EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 12. 2. 2021
COM(2021) 59 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o výsledkoch pilotných štúdií vykonaných členskými štátmi o štatistike o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/974

1. ÚVOD A KONTEXT

Vnútrozemské vodné cesty zohrávajú v Európe dôležitú úlohu v rámci dopravného systému a existuje významný potenciál zvýšenia dôležitosti ich úlohy. V Európskej únii má vnútrozemské vodné cesty 20 členských štátov a 12 z nich má sieť navzájom prepojených vodných ciest.

Európsky parlament vo svojej správe o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy [1] zdôrazňuje význam štatistických údajov o nákladnej a osobnej doprave na vývoj plánov a politík v odvetví vodnej dopravy. Ďalej žiada, aby Európska komisia „vypracovala systém pre harmonizovaný zber štatistických údajov o nehodách a incidentoch týkajúcich sa plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy vrátane cezhraničnej dopravy".

Komisia sa zameriava na podporu a posilnenie konkurencieschopného postavenia vnútrozemských vodných ciest v dopravnom systéme, ako aj na uľahčenie ich integrácie do intermodálneho logistického reťazca[2].

Nariadenie (EÚ) 2018/974 [3] sa nevzťahuje na štatistiku o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách. Kľúčovými údajmi potrebnými na posúdenie veľkosti tohto trhu a jeho potenciálu rastu by bol počet cestujúcich podľa krajiny a podľa jednotlivého sektora trhu, ako sú riečne výletné plavby, krátke okružné plavby, trajekty a mestská doprava. Ak sa to ukáže ako možné, zber osobokilometrov by bol dôveryhodným ukazovateľom, pokiaľ ide o meranie výkonnosti sektora.

V článku 5 nariadenia (EÚ) 2018/974 sa od Komisie vyžaduje, aby spolu s členskými štátmi skúmala vývoj štatistík o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách vrátane cezhraničných dopravných služieb.

„Článok 5

Pilotné štúdie

1. Komisia do 8. decembra 2018 v spolupráci s členskými štátmi vypracuje vhodnú metodiku na zostavovanie štatistiky o preprave osôb po vnútrozemských vodných cestách vrátane cezhraničných dopravných služieb.

2. Komisia do 8. decembra 2019 začne dobrovoľné pilotné štúdie, ktoré budú vykonávať členské štáty, ktoré poskytujú údaje v rámci rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia o dostupnosti štatistických údajov týkajúcich sa prepravy osôb po vnútrozemských vodných cestách vrátane cezhraničných dopravných služieb. Cieľom uvedených pilotných štúdií je posúdiť uskutočniteľnosť zberu uvedených nových údajov, náklady na zber súvisiacich údajov a implikovanú štatistickú kvalitu.

3. Komisia do 8. decembra 2020 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o výsledku takýchto pilotných štúdií. Komisia v závislosti od výsledkov uvedenej správy a v primeranej lehote v prípade potreby predloží Európskemu parlamentu a Rade legislatívny návrh na zmenu tohto nariadenia, pokiaľ ide o štatistiky týkajúce sa prepravy osôb po vnútrozemských vodných cestách vrátane cezhraničných dopravných služieb.

[1] Správa o uvoľnení potenciálu osobnej vodnej dopravy (2015/2350(INI)), 19.10.2016.
[2] Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144 v konečnom znení.
[3] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/974 zo 4. júla 2018 o štatistike prepravy tovaru po vnútrozemských vodných cestách, (Ú. v. EÚ L 179, 16.7.2018, s. 14).

4. K financovaniu uvedených pilotných štúdií sa v prípade potreby a so zreteľom na pridanú hodnotu Únie prispeje zo všeobecného rozpočtu Únie.“

Eurostat v spolupráci s členskými štátmi začal vypracovávať metodiku na zostavovanie štatistiky o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách.

V októbri 2016 zriadil Eurostat osobitnú skupinu s mandátom pracovať na návrhu metodiky na zber údajov o štatistike týkajúcej sa osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách. Osobitná skupina pozostávala z dobrovoľne zapojených členských štátov (Rakúsko, Chorvátsko, Francúzsko, Nemecko, Holandsko, Poľsko a Rumunsko), z Komisie (Eurostat a Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu) a z Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne. Prvé zasadnutie tejto skupiny sa uskutočnilo 28. februára 2017 a druhé bolo zorganizované 18. októbra 2017 v bezprostrednej nadväznosti na zasadnutie skupiny odborníkov pre vnútrozemské vodné cesty v roku 2017. Skupina odborníkov a koordinačná skupina pre štatistiku dopravy dohliadali v rámci svojich zasadnutí v rokoch 2017 a 2018 na prácu týkajúcu sa metodiky a diskutovali o nej.

Tento návrh metodiky bol v súlade s nariadením (EÚ) 2018/974 dokončený v decembri 2018 a bol poskytnutý pre prípravnú fázu a pilotné štúdie financované z grantov EÚ. V júni/júli 2019 začalo realizovať pilotné štúdie sedem krajín: Nemecko, Chorvátsko, Holandsko, Rakúsko, Poľsko, Rumunsko a Švédsko. V rámci pilotných štúdií sa posudzoval návrh metodiky a boli vyjadrené pripomienky, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť, náklady, zaťaženie a štatistickú kvalitu ich údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách.

Krajiny poskytli svoje pilotné štúdie a správy týkajúce sa zberu údajov a vykonávania návrhu metodiky v júni/júli 2020.

Táto správa predstavuje výsledky pilotných štúdií o uskutočniteľnosti zberu nových údajov a štatistickej kvalite tohto zberu, príslušnej metodike a o nákladoch a zaťažení pre členské štáty.

Okrem toho správa stručne predstavuje výsledky zisťovania krajín, pokiaľ ide o štatistiku týkajúcu sa osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách, ktoré bolo vykonané v marci 2020. Cieľom zisťovania bolo poskytnúť prehľad o situácii v členských štátoch nad rámec siedmich krajín, ktoré vykonali pilotné štúdie.

2. VÝSLEDKY PILOTNÝCH ŠTÚDIÍ O ŠTATISTIKE CESTUJÚCICH

Pilotné štúdie priniesli dva výsledky:

a) Správu s pripomienkami týkajúcimi sa vykonávania návrhu metodiky, ako aj s návrhom metodických vylepšení a posúdením uskutočniteľnosti, nákladov, zaťaženia a štatistickej kvality potenciálneho zberu údajov o štatistike osobnej dopravy.

b) Údaje zozbierané v každej krajine pre tieto tabuľky:

- A1 (počet cestujúcich prepravených krajinou nalodenia, krajinou vylodenia, druh dopravy a druh plavidla),
- A2 (riečne výletné plavby – počet cestujúcich, osobokilometre a počet ciest podľa regiónu nalodenia, regiónu vylodenia, krajina registrácie plavidla a druh okružnej plavby),

- B1 (počet osobokilometrov prejdených druhom plavidla iným než je plavidlo pre riečne výletné plavby) a
- C1 (počet plavidiel registrovaných v krajine podľa druhu plavidla, kapacity plavidla a veku plavidla).

