COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 12.2.2021
COM(2021) 59 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind rezultatele studiilor-pilot realizate de statele membre în ceea ce privește statisticile privind transportul de călători pe căi navigabile interioare conform articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/974

1. INTRODUCERE ȘI CONTEXT

În Europa, căile navigabile interioare joacă un rol important în sistemul de transport și există un potențial semnificativ de creștere a rolului acestora. În cadrul Uniunii Europene, 20 de state membre dispun de căi navigabile interioare, iar 12 dintre ele dispun de o rețea de căi navigabile interconectate.

În raportul său privind valorificarea potențialului prezentat de transportul naval de pasageri[1], Parlamentul European subliniază importanța statisticilor privind transportul de mărfuri și călători pentru elaborarea de planuri și politici pentru sectorul transportului naval. În plus, acesta solicită Comisiei Europene „să dezvolte un sistem pentru colectarea armonizată a statisticilor privind accidentele și incidentele în care sunt implicate navele de navigație interioară, inclusiv pentru traficul transfrontalier”.

Comisia urmărește să promoveze și să consolideze poziția competitivă a căilor navigabile interioare în sistemul de transport și să faciliteze integrarea acestuia în lanțul logistic intermodal[2].

Regulamentul (UE) 2018/974[3] nu se referă la statisticile privind transportul de călători pe căi navigabile interioare. Datele-cheie necesare pentru evaluarea dimensiunii acestei piețe și a potențialului său de creștere ar fi numărul de călători pe țară și pe fiecare sector de piață, cum ar fi croazierele fluviale, mini-croazierele, feriboturile și transportul urban. Dacă se dovedește a fi posibil, colectarea numărului de călători-kilometri ar fi un indicator solid pentru măsurarea performanței sectorului.

Articolul 5 din Regulamentul (UE) 2018/974 prevede sarcina Comisiei de a analiza, împreună cu statele membre, elaborarea statisticilor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare, inclusiv serviciile de transport transfrontalier.

„Articolul 5

Studii-pilot

(1) Până la 8 decembrie 2018, Comisia elaborează, în cooperare cu statele membre, metodologia adecvată pentru elaborarea statisticilor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare, inclusiv prin intermediul serviciilor de transport transfrontalier.

(2) Până la 8 decembrie 2019, Comisia lansează studii-pilot care să fie realizate de statele membre pe bază de voluntariat și care să furnizeze date din domeniul de aplicare al prezentului regulament cu privire la disponibilitatea datelor statistice referitoare la transportul de călători pe căile navigabile interioare, inclusiv prin intermediul serviciilor de transport transfrontalier. Aceste studii-pilot urmăresc să evalueze fezabilitatea noilor colectări de date, costurile colectărilor de date aferente, precum și implicit calitatea statisticilor.

(3) Până la 8 decembrie 2020, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport cu privire la rezultatele unor astfel de studii-pilot. În funcție de rezultatele raportului respectiv și într-un interval de timp rezonabil, Comisia prezintă Parlamentului European și

---

1 Raport referitor la valorificarea potențialului prezentat de transportul naval de pasageri (2015/2350(INI)), 19.10.2016.

2 Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, COM(2011) 144 final.

3 Regulamentul (UE) 2018/974 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind statistica transportului de mărfuri pe căi navigabile interioare, JO L 179, 16.7.2018, p. 14.

Consiliului, dacă este cazul, o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament în ceea ce privește statisticile privind transportul de călători pe căile navigabile interioare, inclusiv prin intermediul serviciilor de transport transfrontalier.

(4) Bugetul general al Uniunii contribuie, după caz și ținând cont de valoarea adăugată a Uniunii, la finanțarea acestor studii-pilot."

Eurostat a început să elaboreze, în cooperare cu statele membre, o metodologie adecvată pentru realizarea statisticilor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare.

În octombrie 2016, Eurostat a înființat un grup operativ cu mandatul de a lucra la proiectul de metodologie pentru colectarea datelor statistice referitoare la transportul de călători pe căile navigabile interioare. Grupul operativ a fost alcătuit din state membre voluntare (Austria, Croația, Franța, Germania, Țările de Jos, Polonia și România), Comisie (Eurostat și Direcția Generală Mobilitate și Transporturi) și Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin. Prima sa reuniune a avut loc la 28 februarie 2017, iar cea de a doua a fost organizată la 18 octombrie 2017, concomitent cu reuniunea din 2017 a Grupului de experți privind căile navigabile interioare. În cadrul reuniunilor din 2017 și 2018, Grupul de experți și Grupul de coordonare pentru statistici în domeniul transporturilor (CGST) au supravegheat și au purtat discuții cu privire la lucrările privind metodologia.

În conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/974, acest proiect de metodologie a fost finalizat în decembrie 2018 și a prevăzut o fază de testare cu studii-pilot finanțate prin granturi UE. În iunie/iulie 2019, șapte țări au lansat studii-pilot: Germania, Croația, Țările de Jos, Austria, Polonia, România și Suedia. Studiile-pilot au evaluat proiectul de metodologie și au prezentat observații cu privire la fezabilitatea, costurile, sarcina și calitatea statistică a datelor acestora referitoare la transportul de călători pe căile navigabile interioare.

Țările au furnizat studii-pilot și rapoarte privind colectarea datelor și punerea în aplicare a proiectului de metodologie în iunie/iulie 2020.

Prezentul raport prezintă rezultatele studiilor-pilot privind fezabilitatea colectării de noi date și calitatea lor statistică, metodologia aferentă, precum și costurile și sarcinile pentru statele membre.

În plus, raportul prezintă pe scurt rezultatele unei anchete la nivel de țară privind statisticile referitoare la transportul de călători pe căile navigabile interioare, realizate în martie 2020. Ancheta a urmărit să ofere o imagine de ansamblu a situației din statele membre în afara celor șapte țări care au efectuat studii-pilot.

2. REZULTATELE STUDIILOR-PILOT REFERITOARE LA STATISTICILE PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI

Studiile-pilot au avut două rezultate:

a. un raport care conține observații cu privire la punerea în aplicare a proiectului de metodologie, propunând îmbunătățiri metodologice și evaluând fezabilitatea, costurile, sarcina și calitatea statistică a eventualei colectări de date referitoare la statisticile privind transportul de călători;

b. date colectate în fiecare țară pentru următoarele tabele:

- A1 (Numărul de călători transportați pe țară de îmbarcare, pe țară de debarcare, pe tip de transport și pe tip de navă);

- A2 (Croaziere fluviale – numărul de călători, numărul de călători-kilometri și numărul de călătorii pe regiune de îmbarcare, pe regiune de debarcare, pe naționalitatea navei și pe tip de croazieră);
- B1 (Numărul de călători-kilometri parcurși pe tip de navă, altele decât navele de croazieră fluvială); și
- C1 (Numărul de nave înregistrate într-o țară în funcție de tipul navei, capacitatea navei și vechimea navei).

