EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.2.2021.
COM(2021) 59 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to izmēģinājuma pētījumu rezultātiem, kurus saskaņā ar Regulas (ES) 2018/974 5. panta 3. punktu dalībvalstis veikušas attiecībā uz statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem

1. IEVADS UN PAMATINFORMĀCIJA

Eiropā iekšējiem ūdensceļiem ir liela nozīme transporta sistēmā, un pastāv ievērojams potenciāls to palielināt. Eiropas Savienībā 20 dalībvalstīm ir iekšējie ūdensceļi, un 12 no tām ir savstarpēji savienots ūdensceļu tīkls.

Eiropas Parlaments savā ziņojumā par potenciāla atraisīšanu pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem [1] uzsver kravu un pasažieru pārvadājumu statistikas būtisko nozīmi ūdens transporta nozares plānu un politikas izstrādē. Turklāt tas aicina Eiropas Komisiju "izstrādāt sistēmu saskaņotai statistikas datu vākšanai par negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti iekšējo ūdensceļu kuģi, ietverot arī pārrobežu satiksmi".

Komisijas nolūks ir veicināt un stiprināt iekšējo ūdensceļu konkurētspēju transporta sistēmā un atvieglot to iekļaušanu intermodālās loģistikas ķēdē[2].

Regula (ES) 2018/974[3] neattiecas uz statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Svarīgākie dati, kas ir nepieciešami, lai novērtētu šī tirgus lielumu un tā izaugsmes potenciālu, būtu pasažieru skaits katrā valstī un katrā atsevišķā tirgus sektorā, piemēram, upju kruīzu, mini kruīzu, prāmju satiksmes un pilsētu transporta jomās. Ja iespējams, pasažierkilometru statistikas vākšana būtu uzticams rādītājs attiecīgā sektora darbības rezultātu mērīšanai.

Regulas (ES) 2018/974 5. pantā ir noteikts, ka Komisijai kopā ar dalībvalstīm jāmeklē iespēja izstrādāt statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tostarp par pasažieru pārrobežu pārvadājumiem.

> *"5. pants*
>
> *Izmēģinājuma pētījumi*
>
> *1. Līdz 2018. gada 8. decembrim Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā atbilstīgu metodoloģiju statistikas datu vākšanai par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tostarp par pasažieru pārrobežu pārvadājumiem.*
>
> *2. Līdz 2019. gada 8. decembrim Komisija organizē brīvprātīgus izmēģinājuma pētījumus, kas jāveic dalībvalstīm, kuri šīs regulas darbības jomā sniedz datus par tādu statistikas datu pieejamību, kas saistīti ar pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tostarp ar pasažieru pārrobežu pārvadājumiem. Minēto izmēģinājuma pētījumu mērķis ir izvērtēt šo jauno datu vākšanas iespējamību, ar attiecīgo datu vākšanu saistītās izmaksas un sagaidāmo statistikas kvalitāti.*
>
> *3. Līdz 2020. gada 8. decembrim Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par šādu izmēģinājuma pētījumu rezultātiem. Atkarībā no minētajā ziņojumā izklāstītajiem rezultātiem un saprātīgā laikposmā Komisija vajadzības gadījumā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz leģislatīvu priekšlikumu, lai grozītu šo regulu attiecībā uz statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tostarp par pasažieru pārrobežu pārvadājumiem.*
>
> *4. Savienības vispārējais budžets, attiecīgos gadījumos un ņemot vērā Savienības pievienoto vērtību, dod ieguldījumu minētos izmēģinājuma pētījumu finansēšanā."*

---

[1] Ziņojums par potenciāla atraisīšanu pasažieru pārvadājumiem pa ūdensceļiem (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", COM(2011) 144 galīgā redakcija.

[3] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/974 (2018. gada 4. jūlijs) par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, OV 179, 16.7.2018., 14. lpp.

Eurostat sadarbībā ar dalībvalstīm sāka izstrādāt metodoloģiju statistikas datu vākšanai par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem.