2.1. ZDROJE ÚDAJOV A METODIKA

V tomto oddiele sú zhrnuté použité zdroje údajov a metodika uplatnená v siedmich krajinách, ktoré uskutočnili pilotné štúdie.

Rakúsko

Automatický identifikačný systém (ďalej len „AIS“) sa používa na lokalizáciu a sledovanie plavidiel a považuje sa za zdroj údajov; odpovedač AIS na palube plavidla umožňuje výmenu informácií medzi plavidlami, ktoré sú relevantné pre ich umiestnenie a identifikáciu. Na podporu tohto systému má Rakúsko 23 základňových staníc riečnych informačných služieb rieky Dunaj na prijímanie údajov vnútrozemského systému AIS. Súbory údajov AIS obsahujú jeden súbor údajov na loď a deň, tieto súbory údajov sú výpisy informácií AIS a zahŕňajú 23 premenných.

Názvy lodných spoločností sú prevzaté zo štatistických registrov ekonomických subjektov, hoci zahraničné lodné spoločnosti nemusia rakúske orgány upovedomiť, keď cez Rakúsko prepravujú osoby. Údaje AIS poskytujú informácie o všetkých lodiach, ktoré pôsobia v rámci rakúskej časti rieky Dunaj, vrátane údajov a polôh, pričom je však náročnejšie kontaktovať zahraničné spoločnosti.

Údaje AIS nie sú dostatočné na určenie miesta nalodenia a vylodenia, pokiaľ ide o dlhé cezhraničné výletné plavby, keďže údaje AIS sa prijímajú len pre rakúsku časť rieky Dunaj a pár kilometrov za hranicou. Pre cestovné poriadky a trasy možno použiť extrakciu dát z webu a webové sídlo www.cruisecompete.com slúži ako referenčná hodnota pre trasy ciest týkajúce sa Rakúska. Keďže webové sídlo má jednoduché a jasné rozloženie a fungovanie, je vhodné na extrakciu dát z webu. Okrem toho informácie o cestovných poriadkoch pre trajekty a iné prechody výletných lodí boli získané na základe prehľadávania webových sídel jednotlivých spoločností.

Register lodí umožňuje povinné aj dobrovoľné registrácie, a to v závislosti od určitých kritérií. V pilotnej štúdii sa zistilo, že kvalita registra nepostačuje na poskytovanie požadovaných údajov pre súbor údajov C1; register je okrem toho v súčasnej podobe dostupný len v papierovej forme, hoci sa plánuje jeho digitalizácia.

Ďalšie zdroje údajov o cestujúcich pochádzajú od spoločnosti Viadonau (na dobrovoľnom základe zbiera údaje o cestujúcich pre výletné lode na účely ich výročnej správy), Donauraum Wien (poskytuje súhrn počtu cestujúcich za rok na každú loď) a z plavebnej komory na nemecko-rakúskej hranici (uverejňuje počty cestujúcich a údaje o počte plavidiel, ktoré prechádzajú cez plavebnú komoru).

Metodika zberu údajov rozlišovala medzi spoločnosťami poskytujúcimi riečne výletné plavby a inými spoločnosťami, ktoré ponúkajú prepravu osôb.

Kontaktovaných (prostredníctvom rozhovorov s odborníkmi, telefonicky alebo e-mailom) bolo päť spoločností so sídlom v Rakúsku, ktoré poskytujú riečne výletné plavby. S cieľom zbierať relevantné údaje pre osobnú dopravu inú, než sú riečne výletné plavby, bol pripravený dotazník, pričom sa vyplnila približne polovica z 36 dotazníkov.

Na analýzu údajov sa údaje AIS skombinovali s trasami ciest a údaje AIS sa analyzovali pre výletné plavidlá a výletné lode.

Na vypočítanie všeobecného odhadu miery obsadenosti cestujúcimi pre všetky plavidlá sa použili údaje AIS spolu s dodatočnými údajmi o cestujúcich z prístavov. Výpočet sa vykonal identifikovaním plavidiel a stanovením ich maximálnej kapacity cestujúcich.

Chorvátsko

Chorvátsko za hlavný zdroj údajov určilo kancelárie kapitána prístavu a prístavné orgány. Kancelárie kapitána prístavu na svoje vlastné účely zbierajú niektoré údaje o cestujúcich z rôznych zdrojov, ako sú správy o príchode a odchode plavidla, prístavné orgány a majitelia plavidiel (odosielatelia, obce atď.). Na zasadnutiach so štyrmi kanceláriami kapitána prístavu sa dospelo k záveru, že údaje o predchádzajúcich a nasledujúcich prístavoch príchodu alebo odchodu plavidiel sú dostupné. Na zasadnutiach sa takisto dospelo k záveru, že sú dostupné údaje o počte nalodených a vylodených cestujúcich, o druhoch plavidiel a ich vlajkách. Údaje o prístave prvého nalodenia cestujúcich a posledného vylodenia však nie sú dostupné pre tri zo štyroch kancelárií kapitána prístavu, pričom jedna kancelária kapitána prístavu tieto informácie získava, ale na dobrovoľnom základe.

Pokiaľ ide o metodiku, Chorvátsko pre zber údajov uplatňuje zásadu teritoriality. Údaje o všetkých plavidlách prichádzajúcich do prístavov a odchádzajúcich z prístavov na chorvátskych vnútrozemských vodných cestách sú získavané bez ohľadu na krajinu registrácie plavidla. Zber údajov o osobnej doprave je tak v súlade so štatistikou nákladnej dopravy, keďže zahŕňa vnútroštátnu a medzinárodnú osobnú dopravu.

Pokiaľ ide o údaje o riečnych výletných plavbách, údaje o prístave prvého nalodenia cestujúcich a posledného vylodenia nie sú dostupné a nemožno určiť región nalodenia a vylodenia. To sa môže v budúcnosti zmeniť, keď budú k dispozícii administratívne zdroje údajov. Pokiaľ ide o údaje o výletných lodiach, by mala byť stanovená prahová hodnota pre podávanie správ pre malé dopravné operácie, pričom by sa mala vziať do úvahy účinnosť a dôvernosť. Pokiaľ ide o osobnú prepravu na trajektoch, kancelárie kapitána prístavu zbierajú údaje o počte cestujúcich pre vlastnú potrebu a od majiteľov lodí, koncesionárov, obcí a trajektových spoločností každoročne vyžadujú údaje. Chorvátsko sa domnieva, že vymedzenie trajektov by malo byť podrobnejšie.

Nemecko

Štatistický register ekonomických subjektov sa považuje za zdroj údajov a používa sa na analýzu populácie ekonomických subjektov a na prípravu a koordináciu zisťovaní. Obsahuje informácie o právnych jednotkách, spoločnostiach a ich miestnych jednotkách a o prepojení medzi jednotkami registra. Štrukturálna štatistika ekonomických subjektov je ďalším zdrojom údajov, ktorý poskytuje informácie o produkcii, štruktúre nákladov, dlhodobom majetku, zamestnanosti, ako aj každoročne vypracované informácie o demografii podnikov.

Zisťovania podnikov zapojených do prepravy po vnútrozemských vodných cestách sa vykonávajú každý rok. Zahŕňajú informácie o druhu vnútrozemskej plavby, počte osôb zamestnaných v sektore vnútrozemskej plavby, obrate z činností a o počte plavidiel, ich nákladnej a priestorovej kapacite a výkone motora plavidiel.