2.1. SURSE DE DATE ȘI METODOLOGIE

Prezenta secțiune rezumă sursele de date care au fost utilizate și metodologia care a fost aplicată în cele șapte țări care au realizat studii-pilot.

Austria

Sistemul de identificare automată (AIS) este utilizat pentru reperarea și urmărirea navelor și se califică drept sursă de date; transponderul AIS aflat la bordul unei nave permite schimbul de informații relevante pentru poziționare și identificare între nave. Pentru a sprijini acest sistem, Austria dispune de 23 de stații de bază ale serviciilor de informații fluviale pe Dunăre pentru a primi date din sistemul AIS pentru navigația interioară. Seturile de date AIS conțin un set de date pe navă și pe zi; aceste seturi de date sunt extrase din informațiile AIS și includ 23 de variabile.

Denumirile companiilor de transport maritim sunt preluate din Registrul statistic al întreprinderilor, deși companiile de transport maritim străine nu sunt obligate să notifice autoritățile austriece atunci când transportă călători în Austria. Datele AIS oferă informații referitoare la toate navele care operează pe sectorul austriac al Dunării, inclusiv date și poziții, dar întreprinderile străine sunt mai dificil de contactat.

Datele AIS nu sunt suficiente pentru a identifica locația de îmbarcare și de debarcare pentru croazierele transfrontaliere de lungă durată, deoarece datele AIS sunt primite doar pentru sectorul austriac al Dunării și pentru câțiva kilometri după frontieră. Extragerea de informații de pe site-uri web poate fi utilizată pentru orare și rute, iar site-ul www.cruisecompete.com servește drept punct de reper pentru itinerarele legate de Austria. Având în vedere structura și prezentarea simplă și clară a site-ului, acesta este bine adaptat pentru extragerea de informații. În plus, prin consultarea site-urilor web ale societăților individuale, s-au obținut informații privind orarele pentru feriboturi și alte voiaje de zi.

Registrul navelor permite atât înregistrări obligatorii, cât și opționale, în funcție de anumite criterii. Potrivit studiului-pilot, calitatea registrului nu este suficientă pentru a furniza datele solicitate pentru setul de date C1; în plus, registrul în forma sa actuală este disponibil doar pe suport de hârtie, deși digitalizarea registrului este planificată.

Alte surse pentru datele privind transportul de călători sunt Viadonau (colectarea voluntară a datelor privind transportul de călători cu nave pentru voiaje de zi pentru raportul lor anual), Donauraum Wien (furnizarea unui total anual al numărului de călători pentru fiecare navă) și o ecluză la frontiera germano-austriacă (publicarea numărului de călători și a datelor privind numărul de nave care trec prin ecluză).

Metodologia de colectare a datelor a făcut distincție între companiile de croazieră fluvială și alte companii care oferă servicii de transport de călători.

Au fost contactate cele cinci companii de croazieră fluvială cu sediul în Austria (prin interviuri cu experți, telefon și e-mail). Pentru a colecta date relevante pentru transportul de călători, altele decât cele referitoare la croazierele fluviale, a fost întocmit un chestionar și au fost completate aproximativ jumătate din cele 36 de chestionare.

Pentru analiza datelor, datele AIS au fost combinate cu itinerarele, iar datele AIS au fost analizate pentru navele de croazieră și navele pentru voiaje de zi.

Pentru a calcula un estimator general al ratei de ocupare a călătorilor pentru toate navele, au fost utilizate informații din datele AIS, precum și date suplimentare privind transportul de călători pentru docuri. Calculul a fost efectuat prin identificarea navelor și alocarea capacității maxime de transport de călători a acestora.

Croația

Croația a identificat oficiile de căpitănie și autoritățile portuare ca fiind principala sursă de date. Oficiile de căpitănie colectează unele date privind transportul de călători, în scopuri proprii, din diferite surse, inclusiv rapoarte privind sosirea și plecarea navei, autoritățile portuare și proprietarii de nave (transportatori, municipalități etc.). În urma reuniunilor cu patru oficii de căpitănie s-a concluzionat că sunt disponibile date privind porturile anterioare și viitoare de sosire sau de plecare ale navelor. În urma acestor reuniuni s-a concluzionat, de asemenea, că sunt disponibile date privind numărul de pasageri îmbarcați și debarcați, tipurile de nave și pavilioanele navelor. Cu toate acestea, pentru trei dintre cele patru oficii nu sunt disponibile date privind portul primei îmbarcări a călătorilor și cel al ultimei debarcări; un singur oficiu primește aceste informații, dar în mod voluntar.

În ceea ce privește metodologia, Croația aplică principiul teritorialității pentru colectarea datelor. Datele aferente tuturor navelor care sosesc și pleacă din porturile de pe căile navigabile interioare din Croația sunt colectate indiferent de țara de înregistrare a navei. Colectarea datelor privind transportul de călători este, prin urmare, în concordanță cu statisticile privind transportul de mărfuri, deoarece include transportul național și internațional de călători.

Pentru datele referitoare la croazierele fluviale, portul primei îmbarcări a călătorilor și cel al ultimei debarcări nu sunt disponibile și nu este posibil să se identifice regiunea de îmbarcare și de debarcare. Acest lucru s-ar putea schimba în viitor atunci când există surse administrative de date. Pentru datele privind navele pentru voiaje de zi, ar trebui stabilit un prag de raportare pentru operațiunile de transport de mică anvergură, ținând seama de raportul cost-eficacitate și de confidențialitate. În ceea ce privește transportul de călători cu feribotul, oficiile de căpitănie colectează date privind numărul de călători pentru nevoile proprii și solicită date anual proprietarilor de nave, concesionarilor, municipalităților și companiilor de transport cu feribotul; Croația consideră că definiția feriboturilor ar trebui să fie mai detaliată.

Germania

Registrul statistic al întreprinderilor se califică drept sursă de date și este utilizat atât pentru a analiza populația întreprinderilor, cât și pentru a pregăti și coordona anchete. Registrul conține informații referitoare la unitățile juridice, societățile comerciale și unitățile lor locale, precum și la legătura dintre unitățile din registru. Statisticile structurale de întreprinderi reprezintă o altă sursă de date, furnizând informații privind producția, structura costurilor,

activele fixe, ocuparea forței de muncă și informații furnizate anual cu privire la demografia întreprinderilor.