2016. gada oktobrī *Eurostat* izveidoja darba grupu, kuras uzdevums bija strādāt pie metodoloģijas projekta statistikas datu vākšanai par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Darba grupas sastāvā bija brīvprātīgi iesaistījušās dalībvalstis (Austrija, Horvātija, Francija, Vācija, Nīderlande, Polija un Rumānija), Komisija (*Eurostat* un Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts) un Reinas kuģniecības centrālā komisija. Tās pirmā sanāksme notika 2017. gada 28. februārī, savukārt otrā sanāksme tika organizēta 2017. gada 18. oktobrī līdztekus Iekšējo ūdensceļu ekspertu grupas 2017. gada sanāksmei. Ekspertu grupa un Transporta statistikas koordinācijas grupa (*CGST*) 2017. gada un 2018. gada sanāksmēs uzraudzīja un apsprieda darbu pie metodoloģijas izstrādes.

Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/974 šis metodoloģijas projekts tika pabeigts 2018. gada decembrī, un tajā bija paredzēts izmēģinājuma posms ar izmēģinājuma pētījumiem, kas finansēti ar ES dotācijām. 2019. gada jūnijā/jūlijā izmēģinājuma pētījumus aizsāka septiņas valstis: Vācija, Horvātija, Nīderlande, Austrija, Polija, Rumānija un Zviedrija. Izmēģinājuma pētījumos tika izvērtēts metodoloģijas projekts un sniegti komentāri par iegūto datu par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem iegūšanas iespējamību, izmaksām, slogu un statistisko kvalitāti.

Valstis iesniedza savus izmēģinājuma pētījumus un ziņojumus par datu vākšanu un metodoloģijas projekta īstenošanu 2020. gada jūnijā/jūlijā.

Šajā ziņojumā ir apkopoti izmēģinājuma pētījumu rezultāti attiecībā uz jaunu datu vākšanas iespējamību un to statistisko kvalitāti, saistīto metodoloģiju un izmaksām un slogu dalībvalstīm.

Turklāt ziņojumā ir īsi izklāstīti 2020. gada martā veikta valstu apsekojuma rezultāti par statistiku attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Šā apsekojuma mērķis bija sniegt pārskatu par situāciju citās dalībvalstīs, kas nav septiņas valstis, kuras veica izmēģinājuma pētījumus.

2. IZMĒĢINĀJUMA PĒTĪJUMU REZULTĀTI ATTIECĪBĀ UZ STATISTIKU PAR PASAŽIERU PĀRVADĀJUMIEM

Izmēģinājuma pētījumiem bija divi nodevumi:

a. ziņojums, kurā sniegti komentāri pa metodoloģijas projekta īstenošanu, ierosināti metodoloģijas uzlabojumi un izvērtēta potenciālas pasažieru pārvadājumu statistikas datu vākšanas iespējamība, izmaksas, slogs un to statistiskā kvalitāte;

b. katrā valstī savāktie dati šādu tabulu izveidei:

- A1 (“Pārvadāto pasažieru skaits pēc iekāpšanas valsts, izkāpšanas valsts, transporta veida un kuģa veida”);
- A2 (“Upju kruīzi — pasažieru skaits, pasažierkilometri un braucienu skaits pēc iekāpšanas reģiona, izkāpšanas reģiona, kuģa valstspiederības un kruīza veida”);
- B1 (“Veiktais pasažierkilometru skaits pēc kuģa veida, kas nav upju kruīza kuģis”); un
- C1 (“Valstī reģistrēto kuģu skaits pēc kuģa veida, kuģa pasažierietilpības un kuģa vecuma”).

2.1. DATU AVOTI UN METODOLOĢIJA

Šajā sadaļā ir sniegts kopsavilkums par septiņās valstīs, kuras veica izmēģinājuma pētījumus, izmantotajiem datu avotiem un metodoloģiju.

Austrija

Kuģu izsekošanai izmanto automātisko identifikācijas sistēmu (AIS), un tā ir kvalificējama kā datu avots; kuģī uzstādīts AIS transponders pozicionēšanas un identifikācijas vajadzībām nodrošina informācijas apmaiņu starp kuģiem. Lai uzturētu šo sistēmu, Austrijā ir 23 Donavas upes informācijas dienestu bāzes stacijas, kas uztver iekšējo ūdensceļu AIS datus. AIS datu kopas satur vienu datu kopu par vienu kuģi un vienu dienu; šīs datu kopas ir no AIS informācijas izgūti rezultāti, un tās ietver 23 mainīgos lielumus.