Okrem toho sú dostupné údaje o štvrťročnom obrate, pokiaľ ide o cestujúcich na vnútrozemských vodných cestách, a neočakáva sa, že vykonávaním nariadenia (EÚ) 2019/2152 o európskych podnikových štatistikách [4] sa zmení obsah údajov, ktoré sa v súčasnosti poskytujú.

Ústredná komisia pre plavbu na Rýne poskytuje údaje o monitorovaní trhu európskych plavieb po vnútrozemských vodných cestách vrátane informácií o veľkosti flotily a dodávke riečnych výletných plavieb a výletných lodí a dopyte po nich. Spoločenstvo záujmov pre riečne výletné plavby uverejnilo aj základné informácie o sektore riečnych výletných plavieb.

Štatistika, ktorú prezentovalo Nemecko, zahŕňa len spoločnosti so sídlom v krajine, čo má za následok nedostatok informácií o službách poskytovaných zahraničnými spoločnosťami.

Centrálny inventárny súbor údajov o vnútrozemských vodných cestách poskytuje administratívne údaje o stave plavidiel pre tabuľku C1, z ktorých možno prebrať informácie na požadovanej úrovni podrobnosti.

Keďže nebolo možné identifikovať zdroj, ktorý obsahuje informácie o zahraničných spoločnostiach v štruktúrovanej, úplnej a spoľahlivej forme, v štúdii boli zahrnuté len spoločnosti so sídlom v Nemecku.

Pokiaľ ide o metodiku, bol vykonaný výskum o alternatívnych zdrojoch údajov (napr. administratívne údaje), ale záver bol, že také alternatívne zdroje nie sú dostupné.

Na účely zisťovania bol vyvinutý online dotazník, ktorý bol navrhnutý tak, aby ho mohli použiť všetky podniky bez ohľadu na ich trhový segment. Jednotky zisťovania boli založené na právnych jednotkách, ktoré tvoria tieto podniky, ako sa vymedzuje vo vnútroštátnych právnych predpisoch o štatistických jednotkách.

Kvantitatívne údaje sa v podnikovom zisťovaní nezbierali. Namiesto toho bola podnikom položená otázka, či sú príslušné údaje dostupné a aké náklady by pri zbere týchto údajov vznikli. Tento prístup sa zvolil, keďže neexistuje možnosť uložiť podnikom povinnosť poskytovať informácie.

Holandsko

Zdroje údajov pochádzajú z referenčného rámca lodí, v rámci ktorého musí istý počet inštitúcií zaznamenávať informácie súvisiace s loďami. Väčšina informácií však nie je aktualizovaná alebo inštitúcie nemajú komplexný prehľad o potrebných informáciách. Existujúce údaje by mohli byť použité na vytvorenie tabuľky C1 a mohli by sa neskôr doplniť informáciami, ktoré poskytnú prevádzkovatelia lodí.

Ďalším zdrojom je osobná doprava. Riečny informačný systém vymieňa informácie o lodiach na vnútrozemských vodných cestách vrátane informácií o osobnej doprave, trasách a nákladoch. Keďže v riečnom informačnom systéme je registrovaná len malá časť osobných lodí, kvalita údajov je nedostatočná. Odosielatelia môžu dobrovoľne predložiť počet cestujúcich na lodi, ktorý je zaznamenaný v systéme AIS, a keďže prístup do AIS je obmedzený, údaje AIS sú pravdepodobne neúplné.

Referenčný rámec podnikov je ďalším zdrojom údajov a podniky v registri slúžili ako vzorka populácie pre pilotnú štúdiu. Problémom však je, že register zahŕňa len podniky, v ktorých

[4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/2152 z 27. novembra 2019 o európskych podnikových štatistikách, ktorým sa zrušuje 10 právnych aktov v oblasti podnikových štatistík (Ú. v. EÚ L 327, 17.12.2019, s. 1).

osobná preprava po vnútrozemských vodných cestách predstavuje ich hlavnú činnosť, a nezahŕňa informácie o lodiach, ktoré vlastnia alebo prevádzkujú podniky.

Údaje boli zozbierané prostredníctvom internetového prieskumu, v rámci ktorého sa uplatnila prahová hodnota viac ako 12 cestujúcich. Miera odpovede pre tento internetový prieskum bola približne 50 %.

Odpovede na prieskum poukázali na nedostatok jasných rozdielov medzi trajektmi a mestskou a regionálnou dopravou. Odporúča sa preto špecifickejšie vymedziť trajekty alebo zahrnúť trajekty a mestskú a regionálnu dopravu do jednej kategórie.

Poľsko

Údaje o osobnej preprave sa získavajú prostredníctvom dotazníka priamo určeného subjektom registrovaným v Poľsku, ktorí prepravujú cestujúcich. Štúdia tak nezahŕňala subjekty registrované v krajinách mimo Poľska, ktoré prepravujú cestujúcich po poľských vnútrozemských vodných cestách. Poľsko vybralo subjekty zo štátneho úradného registra národného hospodárstva, ktorého hlavnými registrovanými činnosťami na základe poľskej klasifikácie činností sú osobná a nákladná preprava po vnútrozemských vodných cestách. Prevádzkovateľom, ktorí poskytujú služby osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách, bol zaslaný online elektronický dotazník.

Údaje o osobných lodiach registrovaných v Poľsku na vnútrozemských vodných cestách boli získané z registrov vedených orgánmi pre vnútrozemské vodné cesty. Rozlíšenie medzi plavidlami pre riečne výletné plavby na vnútrozemských vodných cestách a výletnými loďami nie je priamo výsledkom získaným z registra, ale z technickej dokumentácie registrovaných plavidiel. V Poľsku sú plavidlá registrované podľa druhu plavidla a nie podľa funkcií, ktoré vykonávajú. Na základe technických údajov sú plavidlá s najmenej 12 sedadlami pre cestujúcich rozdelené na plavidlá s kajutami pre cestujúcich a plavidlá bez nich. Nie je možné rozlíšiť registrované dopravné plavidlá od plavidiel mestskej dopravy, keďže také služby možno vykonať plavidlami, ktoré sú registrované ako výletné plavidlá pre vnútrozemské vodné cesty, ako aj tými, ktoré sú registrované ako iné nevýletné lode.

Na vyhľadávanie príslušného obsahu a identifikáciu podnikov klasifikovaných podľa poľskej klasifikácie činností ako „osobná preprava po vnútrozemských vodných cestách“ a „nákladná preprava po vnútrozemských vodných cestách“ sa takisto použila extrakcia dát z webu.

Na prípravu zisťovania sa okrem toho použili informácie z odborných periodík, združení, iniciatív a inštitúcií, ktoré sa týkajú prepravy po vnútrozemských vodných cestách, ako aj informácie získané z monitorovania médií.

Na účely overovania boli ďalším zdrojom použitým pri príprave zisťovania informácie získané počas štatutárneho štvrťročného zisťovania o počte plavidiel zapojených do prepravy po vnútrozemských vodných cestách.