Anual se realizează anchete în rândul întreprinderilor care desfășoară activități în domeniul transportului pe căi navigabile interioare. Acestea includ informații privind tipul de activitate de navigație interioară, numărul de persoane angajate în navigația interioară, cifra de afaceri din activități, precum și numărul, capacitatea spațială și de încărcare și puterea motorului navelor.

În plus, sunt disponibile cifre trimestriale referitoare la cifra de afaceri pentru călătorii de pe rutele de navigație interioară, iar punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2019/2152 privind statisticile europene de întreprindere[4] nu ar trebui să modifice conținutul datelor furnizate în prezent.

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin furnizează date privind monitorizarea pieței navigației europene pe căile navigabile interioare, inclusiv informații privind dimensiunea flotei și oferta și cererea în ceea ce privește croazierele fluviale și navele pentru voiaje de zi. Informații de bază referitoare la industria croazierelor fluviale sunt, de asemenea, publicate de Comunitatea de interese River Cruise (*River Cruise Community of Interests*).

Statisticile prezentate de Germania includ numai companii cu sediul în țară, ceea ce a dus la o lipsă de informații privind serviciile furnizate de companiile străine.

Arhiva centrală a căilor navigabile interioare (ZBBD) furnizează date administrative privind stocul de nave pentru tabelul C1, din care se pot prelua informații la nivelul necesar de detaliere.

Întrucât nu a fost posibilă identificarea unei surse care conține informații într-o formă structurată, completă și fiabilă referitoare la companiile străine, studiul a inclus numai companii cu sediul în Germania.

În ceea ce privește metodologia, au fost efectuate cercetări privind sursele alternative de date (de exemplu, date administrative), dar concluzia a fost că astfel de surse alternative nu sunt disponibile.

A fost elaborat un chestionar online pentru anchetă, care a fost conceput pentru a fi utilizat de toate întreprinderile, indiferent de segmentul lor de piață. Unitățile de anchetă s-au bazat pe unitățile juridice care alcătuiesc aceste întreprinderi, astfel cum sunt definite în reglementările naționale privind unitățile statistice.

Nu au fost colectate informații cantitative în cadrul anchetei în rândul întreprinderilor. În schimb, întreprinderile au fost întrebate dacă sunt disponibile date relevante și ce costuri ar fi suportate pentru colectarea acestor date. S-a ales această abordare deoarece nu există nicio posibilitate de a obliga întreprinderile să furnizeze informații.

Țările de Jos

Sursele de date provin din cadrul de referință al navelor, în care o serie de instituții trebuie să înregistreze informații referitoare la nave. Cu toate acestea, majoritatea informațiilor nu sunt actualizate sau instituțiile nu dispun de o imagine de ansamblu cuprinzătoare asupra

[4] Regulamentul (UE) 2019/2152 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind statisticile europene de întreprindere, de abrogare a 10 acte juridice în domeniul statisticilor de întreprindere (JO L 327, 17.12.2019, p. 1).

informațiilor necesare. Datele existente ar putea fi utilizate pentru a elabora tabelul C1 și ar putea fi completate ulterior cu informații furnizate de operatorii navelor.

Transportul de călători constituie o altă sursă. Sistemul de informații fluviale face schimb de informații cu privire la navele de pe căile navigabile interioare, inclusiv informații privind transportul de călători, rutele și încărcăturile. Întrucât doar o mică parte din navele de pasageri sunt înregistrate în sistemul de informații fluviale, datele nu au calitatea suficientă. Transportatorii pot transmite în mod voluntar numărul de călători de pe navă înregistrat în AIS și, având în vedere că accesul la acesta este limitat, este probabil ca datele AIS să fie incomplete.

Cadrul de referință al întreprinderilor constituie o altă sursă de date, iar întreprinderile din registru au funcționat ca populație de eșantionare pentru studiul-pilot. Cu toate acestea, o problemă o reprezintă faptul că registrul conține doar întreprinderile care au ca activitate principală transportul de călători pe căile navigabile interioare și nu conține informații referitoare la navele deținute sau exploatate de întreprinderi.

Datele au fost colectate prin intermediul unui sondaj online, căruia i s-a aplicat un prag de peste 12 călători. Rata de răspuns la sondajul online a fost de aproximativ 50 %.

Răspunsurile la sondaj au arătat lipsa unor diferențe clare între feriboturi și transportul urban și cel regional. Prin urmare, se recomandă fie să existe o definiție mai specifică a feriboturilor, fie să se integreze feriboturile și transportul urban și cel regional într-o singură categorie.

Polonia

Datele privind transportul de călători sunt obținute prin intermediul unui chestionar adresat direct entităților înregistrate în Polonia care transportă călători. Astfel, studiul nu a vizat entitățile înregistrate în țări din afara Poloniei care transportă călători pe căile navigabile interioare poloneze. Polonia a selectat entități din Registrul oficial național al agenților economici, ale căror activități principale înregistrate sunt transportul de călători și de mărfuri pe căile navigabile interioare, pe baza Clasificării Activităților din Polonia. Un chestionar electronic online a fost transmis operatorilor care furnizează servicii de transport de călători pe căile navigabile interioare.

Datele privind navele de pasageri poloneze de transport de călători pe căile navigabile interioare au fost obținute din registrele ținute de autoritățile de supraveghere a căilor navigabile interioare. Diferențierea între navele de croazieră fluvială pe căi navigabile interioare și navele pentru voiaje de zi nu rezultă direct din registru, ci din documentația tehnică a navelor înregistrate. În Polonia, navele sunt înregistrate în funcție de tipul de navă și nu conform funcțiilor pe care le îndeplinesc. Pe baza datelor tehnice, navele cu cel puțin 12 locuri pentru pasageri sunt împărțite în nave cu cabine de pasageri și nave fără cabine de pasageri. Nu este posibil să se facă distincția între navele de transport înregistrate și navele de transport urban, deoarece aceste servicii pot fi prestate atât de navele înregistrate ca nave care efectuează croaziere de o zi pe căile navigabile interioare, cât și de cele înregistrate ca altfel de nave decât cele de croazieră.

Extragerea de informații de pe site-uri web a fost, de asemenea, utilizată pentru a căuta conținut relevant și pentru a identifica întreprinderile incluse în Clasificarea Activităților din Polonia și calificate drept „transport de călători pe căi navigabile interioare” și „transport de mărfuri pe căi navigabile interioare”.

În plus, pentru elaborarea anchetei au fost utilizate informații provenind din reviste, asociații, inițiative și instituții din domeniu referitoare la transportul pe căile navigabile interioare, precum și informații obținute din monitorizarea mass-mediei.