Kuģošanas sabiedrību nosaukumus iegūst no Statistikas uzņēmumu reģistra, lai gan ārvalstu kuģošanas sabiedrībām nav pienākuma informēt Austrijas iestādes, kad tās pārvadā pasažierus Austrijas teritorijā. AIS dati nodrošina informācija par visiem kuģiem, kas darbojas Donavas Austrijas daļā, tostarp datus un atrašanās vietas informāciju, taču ar ārvalstu sabiedrībām sazināties ir sarežģītāk.

AIS dati nav pietiekami, lai noteiktu iekāpšanas un izkāpšanas vietas ilgiem pārrobežu kruīziem, jo AIS dati tiek saņemti tikai saistībā ar Donavas Austrijas daļu un dažus kilometrus aiz robežas. Kustības grafiku un maršrutu noteikšanai var izmantot rasmošanu, un ar Austriju saistītu maršrutu meklēšanai parasti izmanto tīmekļa vietni www.cruisecompete.com. Ņemot vērā šīs tīmekļa vietnes vienkāršo un pārskatāmo izkārtojumu un darbību, tā ir labi piemērota rasmošanai. Turklāt informācija par prāmju kustības grafikiem un citiem vienas dienas braucieniem tika iegūta atsevišķu uzņēmumu tīmekļa vietnēs.

Saskaņā ar noteiktiem kritērijiem reģistrēšanās kuģu reģistrā var būt gan obligāta, gan neobligāta. Izmēģinājuma pētījumā atklājās, ka reģistra kvalitāte nav pietiekama, lai nodrošinātu C1 datu kopai prasītos datus; turklāt reģistrs tā pašreizējā formā ir pieejams vienīgi papīra formātā, kaut tiek plānota reģistra digitalizācija.

Citi pasažieru datu avoti ir *Viadonau* (kas brīvprātīgi sava gada pārskata vajadzībām vāc pasažieru datus par vienas dienas brauciena kuģiem), *Donauraum Wien* (kas par katru kuģi nodrošina gada agregātu par pasažieru skaitu) un slūžas uz Vācijas/Austrijas robežas (kas publicē pasažieru skaitu un datus par to kuģu skaitu, kuri dodas cauri šīm slūžām).

Datu vākšanas metodoloģija atšķīrās starp upju kruīzu sabiedrībām un citām kuģniecības sabiedrībām, kuras piedāvā pasažieru pārvadājumus.

Notika sazināšanās ar piecām Austrijā reģistrētajām upju kruīzu sabiedrībām (ekspertu pārrunu, tālruņa sarunu un e-pasta sarakstes veidā). Lai apkopotu attiecīgus datus par pasažieru pārvadājumiem, kas nav upju kruīzi, tika sagatavota aptaujas anketa, un tika aizpildīta aptuveni puse no izsūtītajām 36 anketām.

Datu analīzes vajadzībām AIS dati tika kombinēti ar maršrutu datiem, un tika analizēti AIS dati attiecībā uz kruīzu kuģiem un vienas dienas brauciena kuģiem.

Lai iegūtu vispārējas aplēses par visu kuģu noslogojumu, tika izmantota informācija no AIS datiem un ostu sniegti papildu dati par pasažieriem. Aprēķins tika veikts, nosakot kuģus un to maksimālo pasažierietilpību.

Horvātija

Horvātija kā galvenos datu avotus norādīja ostu kapteiņu dienestus un ostu iestādes. Ostu kapteiņu dienesti vāc dažus datus par pasažieriem savām vajadzībām, izmantojot dažādus avotus, tai skaitā kuģu, ostu iestāžu un kuģu īpašnieku (pārvadātāju, pašvaldību u. c.) pārskatus par kuģu ierašanos un atiešanu. Sanāksmēs ar četru ostu kapteiņu dienestu pārstāvjiem tika secināts, ka ir pieejami dati par kuģu iepriekšējo un nākamo ierašanās vai atiešanas ostu. Šajās sanāksmēs tika arī secināts, ka ir pieejami dati par iekāpušo un izkāpušo pasažieru skaitu, kuģu veidiem un kuģu reģistrācijas valstīm. Tomēr dati par pasažieru pirmās iekāpšanas un pēdējās izkāpšanas ostām trīs no četriem dienestiem nav pieejami; viens dienests saņem šādu informāciju, taču saskaņā ar brīvprātības principu.