Spomedzi všetkých druhov dopravy okrem verejnej dopravy predstavovala osobná preprava po vnútrozemských vodných cestách len 0,3 % z celkového počtu cestujúcich. Vnútroštátne vnútrozemské vodné cesty preto v rámci osobnej dopravy v Poľsku zohrávajú okrajovú úlohu.

Rumunsko

Údaje boli zozbierané v rámci štvrťročného zisťovania v roku 2019 s cieľom vytvoriť ukazovatele pre štatistiku o preprave po vnútrozemských vodných cestách. V rámci tohto projektu vyvinuli orgány IT nástroj na zber údajov založený na metodike Eurostatu.

Údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách boli zozbierané od prevádzkovateľov oprávnených poskytovať tento druh dopravy, ktorí sa na zisťovanie sami registrovali, údaje o výletných plavbách po vnútrozemských vodných cestách pochádzajú z regionálnej kancelárie kapitána prístavu a z oprávnených spoločností.

V dotazníku sa získali údaje pre ukazovatele v súboroch údajov A1, A2 a B1. Údaje o registrovaných cestujúcich sa týkajú cestujúcich prepravených plavidlami vnútrozemskej vodnej dopravy. V súbore údajov B1 sa ukazovateľ osobokilometrov vypočíta sčítaním výsledkov počtu cestujúcich, ktorý sa vynásobí vzdialenosťou v kilometroch, ktorú títo cestujúci skutočne precestovali. Ukazovateľ prepravených cestujúcich je zhrnutý v súbore údajov A1 spolu s počtom cestujúcich, ktorí sa sčítajú podľa východiskového/cieľového miesta. Ukazovateľ osobokilometrov pre cestujúcich na výletných lodiach v súbore údajov A2 sa vypočíta podľa druhu výletnej plavby a precestovanej vzdialenosti v rámci Rumunska. Údaje sú zosumarizované podľa druhu výletnej plavby, krajiny registrácie lode, regiónu nalodenia/vylodenia a počtu ciest.

Pokiaľ ide o informácie o prístavoch nalodenia a vylodenia, zo zoznamu prístavov pre nákladnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách bol vybraný zoznam prístavov ponúkajúcich osobnú dopravu. Dokončený bol zahrnutím prístavov, ktorých činnosti zahŕňajú výhradne osobnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách.

Regionálne kancelárie kapitána prístavu boli zdrojom údajov o cestujúcich na výletných lodiach, ktoré prechádzali prístavmi na rieke Dunaj. Informácie týkajúce sa východiskového a cieľového miesta výletnej plavby, ktoré zástupcovi regionálnej kancelárie kapitána prístavu oznámil kapitán lode, boli použité na stanovenie precestovanej vzdialenosti v rámci Rumunska. Vzdialenosť vyjadrená v kilometroch bola vypočítaná na základe navigačnej mapy rieky Dunaj a polohy prístavov v zozname prístavov pre vnútrozemské vodné cesty.

Pokiaľ ide o súbor údajov C1, štatistika o počte plavidiel registrovaných v krajine podľa druhu plavidla, jeho kapacity a veku, bola založená na údajoch z Rumunského námorného úradu.

Švédsko

Obchodná databáza je jedným zo zdrojov údajov vo Švédsku a poskytuje výber údajov zo spoločností. Ďalším zdrojom je register (dozorný systém), ktorý zahŕňa plavidlá s kapacitou pre viac ako 12 cestujúcich, obchodné plavidlá s dĺžkou aspoň päť metrov a rekreačné plavidlá presahujúce dĺžku 12 metrov. Tento register je povinný pre všetky osobné lode a zahŕňa informácie o registrovaných majiteľoch a strane, ktorá je registrovaná ako spoločnosť. Okrem toho sa za zdroj údajov pre majiteľov obchodných plavidiel pôsobiacich na vnútroštátnej úrovni považuje švédska priemyselná organizácia, ktorá slúži na doplnenie iných zdrojov vzhľadom na značný stupeň prekrývania, pokiaľ ide o spoločnosti a plavidlá. Okrem toho informácie o trasách a frekvencii odchodov trajektových liniek verejnej dopravy možno získať zo spolupráce švédskych podnikov verejnej dopravy. Prostredníctvom odpovedačov AIS je takisto možné zobraziť polohu plavidiel a sledovať ich pohyby.

Pokiaľ ide o metodiku, na zber informácií o plavidle, preplávaných kilometroch a počte cestujúcich sa použil online dotazník. Miera odpovedania bola približne 50 % a údaje boli postačujúce na vypracovanie záverov, pokiaľ ide o budúci zber údajov.

Švédsko so zreteľom na svoje jedinečné podmienky, pokiaľ ide o vodnú dopravu v oblasti pobrežia, navrhuje zaviesť tzv. súostrovnú dopravu ako dodatočnú kategóriu plavidiel.

2.2. USKUTOČNITEĽNOSŤ, NÁKLADY, ZAŤAŽENIE A KVALITA ŠTATISTIKY

Tento oddiel zahŕňa hodnotenia siedmich krajín, pokiaľ ide o uskutočniteľnosť, náklady, zaťaženie a kvalitu štatistiky zberu údajov.

Rakúsko

Pokiaľ ide o riečne výletné plavby, považuje sa za uskutočniteľné vypracovať štatistiky o osobnej doprave, a to kombináciou údajov AIS, technikami extrakcie dát z webu a mierou obsadenosti plavidla cestujúcimi. Rozhovory s niekoľkými rakúskymi spoločnosťami viedli k dodatočným informáciám týkajúcim sa tohto odvetvia, spoločnosti poskytujúce výletné plavby so sídlom v Rakúsku však predstavujú menšinu spoločností poskytujúcich výletné plavby, ktoré pôsobia v krajine; údaje o cestujúcich získané len od nich by neboli postačujúce.

Pokiaľ ide o osobnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách, ktorá je iná ako riečne výletné plavby, sa za vhodný spôsob, ako vypracovať relevantné štatistiky, považuje vypracovanie dotazníka pre spoločnosti. Údaje AIS by sa takisto mohli použiť na odhad kilometrov a overenie nahlásených vzdialeností.

Rakúsko navrhuje zriadenie registra lodí na základe krajiny registrácie, ako aj to, aby bol zriadený výlučne na základe údajov AIS. Keďže v súčasnosti v Rakúsku nie je register lodí aktualizovaný, mohol by sa vytvoriť nový register založený na informáciách AIS o rakúskych lodiach alebo by mohol byť existujúci register plavidiel digitalizovaný a aktualizovaný.

Ak by sa údaje o cestujúcich mali získavať pravidelne, musela by byť vybudovaná vhodná IT infraštruktúra rovnocenná so systémami používanými na zber iných údajov. Okrem toho sa musia vziať do úvahy náklady na vhodný predbežný čas vybavenia. Tieto náklady sú zvlášť vysoké v prvom roku zberu údajov. Okrem toho sa do úvahy musia vziať aj zdroje na budovanie a udržiavanie tých, čo vykonávajú extrakcie dát z webu.