În scopul verificării, informațiile obținute în cursul unei anchete trimestriale prevăzute de lege privind numărul de nave care efectuează operațiuni de transport pe căi navigabile interioare au reprezentat o altă sursă utilizată la elaborarea anchetei.

Dintre toate modurile de transport, transportul de călători pe căi navigabile interioare reprezintă doar 0,3 % din numărul total de călători, cu excepția transportului public. Prin urmare, căile navigabile interioare naționale joacă un rol marginal în transportul de călători în Polonia.

România

Datele au fost colectate în 2019, prin intermediul unei anchete trimestriale, pentru furnizarea indicatorilor pentru statisticile privind transportul pe căile navigabile interioare. În cadrul acestui proiect, autoritățile au dezvoltat un instrument informatic pentru colectarea datelor pe baza metodologiei Eurostat.

Datele privind transportul de călători pe căile navigabile interioare au fost colectate de la operatorii autorizați să furnizeze acest tip de transport, care s-au autoînregistrat pentru anchetă; datele privind croazierele pe căile navigabile interioare au fost colectate de la căpităniile zonale de port și de la societăți autorizate.

Chestionarul a colectat date pentru indicatorii din seturile de date A1, A2 și B1. Datele privind călătorii înregistrați se referă la călătorii transportați de navele de navigație interioară. În setul de date B1, indicatorul călător-kilometru se calculează prin însumarea rezultatelor numărului de călători înmulțit cu distanțele în kilometri parcurse efectiv de acești călători. Indicatorul pentru călătorii transportați este agregat în setul de date A1, numărul de călători fiind adunat în funcție de origine/destinație. Indicatorul călător-kilometru pentru călătorii navelor de croazieră din setul de date A2 se calculează în funcție de tipul de croazieră și de distanța parcursă în România. Datele sunt agregate în funcție de tipul de croazieră, de naționalitatea navei, de regiunea de îmbarcare/debarcare și de numărul de călătorii.

Pentru informațiile privind porturile de îmbarcare și de debarcare, din lista porturilor pentru transportul de mărfuri pe căi navigabile interioare a fost selectată o listă a porturilor care oferă servicii de transport de călători. Aceasta a fost completată prin includerea porturilor ale căror activități implică exclusiv transportul de călători pe căi navigabile interioare.

Căpităniile zonale de port au reprezentat sursa datelor privind transportul de călători pe navele de croazieră care traversează porturile situate de-a lungul Dunării. Informațiile referitoare la originea și destinația croazierei, comunicate reprezentantului căpităniei zonale de port de către căpitanul navei, au fost utilizate pentru a stabili distanța parcursă pe teritoriul României. Distanța, exprimată în kilometri, a fost calculată pe baza hărții de navigație a Dunării și a localizării porturilor din lista de porturi pentru căile navigabile interioare.

Pentru setul de date C1, statisticile privind numărul de nave înregistrate în țară în funcție de tipul de navă, de capacitatea navei și de vechimea navei s-au bazat pe datele furnizate de Autoritatea Navală Română.

Suedia

Baza de date a întreprinderilor constituie una dintre sursele de date din Suedia și oferă o selecție de date de la societăți. O altă sursă este un registru (sistem de supraveghere) care include navele cu o capacitate de peste 12 pasageri, navele comerciale cu o lungime de cel puțin cinci metri și ambarcațiunile de agrement cu o lungime mai mare de 12 metri. Acest registru este obligatoriu pentru toate navele de pasageri și conține informații referitoare la proprietarii înregistrați și la partea înregistrată ca societate. În plus, organizația de sector din Suedia pentru proprietarii de nave comerciale care operează la nivel național se califică drept sursă de date și servește la completarea celorlalte surse, având în vedere suprapunerea considerabilă în ceea ce privește societățile și navele. Mai mult, informații privind rutele și frecvențele de plecare de pe liniile de transport public cu feribotul pot fi obținute în urma colaborării societăților de transport public din Suedia. De asemenea, este posibil să se vizualizeze poziția navelor cu transpondere AIS și să se urmărească mișcările acestora.

În ceea ce privește metodologia, a fost utilizat un chestionar online pentru a colecta informații privind nava, numărul de kilometri parcurși și numărul de călători. Rata de răspuns a fost de aproximativ 50 %, iar datele au fost suficiente pentru a trage concluzii cu privire la viitoarea colectare a datelor.

Având în vedere condițiile unice ale Suediei în ceea ce privește deplasările pe apă în jurul coastei, Suedia propune introducerea termenului de „trafic de arhipelag” ca o categorie suplimentară de nave.

2.2. FEZABILITATE, COST, SARCINĂ ȘI CALITATE STATISTICĂ

În prezenta secțiune sunt sintetizate evaluările efectuate de cele șapte țări în ceea ce privește fezabilitatea, costul, sarcina și calitatea statistică a colectării datelor.

Austria

În ceea ce privește croazierele fluviale, se consideră că este fezabil să se elaboreze statistici privind transportul de călători care să combine datele AIS, tehnicile de extragere de informații de pe site-uri web și ratele de ocupare pentru călători. Interviurile organizate cu câteva societăți austriece au condus la obținerea de informații suplimentare cu privire la acest sector; cu toate acestea, întrucât companiile de croazieră cu sediul în Austria reprezintă un număr mic de companii de croazieră care își desfășoară activitatea în țară, nu ar fi suficient să se colecteze date privind transportul de călători numai de la acestea.

În ceea ce privește transportul de călători pe căi navigabile interioare, altele decât croazierele fluviale, elaborarea unui chestionar pentru companii este considerată a fi o modalitate adecvată de elaborare a statisticilor relevante. Datele AIS ar putea fi utilizate, de asemenea, pentru a estima numărul de kilometri și pentru a verifica distanțele raportate.

Austria sugerează crearea unui registru al navelor în funcție de țara de înregistrare și inițierea acestuia exclusiv pe baza datelor AIS. Întrucât în Austria nu există un registru actualizat al navelor, fie ar putea fi creat un nou registru, pe baza informațiilor AIS privind navele austriece, fie registrul existent al navelor ar putea fi digitalizat și actualizat.

În cazul în care datele privind transportul de călători ar trebui colectate periodic, ar trebui construită o infrastructură informatică adecvată, echivalentă cu sistemele utilizate pentru colectarea altor date. În plus, trebuie să se ia în considerare costul unei perioade de gestionare preliminare corespunzătoare. Acest cost este deosebit de ridicat în primul an de colectare a

datelor. Mai mult, ar trebui luate în considerare resursele pentru construirea și întreținerea dispozitivelor de extragere de informații de pe site-uri web.

