EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o rezultatih pilotnih študij, ki so jih izvedle države članice, o statistiki prevoza potnikov po celinskih plovnih poteh v skladu s členom 5(3) Uredbe (EU) 2018/974

1. UVOD IN OZADJE

Celinske plovne poti v Evropi imajo pomembno vlogo v prometnem sistemu in veliko možnosti je, da se njihova vloga okrepi. V Evropski uniji ima 20 držav članic celinske plovne poti in med njimi jih ima 12 medsebojno povezano mrežo plovnih poti.

Evropski parlament v svojem poročilu o sprostitvi potenciala prevoza potnikov po vodnih poteh[1] poudarja pomen statističnih podatkov o prevozu blaga in potnikov za oblikovanje načrtov in politik v sektorju prevoza po vodnih poteh. Hkrati poziva Komisijo, „naj razvije sistem za usklajeno zbiranje statističnih podatkov o nesrečah in incidentih plovil za plovbo po celinskih vodnih poteh, vključno s čezmejnim prometom“.

Komisija si prizadeva spodbujati in krepiti konkurenčni položaj celinskih plovnih poti v prometnem sistemu in olajšati njihovo vključevanje v intermodalno logistično verigo[2].

Uredba (EU) 2018/974[3] ne zajema statističnih podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh. Ključni podatki, potrebni za oceno velikosti tega trga in njegovega potenciala za rast, bi bili število potnikov glede na državo in glede na posamezni tržni sektor, kot so križarjenja po rekah, mala križarjenja, trajekti in mestni promet. Če bo zbiranje potniških kilometrov mogoče, bi bilo to trden kazalnik merjenja uspešnosti v tem sektorju.

V skladu s členom 5 Uredbe (EU) 2018/974 mora Komisija skupaj z državami članicami proučiti razvoj statistike o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, vključno s čezmejnimi prevoznimi storitvami.

„Člen 5

Pilotne študije

1. Komisija v sodelovanju z državami članicami do 8. decembra 2018 oblikuje ustrezno metodologijo za pripravo statistike o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, vključno s čezmejnimi prevoznimi storitvami.

2. Komisija do 8. decembra 2019 poskrbi za začetek prostovoljnih pilotnih študij, ki jih izvedejo države članice in s katerimi se zagotovijo podatki v okviru področja uporabe te uredbe o razpoložljivosti statističnih podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, vključno s čezmejnimi prevoznimi storitvami. Cilj teh pilotnih študij je oceniti izvedljivost tega novega zbiranja podatkov, stroške zbiranja podatkov in kakovost zadevne statistike.

3. Komisija do 8. decembra 2020 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o rezultatih takšnih pilotnih študij. Glede na rezultate tega poročila Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu v razumnem roku po potrebi predloži zakonodajni predlog za spremembo te uredbe glede statističnih podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, vključno s čezmejnimi prevoznimi storitvami.

4. Te pilotne študije se po potrebi in ob upoštevanju dodane vrednosti Unije sofinancirajo iz splošnega proračuna Unije.“

Eurostat je v sodelovanju z državami članicami začel razvijati metodologijo za zbiranje statistike o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh.

---

[1] Poročilo o sprostitvi potenciala prevoza potnikov po vodnih poteh (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144 final.

[3] Uredba (EU) 2018/974 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o statistiki prevoza blaga po celinskih plovnih poteh, UL 179, 16.7.2018, str. 14.

Oktobra 2016 je ustanovil delovno skupino z nalogo, da razvije osnutek metodologije za zbiranje podatkov o statistiki v zvezi s prevozom potnikov po celinskih plovnih poteh. Delovno skupino so sestavljale države članice prostovoljke (Avstrija, Francija, Hrvaška, Nemčija, Nizozemska, Poljska in Romunija), Komisija (Eurostat ter Generalni direktorat za mobilnost in transport) in Centralna komisija za plovbo po Renu. Njen prvi sestanek je potekal 28. februarja 2017, drugi sestanek pa je bil organiziran 18. oktobra 2017 vzporedno s sestankom Strokovne skupine o celinskih plovnih poteh za leto 2017. Strokovna skupina ter Usklajevalna skupina za statistiko o prevozu (CGST) sta nadzorovali delo v zvezi z metodologijo ter na svojih sestankih v letih 2017 in 2018 razpravljali o njem.

Skladno z Uredbo (EU) 2018/974 je bil ta osnutek metodologije zaključen decembra 2018 in je omogočil preizkusno fazo s pilotnimi študijami, financiranimi z nepovratnimi sredstvi EU. V juniju in juliju 2019 je sedem držav začelo pilotne študije: Nemčija, Hrvaška, Nizozemska, Avstrija, Poljska, Romunija in Švedska. V pilotnih študijah je bil ocenjen osnutek metodologije in podane so bile pripombe o izvedljivosti, stroških, obremenitvi in statistični kakovosti njihovih podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh.

Države so svoje pilotne študije in poročila o zbiranju podatkov ter izvajanju osnutka metodologije predstavile v juniju in juliju 2020.

To poročilo predstavlja rezultate pilotnih študij o izvedljivosti zbiranja novih podatkov in njihovi statistični kakovosti, o ustrezni metodologiji ter o stroških in obremenitvah za države članice.

Poročilo hkrati kratko predstavlja rezultate raziskave po posameznih državah o statistiki prevoza potnikov po celinskih plovnih poteh, opravljeni v marcu 2020. Cilj raziskave je bil zagotoviti pregled položaja v državah članicah poleg sedmih držav, ki so izvedle pilotne študije.

2. REZULTATI PILOTNE ŠTUDIJE O STATISKI V ZVEZI S POTNIKI

Pilotne študije so obsegale dva prispevka:

a. poročilo s pripombami o izvajanju osnutka metodologije, s predlogi o metodoloških izboljšavah in oceno izvedljivosti, stroškov, obremenitev in statistične kakovosti morebitnega zbiranja podatkov o statistiki o prevozu potnikov;

b. podatke, zbrane v posamezni državi za naslednje preglednice:

- A1 (število prepeljanih potnikov glede na državo vkrcanja, državo izkrcanja, vrsto prevoza in vrsto plovila);
- A2 (križarjenja po rekah – število potnikov, potniški kilometri in število potovanj glede na regijo vkrcanja, regijo izkrcanja, nacionalnost plovila in vrsto križarjenja);
- B1 (število opravljenih potniških kilometrov glede na vrsto plovila, razen plovila za križarjenje po rekah) ter
- C1 (število plovil, registriranih v državi, glede na vrsto plovila, zmogljivost plovila in starost plovila).