Na zabezpečenie kvality štatistiky a zlepšenie metodiky by mala existovať povinnosť zasielať skôr údaje AIS ako kapacitu cestujúcich plavidla. Okrem toho by zasielanie len údajov o regióne nalodenia a vylodenia ako najvzdialenejšieho bodu plavby podhodnotilo vypočítanú vzdialenosť. Tento problém by bolo možné riešiť, ak by krajiny boli schopné zaslať osobokilometre plavieb tak, ako to robia pre nákladnú dopravu.

Chorvátsko

Zber údajov o cestujúcich sa vo všeobecnosti považuje za uskutočniteľný. Údaje o krajine/regióne nalodenia a vylodenia však nie sú vo väčšine prípadov dostupné alebo sú dostupné len čiastočne a nebolo možné určiť druh každej plavby. Bolo by preto lepšie zbierať a uverejňovať skôr údaje o toku cestujúcich v prístavoch pre vnútrozemské vodné cesty ako údaje o počte prepravených cestujúcich, keďže údaje o cestujúcich, ktorí sa nalodia a vylodia v každom prístave, sú dostupné.

Náklady na vykonanie pravidelného štatistického zisťovania týkajúceho sa osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách by boli prijateľné rovnako ako zaťaženie spojené

s podávaním správ pre kancelárie kapitána prístavu. Digitalizácia zisťovania a použitie administratívnych údajov z ministerstva by ešte viac znížilo náklady a zaťaženie spojené s podávaním správ.

Chorvátsko dospelo k záveru, že údaje získané z pilotnej štúdie sú dobrej kvality.

Nemecko

Pokiaľ ide o uskutočniteľnosť, v niektorých prípadoch možno použiť administratívne údaje alebo tieto budú k dispozícii v budúcnosti ako zdroj údajov bez potreby podnikového zisťovania. Podnikové zisťovanie je však potrebné na produkciu údajov o charakteristike prepravy cestujúcich pre tabuľky A1, A2 a B1.

Pokiaľ ide o kvalitu štatistiky, podniky zaznamenali niekoľko problémov týkajúcich sa podávania správ. Pokiaľ ide o požiadavku o údaje B1, tri pätiny podnikov nemajú informácie požadované na výpočet osobokilometrov. Približne polovica podnikov nemá informácie požadované pre tabuľky A1 a A2. Podniky budú preto musieť pracovať na základe odhadov, čo bude mať vplyv na kvalitu informácií. Vzhľadom na tieto skutočnosti by sa mohlo zvážiť podávanie správ vo viacročných intervaloch.

Problém domácich dopravných služieb poskytovaných zahraničnými podnikmi by sa mohol vyriešiť zriadením európskeho registra podnikov.

Pokiaľ ide o zaťaženie podnikov, treba obmedziť zoznam charakteristík na tie, ktoré sú nevyhnutné, znížiť zaťaženie menších podnikov a vyňať mikropodniky. Kapacita 12 cestujúcich by sa mala považovať za medznú hodnotu.

Ročné náklady projektu týkajúceho sa osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách sa pre podniky odhadujú približne na 100 000 EUR. Pre verejné orgány a štatistický úrad budú celkové jednorazové náklady približne 640 000 EUR a ročné prevádzkové náklady približne 135 000 EUR.

Holandsko

Holandsko považuje vypracovanie štatistiky o osobnej doprave za uskutočniteľné a mnohé strany kontaktované v súvislosti s výskumom prejavili záujem o súvisiace štatistické informácie. Potrebný je však ďalší výskum s cieľom prepojiť lode so spoločnosťami a rozšíriť vzorové údaje na celú populáciu. Zatiaľ čo väčšinu premenných možno získať od spoločností, existujú obavy, pokiaľ ide o osobokilometre, keďže v rámci zisťovania sa ukázalo, že spoločnosti prevádzkujúce výletné lode majú ťažkosti s vytvorením týchto údajov. Kvalita údajov o charakteristike lodí nie je v súčasnej databáze dostatočná, ale možno ju z dlhodobého hľadiska zlepšiť využívaním aktualizovanej európskej databázy lodí.

Pokiaľ ide o kvalitu štatistiky, problémy vznikajú v prípade zahraničných spoločností pôsobiacich na holandských vodných cestách a ich výsledkom je nedostatočné pokrytie zahraničných spoločností. Údaje o počte cestujúcich a osobokilometroch predstavujú osobitný problém, ktorý by sa mohol aspoň čiastočne vyriešiť výmenou údajov o príslušných európskych spoločnostiach. Keďže na vnútrozemských vodných cestách v Holandsku ponúkajú významnú časť osobnej dopravy zahraničné spoločnosti, a to najmä na trhu s riečnymi výletnými plavbami, musela by byť vyvinutá metodika na doplnenie chýbajúcich údajov.

Holandsko odporúča zaviesť prahovú hodnotu pre kapacitu cestujúcich nad 12 cestujúcich, ako aj zaviesť dodatočné obmedzenie na zahrnutie len motorových plavidiel, nie plachetníc, a zvážiť nahradenie pojmu „druh plavidla“ pojmom „druh cesty“. Navrhuje sa každoročne zbierať údaje a vykonávať zisťovanie na začiatku roka. Uplatňovať by sa mala aj zásada teritoriality.

Holandsko zdôrazňuje, že je dôležité nepreťažovať menšie spoločnosti alebo spoločnosti so zložitým vzorom trás, a to napríklad tak, že sa od nich nebude vyžadovať každoročné podávanie správ.

Náklady na nové štatistiky o osobnej doprave zahŕňajú ďalší metodický výskum, rozširovanie údajov zo vzorky na populáciu a vývoj a vykonávanie nového zisťovania a analýzy. Tieto náklady sa odhadujú na približne 76 000 EUR.

Poľsko

Zber štatistiky o cestujúcich po vnútrozemských vodných cestách je prevažne uskutočniteľný, a to aj napriek existujúcim obmedzeniam.

Súbor údajov A1 nezahŕňa údaje o počte cestujúcich prepravených po vnútrozemských vodných cestách plavidlami pre riečne výletné plavby, keďže subjekty, na ktoré sa vzťahuje pilotná štúdia, tento druh plavidla nepoužívali. Takisto sa nevykonala osobná preprava plavidlami klasifikovanými v súbore ako „neznáme“. Pokiaľ ide o súbor údajov B1, na základe analýzy trhu osobnej dopravy sa získali informácie o plavidlách pre riečne výletné plavby prevádzkovaných pod zahraničnými vlajkami, ktoré takisto zastavujú v námorných prístavoch.

Pilotná štúdia pomohla vyvinúť súbory údajov A1 a B1. Na základe údajov získaných od prístavného orgánu však nemožno vyplniť súbor údajov A2, keďže je známy len počet cestujúcich, ktorí sa vrátili na palubu po vylodení, pričom celkový počet prepravených cestujúcich známy nie je. Ďalšou komplikáciou je skutočnosť, že údaje o počte cestujúcich poskytuje kancelária kapitána prístavu spoločne za celý mesiac a nie oddelene za každú výletnú plavbu.

Súbor údajov C1 bolo možné vyvinúť na základe údajov získaných zisťovaním. V oficiálnych štatistikách sa poskytujú informácie o počte osobných lodí registrovaných v krajine, tieto údaje však nezahŕňajú rozdelenie druhov plavidiel, špecifikáciu veku a povolené zaťaženie plavidla podľa určitého druhu. Orgány pre vnútrozemské vodné cesty sú zodpovedné za vedenie registrov plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy.