Attiecībā uz metodoloģiju Horvātija datu vākšanai piemēro teritorialitātes principu. Datus par visiem kuģiem, kas ierodas un atiet no Horvātijas iekšējo ūdensceļu ostām, vāc neatkarīgi no kuģa reģistrācijas valsts. Tādēļ pasažieru pārvadājumu datu vākšana atbilst kravu pārvadājumu statistikas vākšanas principiem, jo tā ietver datus par valsts un starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem.

Saistībā ar datiem par kuģu kruīziem informācija par pasažieru pirmās iekāpšanas un pēdējās izkāpšanas ostām nav pieejama, un nav iespējams noteikt iekāpšanas un izkāpšanas reģionu. Nākotnē tas var mainīties, kad būs pieejami administratīvi datu avoti. Attiecībā uz datiem par vienas dienas brauciena kuģiem, neliela apmēra pārvadājumiem būtu jānosaka ziņošanas robežvērtība, ņemot vērā izmaksu lietderību un konfidencialitāti. Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem uz prāmjiem ostu kapteiņu dienesti vāc datus par pasažieru skaitu savām vajadzībām un katru gadu pieprasa datus no kuģu īpašniekiem, koncesionāriem, pašvaldībām un prāmju satiksmes uzņēmumiem; Horvātija uzskata, ka prāmju definīcijai ir jābūt detalizētākai.

Vācija

Statistikas uzņēmumu reģistrs ir kvalificējams kā datu avots, un to izmanto, gan lai analizētu uzņēmumu kopumu, gan lai sagatavotu un koordinētu apsekojumus. Tajā ir iekļauta informācija par juridiskajām vienībām, sabiedrībām un to vietējām struktūrvienībām, kā arī saikni starp reģistra vienībām. Vēl viens datu avots ir uzņēmējdarbības strukturālā statistika, kas sniedz informāciju par ražošanu, izmaksu struktūru, pamatlīdzekļiem, nodarbinātību un ikgadēju informāciju pa uzņēmējdarbības demogrāfiju.

Katru gadu tiek veikti tādu uzņēmumu apsekojumi, kuri veic pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem. Tie ietver informāciju par iekšējās kuģošanas veidu, iekšējās kuģošanas jomā nodarbināto personu skaitu, darbības apgrozījumu un kuģu skaitu, noslodzi, pasažierietilpību un dzinēja jaudu.

Turklāt ir pieejami ceturkšņa apgrozījuma dati attiecībā uz pasažieriem iekšējos ūdensceļu maršrutos, un nav paredzams, ka Regulas (ES) 2019/2152 par Eiropas uzņēmējdarbības statistiku[4] īstenošana mainīs pašlaik sniegto datu saturu.

Reinas kuģniecības centrālā komisija nodrošina tirgus uzraudzības datus par kuģošanu Eiropas iekšējos ūdensceļos, tostarp informāciju par flotes lielumu un upju kruīzu un vienas dienas brauciena kuģu piedāvājumu un pieprasījumu. Turklāt Upju kruīzu interešu kopiena publicē pamatinformāciju par upju kruīzu nozari.

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2152 (2019. gada 27. novembris) par Eiropas uzņēmējdarbības statistiku, ar ko atceļ 10 tiesību aktus uzņēmējdarbības statistikas jomā (OV L 327, 17.12.2019., 1. lpp.).

Vācijas sniegtā statistika ietver tikai tās sabiedrības, kuras ir reģistrētas Vācijā, tāpēc trūkst informācijas par ārvalstu sabiedrību sniegtiem pakalpojumiem.

Centrālajā iekšējo ūdensceļu inventarizācijas lietā (*ZBBD*) ir sniegti administratīvi dati par kuģu floti C1 tabulas vajadzībām, un no tās var iegūt informāciju vajadzīgajā detalizācijas pakāpē.

Tā kā nebija iespējams noteikt datu avotu, kas strukturētā, pilnīgā un uzticamā veidā saturētu informāciju par ārvalstu sabiedrībām, pētījums tika veikts tikai attiecībā uz Vācijā reģistrētām sabiedrībām.

Attiecībā uz metodoloģiju tika pētīti alternatīvi datu avoti (piemēram, administratīvi avoti), taču tika secināts, ka šādi alternatīvi avoti nav pieejami.