În vederea asigurării calității statistice și a îmbunătățirii metodologiei, ar trebui să existe o obligație de a transmite mai degrabă date AIS, decât capacitatea de transport de călători a navei. În plus, transmiterea numai a regiunii de îmbarcare și a regiunii de debarcare ca punctul cel mai îndepărtat al croazierei ar subestima distanța calculată. Această problemă ar putea fi abordată dacă țările ar fi în măsură să transmită numărul de călători-kilometri pentru croaziere așa cum procedează în cazul transportului de mărfuri.

Croația

Colectarea datelor privind transportul de călători este, în general, considerată fezabilă. Cu toate acestea, în majoritatea cazurilor, datele privind țara/regiunea de îmbarcare și de debarcare nu sunt disponibile sau sunt disponibile doar parțial și nu a fost posibil să se identifice tipul fiecărei croaziere. Prin urmare, ar fi mai bine să se colecteze și să se publice mai degrabă date privind traficul de călători în porturi pentru căile navigabile interioare, decât date privind numărul de călători transportați, deoarece sunt disponibile date privind călătorii care se îmbarcă și debarcă în fiecare port.

Costul realizării unor anchete statistice periodice privind transportul de călători pe căile navigabile interioare ar fi acceptabil, la fel ca și sarcina de raportare pentru oficiile de căpitănie. Digitalizarea anchetei și utilizarea datelor administrative furnizate de minister ar reduce și mai mult costurile și sarcina de raportare.

Croația concluzionează că datele colectate prin intermediul studiului-pilot sunt de bună calitate.

Germania

În ceea ce privește fezabilitatea, datele administrative pot fi utilizate în unele cazuri sau vor fi disponibile în viitor ca sursă de date fără a fi necesară o anchetă în rândul întreprinderilor. Cu toate acestea, este necesară o anchetă în rândul întreprinderilor care să furnizeze date privind caracteristicile transportului naval de călători pentru tabelele A1, A2 și B1.

În ceea ce privește calitatea statistică, întreprinderile au observat mai multe probleme de raportare. Pentru cererea de date B1, trei cincimi dintre întreprinderi nu dispun de informațiile necesare pentru calcularea numărului de călători-kilometri. Aproximativ jumătate dintre întreprinderi nu dispun de informațiile necesare pentru tabelele A1 și A2. Astfel, întreprinderile vor trebui să lucreze la estimări, ceea ce va avea un impact asupra calității informațiilor. În acest context, ar putea fi avută în vedere raportarea la intervale multianuale.

Problema serviciilor de transport intern prestate de întreprinderile străine ar putea fi abordată prin crearea unui registru european al întreprinderilor.

În ceea ce privește sarcina asupra întreprinderilor, este necesar să se limiteze lista caracteristicilor la cele necesare, să se reducă sarcina asupra întreprinderilor mai mici și să se aplice scutiri microîntreprinderilor. O capacitate de transport de călători egală cu 12 ar trebui considerată drept punct-limită.

Costul anual al proiectului privind transportul de călători pe căile navigabile interioare este estimat la aproximativ 100 000 EUR pentru întreprinderi. Pentru autoritățile publice și biroul

statistic, va exista un cost unic total de aproximativ 640 000 EUR și costuri anuale de funcționare de aproximativ 135 000 EUR.

Țările de Jos

Țările de Jos consideră fezabilă generarea de statistici privind transportul de călători și multe părți contactate pentru cercetare și-au manifestat interesul față de informațiile statistice aferente. Cu toate acestea, sunt necesare mai multe cercetări pentru a face legătura între nave și companii și pentru a extinde datele din eșantion la populația completă. Deși majoritatea variabilelor pot fi obținute de la companii, există preocupări cu privire la numărul de călători-kilometri, deoarece ancheta a arătat că companiile care efectuează voiaje de zi întâmpină dificultăți în a stabili aceste date. În baza de date actuală, calitatea datelor privind caracteristicile navelor nu este suficientă, dar ar putea fi îmbunătățită pe termen lung prin utilizarea unei baze de date europene actualizate privind navele.

În ceea ce privește calitatea statistică, apar probleme pentru companiile străine care operează pe căile navigabile olandeze, ceea ce duce la o acoperire insuficientă a companiilor străine. Datele privind numărul de pasageri și de călători-kilometri constituie o problemă specială, care ar putea fi abordată cel puțin parțial prin schimbul de date privind companiile europene relevante. Întrucât companiile străine reprezintă o parte semnificativă a transportului de călători pe căile navigabile interioare din Țările de Jos, în special pe piața croazierelor fluviale, metodologia ar trebui elaborată astfel încât să compenseze datele lipsă.

Țările de Jos recomandă aplicarea unui prag al capacității de transport de călători mai mare de 12 călători, aplicarea unei restricții suplimentare pentru a include numai navele motorizate, nu și navele cu vele, precum și luarea în considerare a înlocuirii termenului „tip de navă” cu „tip de călătorie”. Se propune colectarea anuală a datelor și efectuarea anchetei la începutul anului. Ar trebui să se aplice, de asemenea, „principiul teritorialității”.

Țările de Jos subliniază că este important să nu se împovăreze excesiv companiile mai mici sau companiile cu un model complicat de rute, de exemplu, scutindu-le de prezentarea unui raport anual.

Costurile pentru noile statistici privind transportul de călători includ cercetări metodologice suplimentare, extinderea datelor din eșantion la populație și elaborarea și executarea noii anchete și analize. Aceste costuri sunt estimate la aproximativ 76 000 EUR.

Polonia

Colectarea statisticilor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare este practic fezabilă, chiar dacă există limitări.

Setul de date A1 nu include date privind numărul de călători transportați pe căile navigabile interioare cu nave de croazieră fluvială, deoarece entitățile vizate de studiul-pilot nu au utilizat acest tip de navă. De asemenea, nu a existat niciun transport de călători efectuat de nave clasificate în set ca fiind „necunoscute”. Pentru setul de date B1, pe baza analizei pieței transporturilor de călători, au fost obținute informații privind navele de croazieră fluvială care operează sub pavilion străin și care fac escală și în porturi maritime.

Studiul-pilot a contribuit la elaborarea seturilor de date A1 și B1. Cu toate acestea, pe baza datelor obținute de la autoritatea portuară, nu este posibil să se completeze setul de date A2, întrucât se cunoaște doar numărul de călători care s-au întors la bord după debarcare și, prin urmare, numărul total de călători transportați este necunoscut. O altă dificultate este faptul că

datele privind numărul de călători sunt furnizate de oficiul de căpitănie în mod colectiv pentru întreaga lună și nu separat pentru fiecare croazieră.