Na základe získaných údajov nebolo možné medzi registrovanými plavidlami rozlíšiť lode mestskej dopravy.

Kvalita výsledkov z pilotnej štúdie bola posúdená ako uspokojivá. Pokiaľ ide o podniky, údaje o počte prepravených osôb sa odhadujú podľa počtu predaných lístkov a faktora záťaže. Podobne sa aj kvalita dostupných údajov o registrovaných osobných lodiach na vnútrozemských vodných cestách považovala sa uspokojivú. Údaje sa získali z administratívnych registrov v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Pokiaľ ide o ťažkosti, ktoré sa vyskytli, najväčšou výzvou bolo správne identifikovať subjekty vykonávajúce činnosti osobnej dopravy. Okrem toho subjekty vykonávajúce túto činnosť si často nevedú prísne záznamy údajov, na ktoré sa vzťahuje zisťovanie. Tieto údaje sa teda často odhadujú na základe priemernej kapacity plavidla, z čoho vyplývajú ťažkosti pri overovaní ich správnosti.

Pokiaľ ide o náklady a zaťaženie, mnohé roky sa vykonávala štúdia o registrovaných osobných lodiach na vnútrozemských vodných cestách s užším rozsahom pôsobnosti. Vzhľadom na rozsah údajov získaných v súčasnosti z oficiálnej štatistiky, ktorá je založená na druhotnom používaní administratívnych zdrojov, dodatočné zaťaženie rozširujúceho rozsahu štúdie bolo hodnotené ako zanedbateľné. Využitím administratívnych zdrojov na vývoj novej štatistiky sa takisto nevytvárajú významné náklady.

Ak by sa rozsah súčasného výskumu rozšíril a zahŕňal by informácie o smere osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách a subjekty poskytujúce trajektovú dopravu a plavidlá mestskej dopravy, mohlo by to znamenať dodatočné zaťaženie a náklady pre spoločnosti. Keďže by toto však znamenalo len rozšírenie existujúceho zisťovania, dodatočné zaťaženie by bolo zanedbateľné.

Rumunsko

Na účely zberu údajov sa územným štatistickým úradom poštou zaslal štatistický dotazník, metodický prístup a doplňujúce špecifikácie.

Premenné týkajúce sa počtu cestujúcich podľa druhu plavidla vo vnútroštátnej doprave boli k dispozícii a poskytli ich respondenti podľa metodických požiadaviek; tieto premenné môžu byť zahrnuté v bežnom spracovaní údajov. Zber údajov o počte prepravených cestujúcich podľa prístavu nalodenia/vylodenia bol vykonaný bez akýchkoľvek problémov spracovania.

Zber a spracovanie údajov o výletných lodiach, trajektoch a plavidlách mestskej a regionálnej dopravy sú uskutočniteľné a mohli by sa organizovať pravidelne (štvrťročne a/alebo ročne). Okrem toho bol podrobný zber premenných o kapacite lodí a ich veku, pokiaľ ide o počet lodí zaregistrovaných Rumunským námorným úradom, vykonaný bez akýkoľvek problémov s interpretáciou metodiky. Údaje potrebné na dokončenie súboru údajov C1 preto možno zbierať a prenášať ročne.

S cieľom zaručiť kvalitu údajov však nemožno vykonávať zber údajov o výletných plavidlách na vnútrozemských vodných cestách. Ťažkosti, ktoré sa vyskytli, súvisia najmä so spoľahlivosťou údajov o cestujúcich na výletných plavbách na rieke Dunaj a dôvodom ich výskytu je subjektívny spôsob, akým sa informácie spracúvajú. To zahŕňa stanovenie východiskového/cieľového miesta cesty, prejdenú vzdialenosť, počet cestujúcich a druh výletnej plavby. Tento druh údajov o výletných plavidlách bude preto vyňatý z každoročného vypracúvania údajov.

Pokiaľ ide o zber štatistiky o osobnej doprave, nebolo oznámené žiadne dodatočné zaťaženie, a pokiaľ ide o dodatočné náklady, neboli vyjadrené žiadne pripomienky.

Švédsko

Švédsko potvrdzuje, že na vypočítanie osobokilometrov je možné zbierať údaje o všetkých prepravených cestujúcich a počte preplávaných kilometrov. Keďže niektorí respondenti v súčasnosti nemerajú kilometre plavidla, ak by sa systémy prekonfigurovali, bolo by možné také údaje získať. Je preto možné získať štatistiku o cestujúcich, pokiaľ ide o pohyby plavidla po vnútrozemských vodných cestách, hoci s určitými ťažkosťami. Tieto ťažkosti súvisia najmä s údajmi o osobokilometroch a sprístupnení údajov týkajúcich sa druhu plavidla.

Pokiaľ ide o kvalitu štatistiky, Švédsko nebude schopné poskytnúť úplné údaje pre tabuľky A1 a A2 pre riečne výletné plavidlá s kajutami na prenocovanie, hoci také ťažkosti by bolo možné prekonať s upraveným rozčlenením. Okrem toho údaje registra nemožno použiť na

poskytnutie všetkých údajov pre tabuľku C1. Údaje týkajúce sa plavidiel pre riečne výletné plavby, výletných lodí a plavidiel mestskej/regionálnej dopravy chýbajú, pričom nahlásiť možno len plavidlá klasifikované ako trajekty.

V rámci akéhokoľvek budúceho procesu zberu údajov sa bude musieť jasne uviesť účel tohto zberu. V prípade permanentného zisťovania bude uložená ohlasovacia povinnosť.

Pokiaľ ide o zaťaženie, väčšina respondentov bola schopná rýchlo poskytnúť hľadané informácie a väčšina respondentov vyhlásila, že nepovažovala dotazník za veľmi náročný. Švédsko preto dospelo k záveru, že zaťaženie spojené s podávaním správ je primerané.

S cieľom uľahčiť činnosť respondentov a znížiť náklady by sa údaje mohli získavať zo systému AIS a mohli by sa tak vypočítať osobokilometre. Pokiaľ ide o výhody pre používateľov, štatistiku toku cestujúcich by bolo možné využiť v rámci monitorovania trendov, rozvoja trhu a všeobecného externého monitorovania.

Švédsko považuje náklady merané v čase na respondenta za relatívne nízke a ich výšku odhaduje na menej ako 60 000 SEK na jedno zisťovanie.

2.3. ZHRNUTIE VÝSLEDKOV PILOTNÝCH ŠTÚDIÍ

V týchto siedmich pilotných štúdiách sa poskytuje prehľad o uskutočniteľnosti zberu údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách. Hlavné pripomienky zapojených krajín, ako sú opísané v ich podrobných správach, sú zhrnuté ďalej.

Štúdie poukázali na významné rozdiely v zbere údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách v rámci daných siedmich krajín, a preto nie je vhodné porovnávať všetky získané ukazovatele.