2.1. VIRI PODATKOV IN METODOLOGIJA

V tem oddelku so povzeti uporabljeni viri podatkov in metodologija, ki se je uporabljala v sedmih državah, ki so izvedle pilotne študije.

Avstrija

Za odkrivanje in izsledite plovil se uporablja sistem samodejnega prepoznavanja (AIS), ki je opredeljen tudi kot vir podatkov; Transponder AIS na plovilu omogoča izmenjavo informacij med plovili glede določanja položaja in identifikacije. V podporo temu sistemu ima Avstrija 23 baznih postaj sistema DoRIS (Danube River Information Services), ki prejemajo podatke celinskega AIS. Podatkovni nizi AIS vsebujejo en podatkovni niz na ladjo in dan; ti podatkovni nizi so izvlečki informacij AIS in vključujejo 23 spremenljivk.

Imena ladjarskih družb so vzeta iz Statističnega poslovnega registra, čeprav tuje ladjarske družbe niso dolžne obvestiti avstrijskih organov, kadar prevažajo potnike v Avstriji. Podatki AIS zagotavljajo informacije o vseh ladjah, ki delujejo na avstrijskem odseku Donave, vključno s podatki in položaji, vendar je s tujimi družbami teže vzpostaviti stik.

Podatki AIS ne zadoščajo za ugotovitev lokacije vkrcanja in izkrcanja za dolga čezmejna križarjenja, saj se podatki AIS prejemajo le za avstrijski odsek Donave in za nekaj kilometrov prek meje. Za urnike in proge se lahko uporablja spletno žetje, spletišče www.cruisecompete.com pa služi kot referenca za načrte poti, ki se nanašajo na Avstrijo. Ker je spletna stran zasnovana preprosto in jasno ter se tako tudi izvaja, je zelo primerna za spletno žetje. Informacije o urnikih trajektov in drugih dnevnih izletih so bile hkrati pridobljene na spletiščih posameznih družb.

Register ladij omogoča obvezne in tudi neobvezne registracije glede na določena merila. V pilotni študiji je bilo ugotovljeno, da kakovost registra ni zadostna, da bi omogočala podatke, ki se zahtevajo za podatkovni niz C1; hkrati je register trenutno na voljo le v tiskani različici, čeprav se načrtuje njegova digitalizacija.

Drugi viri za podatke o potnikih so Viadonau (prostovoljno zbiranje podatkov o potnikih za dnevne izlete za njihovo letno poročilo), Donauraum Wien (zagotavljanje letnega skupnega števila potnikov za vsako ladjo) ter zapora na nemško-avstrijski meji (objava števila potnikov in števila plovil, ki prečkajo zaporo).

V metodologiji za zbiranje podatkov se je razlikovalo med družbami za križarjenja po rekah in drugimi družbami, ki ponujajo prevoz potnikov.

Vzpostavljen je bil stik s petimi družbami za križarjenja po rekah v Avstriji (prek strokovnih in telefonskih pogovorov ter prek elektronske pošte). Pripravljen je bil vprašalnik, da bi se zbrali ustrezni podatki za prevoz potnikov, razen križarjenj po rekah, od 36 vprašalnikov pa je bila prejeta približno polovica izpolnjenih.

Za analizo podatkov so bili podatki AIS združeni z načrti poti, podatki AIS pa so se analizirali za potniške ladje in ladje za dnevne izlete.

Za izračun splošne ocene o stopnji zasedenosti vseh plovil so se uporabili podatki iz AIS poleg dodatnih podatkov o potnikih za doke. Izračun je bil izveden tako, da so se ugotovila plovila in se jim je dodelila njihova najvišja potniška zmogljivost.

Hrvaška

Hrvaška je kot glavni vir podatkov opredelila pristaniško kapitanijo in pristaniške organe. Pristaniške kapitanije zbirajo nekatere podatke o potnikih za lastne namene iz različnih virov, vključno s poročili o prihodu in odhodu plovil, pristaniških organih in lastnikih plovil (vkrcevalci, občine). Na sestankih s štirimi pristaniškimi kapitanijami je bilo sklenjeno, da so podatki na voljo na prejšnjih in naslednjih pristaniščih prihoda ali odhoda plovil. Na teh sestankih bilo je še sklenjeno, da so na voljo podatki o številu vkrcanih in izkrcanih potnikov, vrstah plovil in zastavah plovil. Vendar za tri od štirih kapitanij niso na voljo podatki o pristanišču prvega vkrcanja potnikov in njihovega zadnjega izkrcanja; ena kapitanija te informacije prejema, vendar prostovoljno.

Kar zadeva metodologijo, Hrvaška za zbiranje podatkov uporablja načelo teritorialnosti. Podatki za vsa plovila, ki vstopajo v pristanišča na hrvaških celinskih plovnih poteh in izstopajo iz njih, se zbirajo ne glede na državo registracije vozila. Zbiranje podatkov o prevozu potnikov je tako skladno s statistiko o prevozu blaga, saj vključuje nacionalni in mednarodni prevoz potnikov.

Za podatke o križarjenjih po rekah nista na voljo pristanišče prvega vkrcanja potnikov in njihovega zadnjega izkrcanja, prav tako tudi ni mogoče določiti regije vkrcanja in izkrcanja. To bi se v prihodnosti lahko spremenilo, ko bodo na voljo upravni viri podatkov. Za podatke o plovilih za dnevne izlete bi bilo treba določiti prage poročanja za manjše prevoze, ob upoštevanju stroškovne učinkovitosti in zaupnosti. Kar zadeva prevoz potnikov na trajektih, pristaniške kapitanije zbirajo podatke o številu potnikov za lastne potrebe ter letno zahtevajo podatke od lastnikov plovil, koncesionarjev, občin in trajektnih družb; po mnenju Hrvaške bi morala biti opredelitev trajekta podrobnejša.

Nemčija

Statistični poslovni register šteje kot vir podatkov in se uporablja tako za analizo populacije podjetij ter za pripravo in usklajevanje raziskav. Vsebuje informacije o pravnih enotah, družbah in njihovih lokalnih enotah ter o povezavah med enotami registra. Dodaten vir podatkov je strukturna poslovna statistika, ki zagotavlja podatke o proizvodnji, stroškovni strukturi, osnovnih sredstvih, zaposlenosti in letno ustvarjenih podatkih o demografiji podjetij.

V podjetjih, vključenih v promet po celinskih plovnih poteh, se raziskave izvajajo letno. Vključujejo informacije o vrsti dejavnosti plovbe po celinskih plovnih poteh, številu oseb, zaposlenih v plovbi po celinskih plovnih poteh, prometu od dejavnosti ter številu, nosilnosti in prostorski zmogljivosti in moči motorja plovil.