A fost posibilă elaborarea setului de date C1 pe baza datelor obținute prin intermediul anchetei. Statisticile oficiale oferă informații cu privire la numărul de nave de pasageri înregistrate în țară, dar aceste date nu includ o diviziune în cadrul tipului de navă, care să specifice vechimea și capacitatea de încărcare a navei la un anumit tip. Autoritățile de supraveghere a căilor navigabile interioare au responsabilitatea de a ține registre ale navelor de navigație interioară.

Pe baza datelor obținute, nu a fost posibilă identificarea navelor de transport urban în cadrul navelor înregistrate.

Calitatea rezultatelor studiului-pilot a fost evaluată ca fiind satisfăcătoare. Pentru întreprinderi, datele privind numărul de călători transportați sunt estimate în funcție de numărul de bilete vândute și de factorul de încărcare. În mod similar, calitatea datelor disponibile pentru navele de pasageri înregistrate pe căile navigabile interioare a fost considerată satisfăcătoare. Datele au fost obținute din registrele administrative, în conformitate cu legislația națională.

Având în vedere dificultățile întâmpinate, cea mai mare provocare a fost identificarea corectă a entităților care desfășoară activități de transport de călători. În plus, entitățile care desfășoară această activitate adesea nu țin evidențe stricte ale datelor care fac obiectul anchetei. Astfel, aceste date sunt adesea estimate pe baza capacității medii a navei, ceea ce implică dificultăți în verificarea corectitudinii acestora.

În ceea ce privește costurile și sarcinile, timp de mulți ani a fost efectuat un studiu cu un domeniu de aplicare mai restrâns cu privire la navele de pasageri înregistrate pentru căile navigabile interioare. Având în vedere domeniul de aplicare al datelor obținute în prezent din statisticile oficiale, care se bazează pe utilizarea secundară a surselor administrative, sarcina suplimentară legată de extinderea domeniului de aplicare al studiului a fost evaluată ca fiind neglijabilă. Nici utilizarea surselor administrative pentru elaborarea de noi statistici nu generează costuri semnificative.

Dacă domeniul de aplicare al cercetării actuale ar trebui extins pentru a include informații cu privire la direcția transportului de călători pe căile navigabile interioare și la entități care furnizează servicii de transport cu feribotul și nave de transport urban, această extindere ar putea însemna sarcini și costuri suplimentare pentru companii. Cu toate acestea, întrucât acest lucru ar implica doar o extindere a anchetei existente, sarcina suplimentară ar fi nesemnificativă.

România

Pentru colectarea datelor, chestionarul statistic, abordarea metodologică și specificațiile suplimentare au fost trimise prin poștă Direcțiilor Teritoriale de Statistică.

Variabilele referitoare la numărul de călători pe tip de navă în transportul național au fost disponibile și furnizate de respondenți conform cerințelor metodologice, aceste variabile putând fi incluse în producția obișnuită de date. Colectarea datelor privind numărul de călători transportați pe port de îmbarcare/debarcare a fost efectuată fără probleme de prelucrare.

Colectarea și producerea de date pentru navele pentru voiaje de zi, feriboturi și navele de transport urban și regional sunt fezabile și ar putea fi organizate periodic (trimestrial și/sau

anual). În plus, s-a realizat o colectare detaliată a variabilelor privind capacitatea și vechimea navelor, referitoare la numărul de nave înregistrate de Autoritatea Navală Română, fără probleme de interpretare a metodologiei. Prin urmare, datele necesare pentru completarea setului de date C1 pot fi colectate și transmise anual.

Cu toate acestea, în vederea menținerii calității datelor, colectarea datelor nu poate fi efectuată la navele de croazieră de pe căile navigabile interioare. Dificultățile întâmpinate se referă în principal la fiabilitatea datelor privind transportul de călători pe croazierele de-a lungul Dunării și sunt cauzate de modul subiectiv în care sunt prelucrate informațiile; aceasta include stabilirea originii/destinației călătoriei, a distanței parcurse, a numărului de călători și a tipului de croazieră. În consecință, acest tip de date privind navele de croazieră vor fi excluse din producția anuală de date.

Nu a fost raportată nicio sarcină suplimentară pentru colectarea statisticilor privind transportul de călători și nu au existat observații cu privire la costurile suplimentare.

Suedia

Suedia confirmă faptul că este posibilă colectarea de date pentru toți călătorii transportați și numărul de kilometri parcurși, pentru a putea calcula numărul de călători-kilometri. Unii respondenți nu măsoară în prezent numărul de nave-kilometri, dar obținerea acestor date ar fi posibilă dacă sistemele ar fi reconfigurate. Prin urmare, este posibilă generarea de statistici privind transportul de călători în ceea ce privește mișcările navelor pe căile navigabile interioare, deși cu anumite dificultăți. Aceste dificultăți se referă în principal la datele privind numărul de călători-kilometri și la comunicarea datelor privind tipul de navă.

În ceea ce privește calitatea statistică, Suedia nu va fi în măsură să furnizeze date complete pentru tabelele A1 și A2 pentru navele de croazieră fluvială cu cabine pentru înnoptare, deși astfel de dificultăți ar putea fi depășite printr-o defalcare modificată. În plus, datele din registru nu pot fi utilizate pentru a furniza toate datele pentru tabelul C1. Lipsesc datele privind navele de croazieră fluvială, navele pentru voiaje de zi și navele de transport urban/regional, în timp ce numai navele clasificate drept feriboturi pot fi raportate.

Orice proces viitor de colectare a datelor va trebui să precizeze în mod clar scopul colectării. În cazul unei anchete permanente, va fi impusă o obligație de raportare.

În ceea ce privește sarcina administrativă, majoritatea respondenților au fost în măsură să furnizeze rapid informațiile solicitate și au raportat că nu consideră chestionarul foarte solicitant. Prin urmare, Suedia concluzionează că sarcina de raportare este moderată.

Pentru a facilita lucrurile pentru respondenți și pentru a reduce costurile, ar putea fi obținute date de la AIS, iar numărul de călători-kilometri ar putea fi astfel calculat. În ceea ce privește beneficiile pentru utilizatori, statisticile privind traficul de călători ar putea fi utilizate pentru monitorizarea tendințelor, dezvoltarea pieței și monitorizarea externă generală.

Suedia consideră că costul, măsurat în timp per respondent, este relativ scăzut și estimează că acesta este mai mic de 60 000 SEK pe anchetă.

2.3. REZUMATUL REZULTATELOR STUDIILOR-PILOT

Cele șapte studii-pilot oferă o imagine de ansamblu asupra fezabilității colectării datelor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare. Principalele observații ale țărilor implicate, astfel cum sunt descrise în rapoartele lor detaliate, sunt rezumate mai jos.