Štúdie odhalili širokú škálu zdrojov údajov, na ktorých by mohli štatistiky pre osobnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách stavať. Zdroje najviac odkazovali na extrakciu dát z webu, zvýšené využívanie systému AIS a registre lodí. Inými relevantnými zdrojmi sú kancelárie kapitána prístavu, prístavné orgány, štatistické registre ekonomických subjektov, štrukturálne podnikové štatistiky, údaje o krátkodobom obrate, riečny informačný systém a poskytovatelia externých údajov.

Existujúce administratívne údaje nie sú dostatočne komplexné, aby spĺňali požiadavky spoľahlivého štatistického zberu. Na účely doplnenia rôznych zdrojov a na získanie úplnejších a štandardizovanejších údajov by sa museli vykonať cielené zisťovania. Miera, do akej by boli dodatočné cielené zisťovania potrebné, sa medzi siedmimi krajinami líši.

Súčasné zdroje je potrebné zlepšiť, pokiaľ ide o objem a kvalitu ich údajov, s cieľom poskytnúť informácie požadované pre tabuľky A1 (počet prepravených podľa krajiny nalodenia, krajiny vylodenia, druhu dopravy a druhu plavidla), A2 (riečne výletné plavby – počet cestujúcich, osobokilometre a počet ciest podľa regiónu nalodenia, regiónu vylodenia, krajiny registrácie plavidla a druhu okružnej plavby), B1 (počet osobokilometrov preplávaných druhom plavidla iným, než je plavidlo pre riečne výletné plavby) a C1 (počet plavidiel registrovaných v krajine podľa druhu plavidla, kapacity plavidla a veku plavidla). V súčasnom stave nie je všetkých sedem krajín schopných poskytnúť všetky premenné.

Pilotné štúdie upozornili na problémy s kvalitou súvisiace s nedostatkom administratívnych údajov a s podávaním správ zo strany spoločností. Isté problémy boli identifikované v súvislosti s osobokilometrami, keďže mnoho spoločností nedokáže poskytovať všetky požadované informácie na výpočet osobokilometrov; často sa uvádzali aj ťažkosti

s podávaním správ, pokiaľ ide o výletné lode a priemernú mieru obsadenosti. Okrem toho v prípade prenájmov lodí alebo osobitných ponúk cestovných lístkov nemajú niektoré spoločnosti všetky požadované informácie k dispozícii. Vzhľadom na tieto nedostatky musia spoločnosti robiť odhady, čo má vplyv na kvalitu informácií, ktoré poskytujú.

Informačné medzery v registroch lodí majú vplyv na podávanie správ o plavidlách, pričom jedným spôsobom zberu údajov o plavidlách je priame prepojenie akéhokoľvek zisťovania na obchodné registre. Takýmto spôsobom sú plavidlá identifikované prostredníctvom spoločnosti, ktorá ich vlastní. V obchodných registroch sú však pod triedou 50.30 NACE Rev. 2 uvedené len spoločnosti, ktoré vykonávajú osobnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách ako svoju hlavnú činnosť. Spoločnosti, ktoré poskytujú osobnú prepravu po vnútrozemských vodných cestách ako svoju vedľajšiu činnosť, sa teda neuvedú, hoci majú významný podiel na doprave tohto druhu.

Štúdie upozornili na osobitný problém, pokiaľ ide o podávanie správ o domácej doprave poskytovanej zahraničnými spoločnosťami. Pre zahraničné spoločnosti neexistuje povinnosť oznámiť vnútroštátnym orgánom, že vykonávajú osobnú dopravu. Chýbajú spoľahlivé a štruktúrované informácie o zahraničných spoločnostiach a ich službách, pričom európsky register lodí by mohol riešiť problémy domácej dopravy poskytovanej zahraničnými spoločnosťami.

Vo všeobecnosti musia byť požiadavky na podrobné údaje zosúladené so zjednodušením metodiky, a to s cieľom obmedziť zaťaženie podnikov. Krajiny, ktoré predložili pilotné štúdie, zdôraznili potrebu obmedziť zaťaženie súvisiace so zberom údajov, ktoré je pre menšie spoločnosti zvlášť vysoké. Na obmedzenie tohto zaťaženia existuje viacero spôsobov: prahová hodnota pre kapacitu plavidla by mohla byť stanovená na viac ako 12 cestujúcich; na podávanie správ o dopravných činnostiach by mohli byť zavedené viacročné intervaly; z podávania správ by mohli byť vyňaté malé spoločnosti. Záťaž by sa mohla ďalej znížiť obmedzením rozsahu na motorové plavidlá. Plachetnice, ktoré zvyčajne prevádzkujú malé spoločnosti a ktoré majú veľké variácie trás ciest, ktoré podnikajú, by preto takisto boli oslobodené od podávania správ.

Vzhľadom na problémy s vymedzovaním by trajekty mohli byť vymedzené presnejšie alebo trajektová doprava by mohla byť integrovaná do mestskej/regionálnej dopravy. Vzhľadom na jedinečné podmienky vodnej dopravy vo Švédsku by sa mohlo zvážiť zavedenie dodatočnej kategórie pre „súostrovnú dopravu“.

Na základe štúdií sa odhadované náklady na zber údajov medzi krajinami významne líšia. Žiadna z krajín výslovne nepovažuje náklady za neúmerné prínosom, v súvislosti s nákladmi však medzi nimi existujú významné rozdiely. Niektoré krajiny považujú integráciu zberu údajov o osobnej preprave do svojej súčasnej práce za jednoduchú, zatiaľ čo iné berú do úvahy výdavky spojené s novou infraštruktúrou, ktorú bude potrebné vyvinúť.

Zhrnutím je, že zatiaľ čo existujú medzery v údajoch, zo siedmich pilotných štúdií vyplýva, že zostavenie tabuliek A1, A2, B1 a C1 je v zásade uskutočniteľné.

3. VÝSLEDKY ZISŤOVANÍ V SÚVISLOSTI SO ŠTATISTIKAMI O OSOBNEJ PREPRAVE Z MARCA 2020

V marci 2020 Eurostat vykonal zisťovanie s cieľom získať prehľad o rôznych úvahách týkajúcich sa štatistík o osobnej preprave, a to od všetkých krajín EÚ, ktoré používajú vnútrozemské vodné cesty na prepravu. Otázky sa týkali nákladov a dodatočného zaťaženia

spojeného so zberom údajov, dôvodov pre nevykonávanie zberu údajov o cestujúcich a uskutočniteľnosti zberu údajov v budúcnosti.

3.1. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

Na otázky v rámci zisťovania odpovedalo spolu 15 krajín. Deväť z týchto krajín odpovedalo, že údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách už zbiera, a šesť krajín uviedlo, že také údaje nezbiera.

3.2. NÁKLADY NA ZBER ÚDAJOV O OSOBNEJ PREPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH, POKIAĽ IDE O FINANČNÉ A ĽUDSKÉ ZDROJE

V krajinách, ktoré v súčasnosti zbierajú štatistické údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách, sa náklady a zaťaženie nepovažujú za neprimerané. Tri krajiny zhodnotili, že náklady na zber údajov sú minimálne, a to pokiaľ ide o finančné aj ľudské zdroje. Tieto krajiny však poznamenali, že súčasná pracovná sila je malá a že prácu, pokiaľ ide o vypĺňanie dotazníka, zber a kontrolu údajov a zoskupovanie a prípravu údajov na uverejnenie, vykonáva viacero oddelení.