Hkrati so na voljo podatki o četrtletnem prometu za potnike na celinskih plovnih poteh, z izvajanjem Uredbe (EU) 2019/2152 o evropski poslovni statistiki[4] pa se vsebina podatkov, ki se trenutno zagotavljajo, predvidoma ne bo spremenila.

Osrednja komisija za plovbo po Renu zagotavlja podatke o spremljanju trga za evropsko plovbo po celinskih plovnih poteh, vključno z informacijami o velikosti flote ter o ponudbi in povpraševanju na plovilih za križarjenja po rekah in za dnevne izlete. Osnovne informacije o industriji križarjenj po rekah objavlja tudi interesna skupnost izvajalcev križarjenj po rekah.

Statistični podatki, ki jih je predstavila Nemčija, vključujejo družbe s sedežem v državi, zaradi česar ni informacij o storitvah, ki jih zagotavljajo tuje družbe.

[4] Uredba (EU) 2019/2152 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2019 o evropski poslovni statistiki in razveljavitvi desetih pravnih aktov na področju poslovne statistike (UL L 327, 17.12.2019, str. 1).

Osrednja datoteka o ladjevju za celinske plovne poti (ZBBD) zagotavlja upravne podatke o floti plovil za preglednico C1, iz katere je mogoče pridobiti informacije na zahtevani ravni podrobnosti.

Ker ni bilo mogoče ugotoviti vira, ki vsebuje informacije o tujih družbah v strukturirani, popolni in zanesljivi obliki, je študija vključevala samo družbe s sedežem v Nemčiji.

V zvezi z metodologijo je bila opravljena raziskava o alternativnih virih podatkov (npr. upravnih podatkih), vendar je bila končna ugotovitev, da taki alternativni viri niso na voljo.

Za raziskavo je bil zasnovan spletni vprašalnik na način, da ga lahko uporabijo vsa podjetja, ne glede na svoj tržni segment. Enote raziskave so temeljile na pravnih enotah, ki sestavljajo ta podjetja, kot so opredeljena v nacionalni uredbi o statističnih enotah.

Kvantitativne informacije se v poslovni raziskavi niso zbirale. Namesto tega so bila podjetja vprašana, ali so ustrezni podatki na voljo in kakšni stroški bi nastali z zbiranjem teh podatkov. Ta pristop je bil izbran, ker ni možnosti, da bi od podjetij zahtevali zagotavljanje informacij.

Nizozemska

Viri podatkov izvirajo iz referenčnega okvira za ladje, v katerem morajo številne institucije evidentirati informacije v zvezi z ladjami. Vendar pa večina informacij ni ažuriranih ali pa institucije nimajo celovitega pregleda nad potrebnimi informacijami. Obstoječi podatki bi se lahko uporabili za pripravo preglednice C1 in bi se lahko pozneje dopolnili z informacijami, ki jih zagotavljajo upravljavci ladij.

Dodaten vir je prevoz potnikov. Rečni informacijski sistem izmenjuje informacije o ladjah na celinskih plovnih poteh, vključno z informacijami o prevozu potnikov, progah in tovoru. Ker je v rečnem informacijskem sistemu registriran le majhen del potniških ladij, kakovost podatkov ni zadovoljiva. Vkrcevalci lahko prostovoljno javljajo število potnikov na ladji, evidentirano v AIS, in ker je dostop do AIS omejen, bodo njegovi podatki najverjetneje nepopolni.

Dodaten vir podatkov je referenčni okvir podjetij, podjetja v registru pa so delovala kot vzorčna populacija za pilotno študijo. Težava je, ker register vsebuje zgolj podjetja, katerih glavna dejavnost je prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh, ne vsebuje pa informacij o ladjah, ki jih imajo v lasti oziroma jih upravljajo podjetja.

Podatki so se zbrali s spletno raziskavo, pri kateri je bil uporabljen prag več kot 12 potnikov. Delež odgovorov na spletno raziskavo je bil okoli 50-odstoten.

Odgovori na raziskavo so pokazali, da ni jasnih razlik med trajekti ter mestnim in regionalnim prevozom. Zato se priporoča bodisi natančnejša opredelitev trajekta ali vključitev trajektov ter mestnega in regionalnega prevoza v eno kategorijo.

Poljska

Podatki o prevozu potnikov se pridobijo z vprašalnikom, naslovljenim neposredno na subjekte, registrirane na Poljskem, ki prevažajo potnike. Študija tako ni zajela subjektov, registriranih v državah zunaj Poljske, ki prevažajo potnike po poljskih celinskih plovnih poteh. Poljska je izbrala subjekte iz nacionalnega uradnega registra nacionalnega gospodarstva, katerih glavni registrirani dejavnosti sta prevoz potnikov in blaga po celinskih

plovnih poteh, na podlagi poljske klasifikacije dejavnosti. Nosilcem dejavnosti, ki zagotavljajo potniške storitve na celinskih plovnih poteh, je bil poslan spletni elektronski vprašalnik.

Podatki za potniška plovila na celinskih plovnih poteh, registrirana na Poljskem, so bili pridobljeni iz registrov v hrambi organov za celinske plovne poti. Razlikovanje med plovili za celinsko plovbo za križarjenja po rekah in plovili za dnevne izlete ne izhaja neposredno iz registra, temveč iz tehnične dokumentacije registriranih plovil. Na Poljskem se plovila registrirajo glede na vrsto plovila in ne glede na funkcionalnost, ki jo izvajajo. Na podlagi tehničnih podatkov se plovila z 12 ali več potniškimi sedeži razdelijo v plovila s potniškimi kabinami in brez njih. Registriranih potniških plovil ni mogoče razlikovati od plovil za mestni promet, ker take storitve lahko izvajajo plovila, registrirana za dnevne izlete po celinskih plovnih poteh, in tudi plovila, registrirana za druge namene razen križarjenj.

Za iskanje ustrezne vsebine in ugotavljanje podjetij, ki so v poljski klasifikaciji dejavnosti uvrščene v „prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh“ in „prevoz blaga po celinskih plovnih poteh“, se je uporabilo tudi spletno žetje.

Hkrati so bile za pripravo raziskave uporabljene tudi informacije iz panožnih strokovnih revij, združenj, pobud in institucij, povezanih s prevozom po celinskih plovnih poteh, ter informacije, pridobljene iz spremljanja medijev.

Za namene preverjanja so se kot dodaten vir pri pripravi ankete uporabile informacije, pridobljene med predpisano četrtletno raziskavo o številu plovil, vključenih v promet po celinskih plovnih poteh.