Studiile au arătat diferențe semnificative în ceea ce privește colectarea datelor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare între cele șapte țări, astfel încât nu este adecvat să se compare toți indicatorii obținuți.

Studiile au scos la iveală o gamă largă de surse de date pe baza cărora ar putea fi elaborate statistici privind transportul de călători pe căile navigabile interioare. Sursele cel mai des menționate au fost extragerea de informații de pe site-uri web, utilizarea intensă a AIS și registrele navelor. Alte surse relevante sunt oficiile de căpitănie, autoritățile portuare, registrele statistice ale întreprinderilor, statisticile structurale de întreprinderi, cifrele de afaceri pe termen scurt, sistemul de informații fluviale și furnizorii externi de date.

Datele administrative existente nu sunt suficient de cuprinzătoare pentru a îndeplini cerințele unei colectări statistice corecte. Ar trebui realizate anchete specifice pentru a completa diferitele surse și pentru a obține date mai complete și mai standardizate. Măsura în care ar fi necesare anchete specifice suplimentare diferă de la o țară la alta.

Sursele actuale trebuie îmbunătățite în ceea ce privește volumul și calitatea datelor lor pentru a furniza informațiile necesare pentru tabelele A1 (Numărul de călători transportați pe țară de îmbarcare, pe țară de debarcare, pe tip de transport și pe tip de navă), A2 (Croaziere fluviale – numărul de călători, numărul de călători-kilometri și numărul de călătorii pe regiune de îmbarcare, pe regiune de debarcare, pe naționalitatea navei și pe tip de croazieră), B1 (Numărul de călători-kilometri parcurși pe tip de navă, altele decât navele de croazieră fluvială) și C1 (Numărul de nave înregistrate într-o țară în funcție de tipul navei, capacitatea navei și vechimea navei). În stadiul actual, nu toate cele șapte țări sunt în măsură să furnizeze toate variabilele.

Studiile-pilot au ridicat probleme de calitate legate de deficiențele datelor administrative și ale raportării de către companii. S-au identificat probleme specifice în ceea ce privește numărul de călători-kilometri, deoarece multe companii nu sunt în măsură să furnizeze toate informațiile necesare pentru calcularea numărului de călători-kilometri; s-au observat, de asemenea, în mod frecvent, dificultăți de raportare în ceea ce privește voiajele de zi și rata medie de ocupare. În plus, unele companii nu dispun de toate informațiile necesare în cazul contractelor de navlosire a navelor sau al ofertelor de bilete specifice. Având în vedere aceste deficiențe, companiile trebuie să efectueze estimări, ceea ce are un impact asupra calității informațiilor pe care le furnizează.

Lacunele în materie de informații din registrele navelor afectează raportarea navelor, iar o modalitate de a colecta date privind navele este de a corela orice anchetă direct cu registrele întreprinderilor. Astfel, navele sunt identificate prin intermediul companiei care le deține. Cu toate acestea, în registrele întreprinderilor, numai companiile care desfășoară ca activitate principală transportul de călători pe căile navigabile interioare sunt enumerate în clasa 50.30 din NACE Rev. 2. Prin urmare, vor fi omise companiile care desfășoară ca activitate secundară transportul de călători pe căile navigabile interioare, deși acestea reprezintă un volum important din acest tip de transport.

Studiile au ridicat o problemă specială în ceea ce privește raportarea privind transportul intern furnizat de companii străine. Companiile străine nu au obligația de a notifica autoritățile naționale atunci când efectuează activități de transport de călători. Lipsesc informații fiabile și structurate cu privire la companiile străine și la serviciile furnizate de acestea, iar un registru european al navelor ar putea aborda problemele legate de transportul intern efectuat de companiile străine.

În general, cerințele privind datele detaliate trebuie să fie reconciliate cu simplificarea metodologiei în vederea limitării sarcinii asupra întreprinderilor. Țările care au prezentat

studii-pilot au subliniat necesitatea de a limita sarcina de colectare a datelor, care este deosebit de ridicată pentru companiile mai mici. Există mai multe modalități de a limita această sarcină: pragul pentru capacitatea navelor ar putea fi stabilit la peste 12 călători; ar putea fi introduse intervale multianuale pentru raportarea activităților de transport; și întreprinderile mici ar putea fi scutite de obligația de raportare. Sarcina ar putea fi limitată și mai mult prin restrângerea domeniului de aplicare la navele motorizate. Astfel, ar fi scutite de obligația de raportare navele cu vele, care sunt de obicei exploatate de companii mici și care prezintă variații mari ale rutelor călătoriilor pe care le efectuează.

Având în vedere problemele legate de definiții, feriboturile ar putea fi definite mai precis sau transportul cu feribotul ar putea fi integrat în transportul urban/regional. Având în vedere condițiile unice în ceea ce privește călătoriile pe apă în Suedia, ar putea fi luată în considerare introducerea unei categorii suplimentare pentru „traficul de arhipelag”.

Pe baza studiilor, costurile estimate ale colectării datelor variază semnificativ de la o țară la alta. Nicio țară nu consideră în mod explicit că sunt disproporționate costurile în raport cu beneficiile; cu toate acestea, există diferențe semnificative de costuri între ele. Unele consideră că este ușor să integreze colectarea datelor privind transportul de călători în activitatea lor curentă, în timp ce altele iau în considerare cheltuielile legate de noua infrastructură care ar trebui dezvoltată.

Pe scurt, deși există unele lacune în materie de date, cele șapte studii-pilot consideră că crearea tabelelor A1, A2, B1 și C1 este practic fezabilă.

3. REZULTATELE ANCHETEI REFERITOARE LA STATISTICILE PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI EFECTUATE ÎN MARTIE 2020

În martie 2020, Eurostat a efectuat o anchetă pentru a obține o imagine de ansamblu asupra diferitelor considerente legate de statisticile privind transportul de călători în toate țările UE care utilizează căile navigabile interioare pentru transport. Întrebările au abordat costurile și sarcina suplimentară legată de colectarea datelor, motivele pentru care nu au fost colectate date privind transportul de călători și fezabilitatea colectării de date în viitor.

3.1. INFORMAȚII GENERALE

În total, 15 țări au transmis un răspuns la anchetă. Dintre aceste țări, nouă au răspuns că deja colectează unele date privind transportul de călători pe căi navigabile interioare, în timp ce șase au indicat că nu colectează astfel de date.

3.2. COSTUL COLECTĂRII DATELOR PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE DIN PUNCTUL DE VEDERE AL RESURSELOR FINANCIARE ȘI UMANE

În țările care colectează în prezent statistici privind transportul de călători pe căi navigabile interioare, costurile și sarcina nu sunt considerate disproporționate. Trei țări au evaluat costurile colectării datelor ca fiind minime din punctul de vedere al resurselor financiare și umane. Cu toate acestea, aceste țări au afirmat că forța de muncă actuală este redusă și că activitatea de completare a chestionarului, de colectare și de verificare a datelor, precum și de agregare și pregătire a datelor în vederea publicării este efectuată de mai multe departamente.