Údaje sa zbierajú na veľmi obmedzenej a všeobecnej úrovni, pričom v tejto časti trhu pracuje len niekoľko malých spoločností. Príslušným jednotkám na prípravu údajov sa predložia štatistické správy a uverejňujú sa len údaje, ktoré sú zhrnuté na úrovni krajiny.

Krajiny uviedli, že informácie o nákladoch na štatistiku o osobnej preprave nebolo možné poskytnúť oddelene, pretože také náklady sú zahrnuté v celkových nákladoch na poskytovanie štatistiky o preprave po vnútrozemských vodných cestách, pre ktorú sa údaje zbierajú ročne prostredníctvom špecifického zisťovania. Jedna z krajín uviedla, že finančné zdroje zahŕňajú najmä všetky výdavky priamo alebo nepriamo súvisiace so zberom štatistických údajov, ako napríklad platy zamestnancov, IT infraštruktúra, elektrina atď.

3.3. DODATOČNÉ ZAŤAŽENIE V SÚVISLOSTI SO ZBEROM ÚDAJOV O OSOBNEJ PREPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH

Krajiny podali správu o rôznych druhoch dodatočných zaťažení, s ktorými sa stretli pri zbere údajov o cestujúcich.

Tri krajiny oznámili, že sa nestretli s dodatočným zaťažením.

Iné krajiny sa vyjadrili o vývoji vnútroštátnej metodiky a zdôraznili zaťaženie týkajúce sa identifikácie dodatočných zdrojov údajov a zostavovania informácií z rôznych zdrojov údajov, ako aj viacnásobného kontaktovania respondentov na účel objasnenia. Časový rámec pre prijatie vnútroštátnych právnych predpisov bol identifikovaný ako ďalšie dodatočné zaťaženie a časový rámec a finančné zdroje sa považovali za hlavné zaťaženie, pokiaľ ide o modernizáciu a zavedenie štatistických informačných systémov.

Ďalšia pripomienka sa týkala zdrojov, z ktorých sa údaje zbierajú. Zdroje sú administratívne registre, prístavy a regionálne výbory pre cestovný ruch, ako aj spoločnosti, ktoré vykonávajú prepravu po vnútrozemských vodných cestách, a obce, ktoré riadia a poskytujú dopravné služby.

Jedna z krajín poznamenala, že údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách sa zbierajú, ale nemožno ich spracovať. Ďalšia z krajín uviedla, že sa zbierali len

informácie týkajúce sa prepravy prostredníctvom osobných lodí a trajektov, a nie údaje o preprave výletnými plavidlami, výletnými loďami, turistickými plavidlami, vodnými autobusmi a vodnými taxíkmi.

3.4. DÔVODY, PREČO KRAJINY NEZBIERALI ÚDAJE O OSOBNEJ PREPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH

Krajiny, ktoré nezbierajú údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách, uviedli, že po takých údajoch neexistoval zo strany používateľov dopyt. Skutočnosť, že nemajú právnu povinnosť, bola takisto uvedená ako ďalší z dôvodov.

Jedna z krajín ako hlavný dôvod proti zberu údajov o osobnej preprave jasne uviedla vysoké administratívne zaťaženie pre malé a veľmi početné spoločnosti pôsobiace v tomto odvetví. Údaje nie sú dostupné od iných vládnych organizácií (alebo obchodných subjektov v rámci uvedenej záležitosti). Okrem toho existuje značný počet zahraničných spoločností (v EÚ a mimo EÚ), ktoré pôsobia na vnútrozemských vodných cestách tejto konkrétnej krajiny, čo naznačuje, že existuje problém získať údaje od zahraničných spoločností.

Jedna krajina výslovne uviedla, že nemá žiadnych cestujúcich, ktorí sú prepravovaní po vnútrozemských vodných cestách, keďže krajina má len malý počet vnútrozemských vodných ciest a tieto sa výlučne používajú na rekreačné účely a dve ďalšie krajiny uviedli, že majú malý počet cestujúcich prepravených po vnútrozemských vodných cestách.

3.5. USKUTOČNITEĽNOSŤ ZBERU ÚDAJOV O OSOBNEJ PREPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH CESTÁCH A ZÁMERY ZBERU TAKÝCH ÚDAJOV V BUDÚCNOSTI

Niektoré spomedzi krajín, ktoré momentálne nezbierajú údaje o osobnej preprave, sa zmienili, že zber údajov by pre ne predstavoval zaťaženie vzhľadom na obmedzený objem osobnej prepravy po vnútrozemských vodných cestách v porovnaní s inými druhmi dopravy.

Tri krajiny sa pri odpovedi na túto otázku spoľahli na výsledky svojich vlastných pilotných štúdií. Jedna z týchto krajín sa vyjadrila, že pred prechodom na zber údajov by sa mali zvážiť vymedzenia a prahové hodnoty. Ďalšia z krajín predpokladá, že zber údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách je v blízkej budúcnosti uskutočniteľný. Táto krajina uviedla, že prebieha proces na zriadenie nového informačného systému pre vnútrozemské vodné cesty, ktorý by sa v budúcnosti mohol použiť ako zdroj administratívnych údajov o náklade a cestujúcich.

Jedna z krajín potvrdila svoj zámer začať zbierať údaje o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách. Dve krajiny uviedli, že neplánujú zbierať také údaje, pričom dve ďalšie krajiny by so zberom údajov začali len, ak by ich k tomu zaväzovala právna povinnosť.

4. ZÁVERY

Komisia poznamenáva, že v rámci siedmich pilotných štúdií sa dôkladne preskúmala uskutočniteľnosť zberu údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách.

Zapojené krajiny považovali zber údajov o cestujúcich za vo väčšej alebo menšej miere dosiahnuteľný.

V rámci štúdií sa zistili rozdiely v parametroch, ktoré majú vplyv na zber údajov o cestujúcich v každej krajine, ako napríklad zdroje údajov, druhy plavidiel použitých na prepravu po vnútrozemských vodných cestách a fyzická geografia krajín. Zatiaľ čo sa vo všetkých pilotných štúdiách identifikovala široká škála zdrojov údajov, od administratívnych údajov po extrakciu dát z webu, uznaná bola aj potreba obmedziť zaťaženie v súvislosti s podávaním správ pre malé podniky. Zdôrazňuje sa v nich, že snaha, ktorú je potrebné vynaložiť, musí byť primeraná podielu vnútrozemských vodných ciest v rámci všetkých druhov osobnej dopravy. Obavy takisto vznikajú v súvislosti s problémami kvality a medzerami v údajoch. Náklady na zber údajov sa od krajiny ku krajine výrazne líšia a sú spojené s rozsahom, v akom sú vnútrozemské vodné cesty využívané na osobnú prepravu v každej krajine.

Pilotné štúdie ukázali, že v siedmich zúčastnených krajinách by bol zber údajov o osobnej preprave po vnútrozemských vodných cestách do určitej miery uskutočniteľný, potreba údajov by sa však musela vyvážiť dostupnosťou informácií a záťažou pre respondentov.