Med vsemi vrstami prevoza prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh predstavlja le okoli 0,3 % celotnega števila potnikov brez javnega prevoza. Vloga nacionalnih celinskih plovnih poti je zato v prevozu potnikov na Poljskem obrobna.

Romunija

Podatki so se zbrali prek četrtletne raziskave v letu 2019 za pripravo kazalnikov za statistiko o prevozu po celinskih plovnih poteh. V okviru tega projekta so organi razvili orodje IT za zbiranje podatkov na podlagi metodologije Eurostata.

Podatki o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh so bili zbrani od nosilcev dejavnosti z dovoljenjem za izvajanje te vrste prevoza, ki so se sami prijavili za raziskavo; podatki o križarjenjih po celinskih plovnih poteh so bili zbrani od regionalnih pristaniških kapitanij in od pooblaščenih družb.

Z vprašalnikom so bili zbrani podatki za kazalnike v podatkovnih nizih A1, A2 in B1. Podatki o registriranih potnikih se nanašajo na potnike, prepeljane po celinskih plovnih poteh. V podatkovnem nizu B1 se kazalnik potniških kilometrov izračuna s seštetjem rezultatov števila potnikov, pomnoženih z razdaljami v kilometrih, ki jih ti potniki dejansko opravijo. Kazalnik za prepeljane potnike je združen v podatkovnem nizu A1, pri čemer je število potnikov sešteto glede na odhod/namembni kraj. Kazalnik potniških kilometrov za potnike na križarjenjih v podatkovnem nizu A2 se izračuna glede na vrsto križarjenja in razdaljo, prepotovano znotraj Romunije. Podatki se združijo glede na vrsto križarjenja, nacionalnost ladje, regijo vkrcanja/izkrcanja in število potovanj.

Za informacije o pristaniščih vkrcanja in izkrcanja je bil s seznama pristanišč za prevoz blaga po celinskih plovnih poteh izbran seznam pristanišč, ki ponujajo prevoz potnikov. Seznam je

bil dopolnjen z vključitvijo pristanišč, katerih dejavnosti so izključno prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh.

Regionalne pristaniške kapitanije so bile vir podatkov o potnikih na potniških ladjah, ki plujejo skozi pristanišča vzdolž Donave. Na podlagi informacij glede odhoda in namembnega kraja križarjenja, ki jih kapitan ladje sporoči predstavniku regionalne kapitanije, je bila določena razdalja, opravljena znotraj Romunije. Razdalja, izražena v kilometrih, je bila izračunana na podlagi plovnega zemljevida Donave in lokacije pristanišč na seznamu pristanišč za celinske plovne poti.

Za podatkovni niz C1 so statistični podatki o številu plovil, registriranih v državi glede na vrsto, zmogljivost in starost plovila, temeljili na podatkih Romunskega organa za pomorstvo.

Švedska

Eden od virov podatkov na Švedskem je poslovna podatkovna zbirka, ki zagotavlja izbor podatkov od družb. Drug vir je register (nadzorni sistem), ki vključuje plovila z zmogljivostjo več kot 12 potnikov, komercialna plovila z najmanj pet metri dolžine in plovila za rekreacijo, daljša od 12 metrov. Register je obvezen za vsa potniška plovila ter vsebuje informacije o registriranih lastnikih in stranki, registrirani kot družba. Tudi švedska sektorska organizacija za lastnike komercialnih plovil, ki delujejo na nacionalni ravni, šteje za vir podatkov in dopolnjuje druge vire, glede na precejšnje prekrivanje v smislu družb in plovil. Poleg tega je informacije o progah in pogostosti odhodov trajektnih linij javnega prevoza mogoče pridobiti iz sodelovanja švedskih podjetij za javni prevoz. S transponderji AIS si je mogoče tudi ogledati položaj plovil in slediti njihovemu gibanju.

Kar zadeva metodologijo, je bil za pridobitev informacije o plovilu, opravljeni razdalji v miljah in številu potnikov uporabljen spletni vprašalnik. Delež odgovorov je bil okoli 50-odstoten, podatki pa so zadoščali za sklepne ugotovitve glede prihodnjega zbiranja podatkov.

Glede na edinstven položaj Švedske v smislu prevoza po vodnih poteh okoli obale Švedska predlaga uvedbo „otoškega prometa“ kot dodatne kategorije plovil.

2.2. IZVEDLJIVOST, STROŠKI, OBREMENITEV IN STATISTIČNA KAKOVOST

V tem oddelku so povzete ocene sedmih držav glede izvedljivosti, stroškov, obremenitve in statistične kakovosti zbiranja podatkov.

Avstrija

Za križarjenja po rekah se zdi izvedljiva priprava statistike prevoza potnikov, v kateri so združeni podatki AIS, tehnike spletnega žetja in stopnje zasedenosti. Dodatne informacije o tem sektorju so bile pridobljene v razgovorih z nekaterimi avstrijskimi družbami; ker pa potniške družbe s sedežem v Avstriji predstavljajo manjšino potniških družb, ki delujejo v tej državi, ne bi zadoščalo, če bi se podatki o potnikih zbirali samo od njih.

Kar zadeva prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh razen križarjenj po rekah, oblikovanje vprašalnika za družbe velja za primeren način za pripravo ustreznih statističnih podatkov. Za oceno kilometrov in preverjanje sporočenih razdalj bi se lahko uporabili tudi podatki AIS.

Avstrija predlaga vzpostavitev registra ladij glede na državo registracije, temeljil pa naj bi le na podatkih AIS. Ker trenutno v Avstriji ni ažuriranega registra ladij, bi se bodisi lahko ustvaril nov register na podlagi informacij AIS o avstrijskih ladjah ali pa bi se obstoječi register plovil lahko digitaliziral in posodobil.

Če bi se podatki o potnikih zbirali redno, bi bilo treba vzpostaviti ustrezno infrastrukturo IT, enakovredno sistemom, ki se uporabljajo za zbiranje drugih podatkov. Upoštevati je treba tudi stroške ustreznega predhodnega časa obravnave. Stroški so posebej visoki za prvo leto zbiranja podatkov. Poleg tega bi bilo treba upoštevati vire za vzpostavitev in ohranjanje spletnih strgalnikov.

Zaradi zagotavljanja kakovosti statističnih podatkov in izboljšanja metodologije bi moralo biti obvezno posredovanje podatkov AIS namesto potniške zmogljivosti plovila. Hkrati bi posredovanje podatkov zgolj o regiji vkrcanja in regiji izkrcanja kot skrajni točki križarjenja podcenilo izračunano razdaljo. Vprašanje bi se lahko rešilo, če bi države lahko posredovale potniške kilometre za križarjenja, enako kot to počno za prevoz blaga.

