entre todos os modos de transporte de passageiros. Existem também preocupações relacionadas com questões de qualidade e lacunas dos dados. O custo da recolha de dados é significativamente diferente de uns países para os outros e está ligado à medida em que as vias navegáveis interiores são utilizadas para o transporte de passageiros em cada país.

Os estudos-piloto mostraram que, nos sete países participantes, seria viável recolher dados relativos ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores até certo ponto, mas que seria necessário equilibrar a necessidade de dados com a disponibilidade de informações e os encargos para os inquiridos.