Datele sunt colectate la un nivel foarte limitat și general, doar câteva întreprinderi mici desfășurându-și activitatea pe acest segment de piață. Rapoartele statistice sunt transmise unităților relevante de pregătire a datelor și se publică numai datele care sunt agregate la nivel de țară.

Țările au observat că informațiile referitoare la costurile statisticilor privind transportul de călători nu pot fi furnizate separat, deoarece astfel de costuri sunt incluse în costul total al furnizării de statistici privind transportul pe căile navigabile interioare, pentru care datele sunt colectate anual, utilizându-se o anchetă specifică. O țară a remarcat că resursele financiare includ, în principal, toate cheltuielile legate direct sau indirect de colectarea de statistici, cum ar fi salariile personalului, infrastructura informatică, energia electrică etc.

3.3. SARCINA SUPLIMENTARĂ LEGATĂ DE COLECTAREA DATELOR PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Țările au raportat o gamă variată de sarcini suplimentare întâlnite în procesul de colectare a datelor privind transportul de călători.

Trei țări au afirmat că nu s-au confruntat cu sarcini suplimentare.

Alte țări au formulat observații cu privire la elaborarea unei metodologii naționale și au subliniat sarcina legată de identificarea surselor de date suplimentare, de compilarea informațiilor din surse de date diferite, precum și de contactarea respondenților de mai multe ori, pentru clarificări. Termenul de adoptare a legislației naționale a fost identificat ca reprezentând o altă sarcină suplimentară, iar termenul și resursele financiare au fost considerate principalele sarcini în ceea ce privește modernizarea și implementarea sistemelor de informații statistice.

O altă observație a vizat sursele din care sunt colectate datele. Sursele variază de la registre administrative, porturi și comisii regionale pentru turism până la companii care efectuează activități de transport pe căi navigabile interioare și municipalități care gestionează și furnizează servicii de transport.

O țară a remarcat că datele privind transportul de călători pe căile navigabile interioare sunt colectate, dar nu pot fi prelucrate. O altă țară a precizat că au fost colectate numai informații referitoare la transportul cu nave de pasageri și feriboturi, dar nu și informații referitoare la transportul cu nave de croazieră, nave pentru voiaje de zi, nave pentru excursii, autobuze acvatice și taxiuri pe apă.

3.4. MOTIVE PENTRU CARE ȚĂRILE NU COLECTEAZĂ DATE PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE

Țările care nu colectează date privind transportul de călători pe căi navigabile interioare au precizat că nu a existat o cerere a utilizatorilor pentru astfel de date. Inexistența unei obligații legale a fost menționată ca fiind un alt motiv.

O țară a subliniat sarcina administrativă ridicată pentru companiile mici și foarte numeroase care își desfășoară activitatea în acest sector ca fiind principalul argument împotriva colectării de date privind transportul de călători. Nu sunt disponibile date de la alte organizații guvernamentale (sau, de altfel, de la părți comerciale). În plus, există un număr semnificativ de companii străine (din UE și din afara UE) care operează pe căile navigabile interioare ale

acestei țări, ceea ce presupune că există o problemă în obținerea de date de la companiile străine.

O țară a menționat în mod explicit că nu are călători transportați pe căile navigabile interioare, întrucât există doar un număr mic de căi navigabile interioare și acestea sunt utilizate exclusiv în scopuri recreative, în timp ce alte două țări au făcut referire la numărul mic de călători transportați pe căile navigabile interioare.

3.5. FEZABILITATEA COLECTĂRII DATELOR PRIVIND TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI PE CĂI NAVIGABILE INTERIOARE ȘI INTENȚIILE DE A COLECTA ASTFEL DE DATE ÎN VIITOR

Printre țările care, în prezent, nu colectează date privind transportul de călători, unele au menționat că ar reprezenta o povară colectarea datelor, având în vedere volumul limitat al transportului de călători pe căile navigabile interioare în comparație cu alte tipuri de transport.

Trei țări s-au bazat pe rezultatele propriilor studii-pilot pentru a răspunde la această întrebare. Una dintre aceste țări a afirmat că, înainte de a trece la colectarea datelor, ar trebui avute în vedere definiții și praguri. O altă țară a considerat că este fezabilă în viitorul apropiat colectarea datelor pentru transportul de călători pe căile navigabile interioare. Această țară a precizat că în prezent se derulează un proces de instituire a unui nou sistem de informații pentru căile navigabile interioare, care ar putea fi utilizat în viitor ca sursă de date administrative atât pentru datele privind transportul de mărfuri, cât și pentru cele privind transportul de călători.

O țară și-a confirmat intenția de a începe colectarea datelor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare. Două țări au afirmat că nu intenționează să colecteze astfel de date, în timp ce alte două țări ar începe să colecteze date numai dacă ar exista o obligație legală în acest sens.

4. CONCLUZII

Comisia constată că cele șapte studii-pilot au examinat în mod detaliat fezabilitatea colectării datelor privind transportul de călători pe căile navigabile interioare. Țările implicate consideră că se poate realiza colectarea datelor privind transportul de călători într-o măsură mai mare sau mai mică.

Studiile au evidențiat diferențe în ceea ce privește parametrii care afectează colectarea datelor privind transportul de călători în fiecare țară, cum ar fi sursele de date, tipurile de nave utilizate pentru transportul pe căile navigabile interioare și geografia fizică a țărilor. Deși toate studiile-pilot identifică o gamă largă de surse de date, de la date administrative până la extragerea de informații de pe site-uri web, acestea recunosc, de asemenea, necesitatea de a limita sarcina de raportare pentru întreprinderile mici. Ele subliniază faptul că efortul care trebuie depus trebuie să fie proporțional cu ponderea căilor navigabile interioare în cadrul tuturor modurilor de transport de călători. De asemenea, s-au exprimat preocupări cu privire la aspectele legate de calitate și la lacunele în materie de date. Costul colectării datelor diferă în mod semnificativ de la o țară la alta și este legat de măsura în care căile navigabile interioare sunt utilizate pentru transportul de călători în fiecare țară.

Studiile-pilot au arătat că, în cele șapte țări participante, colectarea de date privind transportul de călători pe căile navigabile interioare ar fi fezabilă într-o anumită măsură, însă aceasta ar trebui să echilibreze nevoia de date cu disponibilitatea informațiilor și cu sarcina suportată de respondenți.