Hrvaška

Zbiranje podatkov o potnikih na splošno velja za izvedljivo. Vendar pa podatki o državi/regiji vkrcanja in izkrcanja v večini primerov niso na voljo ali so na voljo le delno, vrste posameznega križarjenja pa ni bilo mogoče določiti. Zato bi bilo bolje zbirati in objavljati podatke o prometu potnikov v pristaniščih za celinske plovne poti namesto števila prepeljanih potnikov, saj so na voljo podatki o potnikih, ki se vkrcajo in izkrcajo v posameznem pristanišču.

Stroški izvajanja rednih statističnih raziskav o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh bi bili sprejemljivi, tako kot bi bila obremenitev pristaniških kapitanij glede poročanja. Z digitalizacijo raziskave in uporabo upravnih podatkov od ministrstva bi se stroški in obremenitev glede poročanja še zmanjšali.

Hrvaška je sklenila, da je kakovost podatkov, zbranih s pilotnimi študijami, dobra.

Nemčija

Kar zadeva izvedljivost, se v nekaterih primerih lahko uporabijo upravni podatki ali pa bodo v prihodnosti na voljo kot vir podatkov brez potrebe po poslovni raziskavi. Poslovna raziskava pa je potrebna za pripravo podatkov o značilnosti potniških ladij za preglednice A1, A2 in B1.

V zvezi s kakovostjo statističnih podatkov so podjetja opazila številne težave pri poročanju. Za zahtevek po podatkih B1 tri petine podjetij nima zahtevanih informacij za izračun potniških kilometrov. Približno polovica podjetij nima zahtevanih informacij za preglednici A1 in A2. Podjetja bodo tako morala pripraviti ocene, kar bo vplivalo na kakovost informacij. Glede na navedeno bi se lahko proučila možnost poročanja v večletnih intervalih.

Vprašanje domačih prevoznih storitev, ki jih zagotavljajo tuja podjetja, bi se lahko obravnavalo z vzpostavitvijo evropskega registra podjetij.

Kar zadeva obremenitev za podjetja, je treba omejiti seznam značilnosti na tiste, ki so potrebne, zmanjšati obremenitev za manjša podjetja in izvzeti mikropodjetja. Za razmejitev bi se lahko upoštevala zmogljivost 12 potnikov.

Letni strošek projekta za prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh je ocenjen na približno 100 000 EUR za podjetja. Za javne organe in statistični urad bo skupni enkratni strošek znašal okoli 640 000 EUR, letni tekoči stroški pa okoli 135 000 EUR.

Nizozemska

Nizozemska meni, da je izvedljivo ustvarjati statistike o prevozu potnikov, številne stranke, s katerimi so bile sklenjene pogodbe za raziskavo, pa so pokazale interes za povezane statistične informacije. Potrebne pa bodo dodatne raziskave, da bi se lahko ladje povezale z družbami in da bi se vzorčni podatki lahko razširili na celotno populacijo. Čeprav je od družb mogoče pridobiti večino spremenljivk, obstajajo pomisleki glede potniških kilometrov, saj je raziskava pokazala, da se družbe, ki opravljajo dnevne izlete, soočajo s težavami pri določanju teh podatkov. Kakovost podatkov o značilnostih ladij v trenutni podatkovni zbirki ni zadovoljiva, lahko pa bi se dolgoročno izboljšala z uporabo ažurirane evropske podatkovne zbirke o ladjah.

Kar zadeva statistično kakovost, se za tuje družbe, ki delujejo na nizozemskih plovnih poteh, pojavljajo težave, ki so vzrok za nezadostno pokritost tujih družb. Podatki o številu potnikov in potniških kilometrih predstavljajo posebno težavo, ki bi jo bilo mogoče vsaj delno rešiti z izmenjavo podatkov o ustreznih evropskih družbah. Ker tuje družbe predstavljajo znaten delež prevoza potnikov na celinskih plovnih poteh na Nizozemskem, zlasti na trgu križarjenj po rekah, bi bilo treba razviti metodologijo za nadomestitev manjkajočih podatkov.

Nizozemska priporoča uporabo praga zmogljivosti več kot 12 potnikov, uporabo dodatne omejitve, s katero bi se vključevala zgolj motorizirana in ne jadralna plovila, ter morebitno nadomestitev izraza „vrsta plovila“ z izrazom „vrsta potovanja“. Predlaga se letno zbiranje podatkov in izvajanje raziskave na začetku leta. Prav tako bi bilo treba uporabiti „načelo teritorialnosti“.

Kot poudarja Nizozemska, je pomembno, da se mala podjetja in podjetja z zapletenim vzorcem linij ne obremenijo pretirano, tako da se na primer od njih ne zahteva letno poročanje.

Stroški za novo statistiko o prevozu potnikov vključujejo nadaljnje metodološke raziskave, razširitev podatkov z vzorca na populacijo ter razvoj in izvedbo nove raziskave in analize. Ti stroški so ocenjeni na okoli 76 000 EUR.

Poljska

Zbiranje statističnih podatkov o potnikih za celinske plovne poti je v osnovi izvedljivo kljub omejitvam.

Podatkovni niz A1 ne vključuje podatkov o številu potnikov, prepeljanih po celinskih plovnih poteh s plovili za rečna križarjenja, saj subjekti, zajeti s pilotno študijo, niso uporabljali te vrste plovil. Prav tako se prevoz potnikov ni izvajal s plovili, ki so v nizu uvrščeni med „neznana“. Za podatkovni niz B1 so bile na podlagi analize trga prevoza potnikov pridobljene informacije o plovilih za križarjenja po rekah, ki delujejo pod tujimi zastavami in pristajajo tudi v morskih pristaniščih.

S pilotno študijo sta bila razvita podatkovna niza A1 in B1. Vendar na podlagi podatkov, pridobljenih od pristaniških oblasti, ni mogoče izpolniti podatkovnega niza A2, saj je znano le število potnikov, ki so se vrnili po izkrcanju, skupno število prepeljanih potnikov pa zato ni

znano. Dodatna težava je dejstvo, da podatke o številu potnikov zagotavlja pristaniška kapitanija skupno za celoten mesec in ne ločeno za vsako križarjenje.

Na podlagi podatkov, pridobljenih z raziskavo, je bilo mogoče razviti podatkovni niz C1. Uradne statistike zagotavljajo informacije o številu potniških plovil, registriranih v državi, vendar ti podatki ne vključujejo uvrstitve v vrsto plovil, z navedbo starosti in nosilnosti plovila pri določeni vrsti. Organi za celinske plovne poti so odgovorni za vodenje registrov o plovilih za celinske plovne poti.

Na podlagi pridobljenih podatkov med registriranimi plovili ni bilo mogoče razlikovati ladij za mestni promet.

Kakovost rezultatov iz pilotne študije je bila ocenjena kot zadovoljiva. Za podjetja so podatki o številu prepeljanih potnikov ocenjeni na podlagi števila prodanih kart in obremenitvenega faktorja. Podobno je tudi kakovost razpoložljivih podatkov za registrirana potniška plovila na celinskih plovnih poteh veljala za zadovoljivo. Podatki so bili pridobljeni od upravnih registrov v skladu z nacionalno zakonodajo.

Glede na nastale težave je bil največji izziv pravilno ugotoviti subjekte, ki izvajajo dejavnosti prevoza potnikov. Hkrati subjekti, ki izvajajo to dejavnost, pogosto ne vodijo strogih evidenc podatkov, zajetih z raziskavo. Tako se ti podatki pogosto ocenjujejo na podlagi povprečne zmogljivosti plovila, kar otežuje preverjanje njihove pravilnosti.

V zvezi s stroški in obremenitvami se je več let izvajala manj obsežna študija na registriranih potniških plovilih za celinske plovne poti. Glede na obseg podatkov, trenutno pridobljenih iz uradnih statistik, ki temeljijo na sekundarni uporabi upravnih virov, je bila dodatna obremenitev zaradi razširitve obsega študije ocenjena kot zanemarljiva. Tudi uporaba upravnih virov za razvoj novih statistik ne ustvarja znatnih stroškov.

Če bi bil obseg trenutne raziskave razširjen, tako da bi vključeval informacije o usmeritvi prevoza potnikov na celinskih plovnih poteh ter subjekte, ki zagotavljajo plovila za trajektni in mestni promet, bi to lahko pomenilo dodatne obremenitve in stroške za družbe. Ker pa bi pri tem šlo zgolj za razširitev obstoječe raziskave, bi bila dodatna obremenitev neznatna.

Romunija

Za zbiranje podatkov so bili območnim statističnim uradom po elektronski pošti poslani statistični vprašalnik, metodološki pristop in dopolnilne specifikacije.

Respondenti so skladno z metodološkimi zahtevami zagotovili spremenljivke o številu potnikov glede na vrsto plovila v nacionalnem prometu; te spremenljivke je mogoče vključiti v običajno pripravo podatkov. Zbiranje podatkov o številu potnikov, prepeljanih glede na pristanišče vkrcanja/izkrcanja, je bilo opravljeno brez težav pri obdelavi.

Izbira in priprava podatkov za plovila za dnevne izlete, trajekte ter plovila za mestni in regionalni prevoz sta izvedljivi in bi se lahko organizirali redno (četrtletno in/ali letno). Hkrati je bilo brez težav pri razlagi metodologije opravljeno podrobno zbiranje spremenljivk o zmogljivosti in starosti ladij glede števila ladij, registriranih pri Romunskem organu za pomorstvo. Zato je podatke, potrebne za izpopolnitev niza C1, mogoče zbirati in posredovati letno.

Vendar zaradi ohranitve kakovosti podatkov zbiranja podatkov ni mogoče izvajati na plovilih za križarjenje po celinskih plovnih poteh. Nastale težave se večinoma nanašajo na zanesljivost podatkov o potnikih na križarjenjih po Donavi in izhajajo iz subjektivnega načina obdelave podatkov; to vključuje določitev odhoda/namembnega kraja potovanja, prepotovane

razdalje, števila potnikov in vrste križarjenja. Zato bo ta vrsta podatkov o plovilih za križarjenje izključena iz letne priprave podatkov.

Pri zbiranju statističnih podatkov o prevozu potnikov ni bila sporočena dodatna obremenitev, prav tako ni bilo pripomb o dodatnih stroških.

Švedska

Švedska potrjuje, da je za izračun potniških kilometrov mogoče zbirati podatke za vse prepeljane potnike in število prepotovanih kilometrov. Čeprav nekateri respondenti trenutno ne merijo kilometrov plovil, bi bilo take podatke mogoče pridobiti, če bi se sistemi ponovno konfigurirali. Zato je mogoče pripraviti statistiko o potnikih v premikih plovil po celinskih plovnih poteh, četudi z določenimi težavami. Slednje se večinoma nanašajo na podatke o potniških kilometrih in na razkrivanje podatkov o vrsti plovila.

Kar zadeva kakovost statističnih podatkov, Švedska ne bo mogla zagotoviti popolnih podatkov za preglednici A1 in A2 za plovila za križarjenje po rekah s kabinami za prenočitev, vendar bi bilo take težave mogoče odpraviti s prilagojeno razčlenitvijo. Hkrati podatkov iz registra ni mogoče uporabiti za zagotovitev vseh podatkov za preglednico C1. Manjkajo podatki o plovilih za križarjenja po rekah, plovilih za dnevne izlete in plovilih za mestni/regionalni promet, sporočiti pa je mogoče le podatke za plovila, uvrščena kot trajekte.

Pri vseh prihodnjih postopkih zbiranja podatkov bo treba jasno navesti namen zbiranja. V primeru stalne raziskave bo moralo biti poročanje obvezno.

Kar zadeva obremenitev, so respondenti lahko hitro zagotovili zahtevane informacije in večina respondentov je poročala, da se jim vprašalnik ni zdel pretirano zahteven. Obremenitev glede poročanja je zato po mnenju Švedske zmerna.

Da bi respondentom olajšali zadevo in znižali stroške, bi bilo podatke mogoče pridobiti iz AIS ter tako izračunati potniške kilometre. V smislu koristi za uporabnike bi se statistični podatki o prometu potnikov lahko uporabili pri spremljanju trendov, razvoju trga in splošnem zunanjem spremljanju.

Po mnenju Švedske so stroški, merjeni v času na respondenta, razmeroma nizki in ocenjeni na manj kot 60 000 SEK na raziskavo.

2.3. POVZETEK REZULTATOV PILOTNIH ŠTUDIJ

Sedem pilotnih študij omogoča vpogled v izvedljivost zbiranja podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh. Glavne pripombe sodelujočih držav, kakor so jih slednje opisale v svojih podrobnih poročilih, so povzete spodaj.

Študije so pokazale precejšnje razlike med sedmimi državami v zbiranju podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, zato ni primerno primerjati vseh pridobljenih kazalnikov.

Študije so razkrile številne vire podatkov, na katerih bi bilo mogoče utemeljiti statistiko o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh. Kot viri so bili največkrat navedeni spletno žetje, okrepljena uporaba AIS in registri ladij. Drugi ustrezni viri so pristaniške kapitanije, pristaniški organi, statistični poslovni registri, strukturna poslovna statistika, kratkoročni podatki o prometu, rečni informacijski sistem in zunanji ponudniki podatkov.

Obstoječi upravni podatki niso dovolj celoviti, da bi izpolnili zahteve zanesljivega zbiranja statističnih podatkov. Treba bi bilo izvesti ciljno usmerjene raziskave za dopolnitev različnih

virov ter za pridobitev popolnejših in bolj standardiziranih podatkov. Med sedmimi državami obstajajo razlike glede tega, v kolikšnem obsegu bi bile potrebne dodatne ciljno usmerjene raziskave.

Trenutne vire je treba izboljšati v smislu količine in kakovosti njihovih podatkov, da bi se lahko zagotovile informacije, zahtevane za preglednice A1 (število prepeljanih potnikov glede na državo vkrcanja, državo izkrcanja, vrsto prevoza in vrsto plovila), A2 (križarjenja po rekah – število potnikov, potniški kilometri in število izletov glede na regijo vkrcanja, regijo izkrcanja, nacionalnost plovila in vrsto križarjenja), B1 (število potniških kilometrov, opravljenih glede na vrsto plovila, ki ni plovilo za križarjenje po rekah) in C1 (število plovil, registriranih v državi glede na vrsto, zmogljivost in starost plovila). Na trenutni stopnji vseh sedem držav ne bo moglo zagotoviti vseh spremenljivk.

Pilotne študije so zbudile pomisleke glede kakovosti, povezane s pomanjkljivostmi upravnih podatkov in poročanjem s strani družb. Posebne težave so bile ugotovljene pri potniških kilometrih, saj mnoge družbe ne morejo zagotoviti vseh zahtevanih informacij, potrebnih za izračun potniških kilometrov; pogosto so bile opažene tudi težave pri poročanju v zvezi z dnevnimi izleti in povprečno stopnjo zasedenosti. Hkrati nekatere družbe nimajo vseh zahtevanih informacij v primeru zakupa ladij ali posebnih ponudb glede vozovnic. Zaradi teh pomanjkljivosti morajo družbe pripraviti ocene, kar vpliva na kakovost informacij, ki jih zagotavljajo.

Informacijske vrzeli v registrih ladij vplivajo na poročanje o plovilih, eden od načinov za zbiranje podatkov o plovilih pa je, da se katera koli raziskava neposredno poveže s poslovnimi registri. Tako se plovila identificirajo prek podjetja, ki jih ima v lasti. Vendar so v poslovnih registrih v razred 50.30 NACE Rev.2 uvrščene samo družbe, ki kot svojo glavno dejavnost izvajajo prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh. Posledično bodo družbe, ki zagotavljajo prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh kot sekundarno dejavnost, izpuščene, čeprav predstavljajo pomemben obseg te vrste prevoza.

V študijah je bilo izpostavljeno posebno vprašanje glede poročanja o domačem prometu, ki ga zagotavljajo tuje družbe. Tuje družbe niso dolžne obvestiti nacionalnih organov, kdaj izvajajo prevoz potnikov. Zanesljivih in strukturiranih informacij o tujih družbah in njihovih storitvah ni, z evropskim registrom ladij pa bi bilo mogoče rešiti težave domačega prevoza, ki ga opravljajo tuje družbe.

Na splošno je treba zahteve po podrobnih podatkih uskladiti s poenostavitvijo metodologije, da se omeji obremenitev za podjetja. Države, ki so predložile pilotne študije, so poudarile potrebo po omejitvi obremenitve zbiranja podatkov, ki je visoka zlasti za manjša podjetja. To obremenitev je mogoče omejiti na različne načine: prag za zmogljivost vozila bi bil lahko določen pri več kot 12 potnikih; za poročanje o dejavnostih prevoza bi se lahko uvedli večletni intervali; manjša podjetja pa bi bila lahko izvzeta od obveznosti poročanja. Obremenitev bi bila lahko še dodatno omejena z zmanjšanjem obsega na motorizirana plovila. Tako bi bila jadralna plovila, ki jih navadno upravljajo manjše družbe, proge izletov, ki jih opravljajo, pa se lahko precej razlikujejo, izvzeta iz poročanja.

Glede na težave z opredelitvami bi bili lahko trajekti opredeljeni natančneje ali pa bi se trajektni prevoz lahko vključil v mestni/regionalni prevoz. Zaradi edinstvenih pogojev prevoza po vodnih poteh na Švedskem bi se lahko proučila uvedba dodatne kategorije za „otoški promet“.

Na podlagi študij se ocenjeni stroški zbiranja podatkov med državami znatno razlikujejo. Nobena država ne ocenjuje, da so stroški glede na koristi nesorazmerni; so pa med njimi znatne razlike v stroških. Po mnenju nekaterih bi bilo enostavno vključiti zbiranje podatkov o

prevozu potnikov v njihovo trenutno delo, druge pa upoštevajo stroške, povezane z novo infrastrukturo, ki bi jo bilo treba razviti.

Skratka, čeprav obstajajo nekatere vrzeli v podatkih, je bilo s sedmimi pilotnimi študijami ugotovljeno, da je priprava preglednic A1, A2, B1 in C1 v osnovi izvedljiva.

3. REZULTATI RAZISKAVE O STATISTIKI PREVOZA POTNIKOV, OPRAVLJENI V MARCU 2020

Marca 2020 je Eurostat izvedel raziskavo, da bi od vseh držav EU, ki uporabljajo celinske plovne poti za prevoz, pridobil pregled različnih pomislekov v zvezi s statistiko prevoza potnikov. Z vprašanji so se obravnavali stroški in dodatna obremenitev zbiranja podatkov, razlogi za odsotnost zbiranja podatkov o potnikih ter izvedljivost zbiranja podatkov v prihodnosti.

3.1. SPLOŠNE INFORMACIJE

Skupno se je na raziskavo odzvalo 15 držav. Med njimi jih je devet navedlo, da že zbirajo nekatere podatke o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, šest pa, da takih podatkov ne zbirajo.

3.2. STROŠKI ZBIRANJA PODATKOV O PREVOZU POTNIKOV PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH V SMISLU FINANČNIH IN ČLOVEŠKIH VIROV

V državah, ki trenutno zbirajo statistične podatke o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, stroški in obremenitev ne veljajo za nesorazmerne. Tri države so stroške zbiranja podatkov ocenile kot minimalne v smislu finančnih in tudi človeških virov. Vendar so te države pripomnile, da je sedanja delovna sila majhna ter da delo v zvezi z izpolnitvijo vprašalnika, zbiranjem in preverjanjem podatkov ter združevanjem in pripravo podatkov za objavo izvajajo številni oddelki.

Podatki se zbirajo na zelo omejeni in splošni ravni, v tem tržnem segmentu pa dela le nekaj malih podjetij. Statistična poročila se posredujejo ustreznim enotam za pripravo podatkov, objavijo pa se le podatki, združeni na ravni države.

Države opažajo, da informacij o stroških za statistiko o prevozu potnikov ni bilo mogoče zagotoviti ločeno, ker so taki stroški vključeni v skupne stroške zagotavljanja statistik o prevozu po celinskih plovnih poteh, za katere se podatki zbirajo letno s posebno raziskavo. Ena država je opazila, da finančni viri večinoma vključujejo vse izdatke, neposredno ali posredno povezane z zbiranjem statističnih podatkov, kot so plače zaposlenih, infrastruktura IT, elektrika itd.

3.3. DODATNA OBREMENITEV ZBIRANJA PODATKOV O PREVOZU POTNIKOV PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH

Države so poročale o najrazličnejših dodatnih obremenitvah, s katerimi so se soočale pri svojem zbiranju podatkov o potnikih.

Tri države so pripomnile, da niso naletele na dodatne obremenitve.

Druge države so dale pripombe o razvoju nacionalne metodologije in poudarile obremenitev zaradi ugotavljanja dodatnih virov podatkov in zbiranja informacij od različnih virov podatkov ter večkratnega kontaktiranja respondentov zaradi pojasnil. Časovni okvir za sprejetje nacionalne zakonodaje je bil ugotovljen kot dodatna obremenitev, časovni okvir in finančni viri pa so veljali za glavne obremenitve pri nadgradnji in izvajanju statističnih informacijskih sistemov.

Dodatna pripomba se je nanašala na vire, iz katerih se zbirajo podatki. Viri segajo od upravnih registrov, pristanišč in regionalnih turističnih odborov do družb, ki izvajajo prevoz po celinskih plovnih poteh, ter občin, ki upravljajo in zagotavljajo prevozne storitve.

Ena država je pripomnila, da se podatki o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh zbirajo, vendar se ne morejo obdelovati. Še ena država je navedla, da so se zbirale zgolj informacije o prevozu s potniškimi plovili in trajekti, ne pa o prevozu s plovili za križarjenje, plovili za dnevne izlete, plovili za ekskurzije, vodnimi avtobusi in vodnimi taksiji.

3.4. RAZLOGI, ZAKAJ DRŽAVE NE ZBIRAJO PODATKOV O PREVOZU POTNIKOV PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH

Države, ki ne zbirajo podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, so navedle, da uporabniki po takih podatkih niso povpraševali. Kot dodaten razlog so navedle dejstvo, da ni bilo pravne obveznosti.

Ena država je kot glavni argument proti zbiranju podatkov o prevozu potnikov izpostavila visoke upravne stroške za male in zelo številne družbe, ki delujejo v tem sektorju. Podatki od drugih vladnih organizacij (ali komercialnih strank, kar se tega tiče) niso na voljo. Hkrati veliko število tujih družb (iz EU in zunaj nje) deluje na celinskih plovnih poteh te države, zaradi česar se pojavljajo težave pri pridobivanju podatkov od tujih družb.

Ena država je izrecno navedla, da se v njej potniki ne prevažajo prek celinskih plovnih poti, ker je število celinskih plovnih poti majhno in se te uporabljajo izključno za rekreacijske namene, dve drugi državi pa sta se sklicevali na majhno število potnikov, prepeljanih po celinskih plovnih poteh.

3.5. IZVEDLJIVOST ZBIRANJA PODATKOV O PREVOZU POTNIKOV PO CELINSKIH PLOVNIH POTEH IN NAMENOV ZA ZBIRANJE TAKIH PODATKOV V PRIHODNOSTI

Nekatere države, ki trenutno ne zbirajo podatkov o prevozu potnikov, so navedle, da bi zbiranje podatkov pomenilo obremenitev glede na omejen obseg prevoza potnikov po celinskih plovnih poteh v primerjavi z drugimi vrstami prometa.

Tri države so se pri odgovoru na to vprašanje opirale na rezultate lastnih pilotnih študij. Ena od teh držav je navedla, da bi bilo pred zbiranjem podatkov treba razmisliti o opredelitvah in pragih. Druga država je menila, da je zbiranje podatkov za prevoz potnikov po celinskih plovnih poteh v bližnji prihodnosti izvedljivo. Ta država je navedla, da poteka proces vzpostavitve novega informacijskega sistema za celinske plovne poti, ki bi se v prihodnosti lahko uporabil kot vir upravnih podatkov za podatke o prevozu tako blaga kot potnikov.

Ena država je potrdila svoj namen, da začne zbirati podatke o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh. Dve državi sta pripomnili, da zbiranja takih podatkov ne načrtujeta, še dve državi pa bi začeli zbirati podatke samo v primeru tovrstne pravne obveznosti.

4. SKLEPNE UGOTOVITVE

Komisija opaža, da je bila v sedmih pilotnih študijah temeljito proučena izvedljivost zbiranja podatkov o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh. Zbiranje podatkov o potnikih je po mnenju vključenih držav v večji ali manjši meri izvedljivo.

Študije so razkrile razlike v parametrih, ki vplivajo na zbiranje podatkov o potnikih v posamezni državi, kot so viri podatkov, vrste plovil za prevoz po celinskih plovnih poteh in fizična geografija držav. Medtem ko vse pilotne študije ugotavljajo številne vire podatkov, od upravnih podatkov do spletnega žetja, hkrati priznavajo potrebo po omejitvi obremenitve poročanja za mala podjetja. V študijah je poudarjeno, da morajo biti potrebna prizadevanja sorazmerna glede na delež celinskih plovnih poti med vsemi vrstami prevoza potnikov. Pomisleki so izraženi tudi glede vprašanj kakovosti in podatkovnih vrzeli. Stroški zbiranja podatkov se med posameznimi državami močno razlikujejo, povezani pa so z obsegom, v katerem se celinske plovne poti v posamezni državi uporabljajo za prevoz potnikov.

Pilotne študije so pokazale, da bi bilo v sedmih sodelujočih državah do določene mere izvedljivo zbirati podatke o prevozu potnikov po celinskih plovnih poteh, vendar bi bilo treba potrebo po podatkih uravnotežiti z razpoložljivostjo informacij in obremenitvijo respondentov.