Apsekojuma vajadzībām tika sagatavota tiešsaistes aptaujas anketa, kura tika izstrādāta tā, lai to varētu lietot visi uzņēmumi neatkarīgi no to tirgus segmenta. Kā apsekojuma vienības tika izmantotas šo uzņēmumu juridiskās vienības, kā paredzēts valsts noteikumos par statistikas vienībām.

Uzņēmumu apsekojumā kvantitatīva informācija netika vākta. Tā vietā uzņēmumiem tika vaicāts, vai attiecīgie dati ir pieejami un kādas būtu šādu datu vākšanas izmaksas. Šāda pieeja tika izvēlēta, jo nepastāv iespējas likt uzņēmumiem sniegt informāciju.

Nīderlande

Datu avotu iegūšanai kā atskaites punkts tika izmantoti dati par kuģiem — vairākām iestādēm ir jāreģistrē ar kuģiem saistīta informācija. Tomēr lielākā daļa informācijas nav aktuāla vai arī iestādes nevar sniegt visaptverošu pārskatu par nepieciešamo informāciju. Esošos datus varētu izmantot, lai sagatavotu C1 tabulu, un vēlāk tos varētu papildināt ar kuģu operatoru sniegto informāciju.

Vēl viens avots ir informācija par pasažieru pārvadājumiem. Upju informācijas sistēmā tiek veikta informācijas apmaiņa par kuģiem, kas kursē iekšējos ūdensceļos, tostarp informācija par pasažieru pārvadājumiem, maršrutiem un noslogojumu. Tā kā tikai neliela daļa pasažieru kuģu ir reģistrēti Upju informācijas sistēmā, dati nav pietiekami kvalitatīvi. Pārvadātāji var pēc brīvprātības principa iesniegt datus par AIS sistēmā reģistrēto kuģu pasažieru skaitu un, tā kā šiem datiem ir ierobežota piekļuve, visticamāk, AIS dati ir nepilnīgi.

Vēl viens atsauces datu avots ir informācija par uzņēmumiem, un izmēģinājuma pētījumā kā kopa izlases veidošanai tika izmantoti reģistrā iekļauti uzņēmumi. Tomēr problēmu rada tas, ka reģistrā ir iekļauti tikai tie uzņēmumi, kuriem pasažieru pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ir to galvenā darbības joma, un tas nesatur informāciju par kuģiem, kas pieder uzņēmumiem vai kurus tie ekspluatē.

Dati tika vākti tīmekļa aptaujas veidā, piemērojot vairāk nekā 12 pasažieru robežvērtību. Uz tīmekļa aptauju atbildēja aptuveni 50 % respondentu.

Aptaujas atbildes liecina, ka nepastāv skaidras atšķirības starp prāmju un pilsētu un reģionālo transportu. Tāpēc ir ieteicams vai nu precīzāk definēt prāmja jēdzienu, vai arī apvienot prāmju un pilsētu un reģionālo transportu vienā kategorijā.

Polija

Datus par pasažieru pārvadājumiem ieguva ar aptaujas anketas palīdzību, kuru izsūtīja tieši Polijā reģistrētiem uzņēmumiem, kuri veic pasažieru pārvadājumus. Tādējādi pētījums neietvēra ārvalstīs reģistrētus uzņēmumus, kas pārvadā pasažierus pa Polijas iekšējiem ūdensceļiem. Polija saskaņā ar Polijas saimnieciskās darbības klasifikāciju Valsts oficiālajā komercreģistrā atlasīja tos uzņēmumus, kuru galvenās reģistrētās darbības jomas ir pasažieru pārvadājumi un kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem. Operatoriem, kuri sniedz pasažieru pārvadājumu pakalpojumus pa iekšējiem ūdensceļiem, tika nosūtīta tiešsaistes elektroniska aptauja.

Dati par Polijā reģistrētiem pasažieru kuģiem, kas kursē pa iekšējiem ūdensceļiem, tika iegūti no iekšējo ūdensceļu iestāžu reģistriem. Iekšējo ūdensceļu upju kruīza kuģu un vienas dienas brauciena kuģu nošķīrums tiešā veidā neizriet no reģistra, bet gan no reģistrēto kuģu tehniskās dokumentācijas. Polijā kuģi tiek reģistrēti pēc kuģa veida, nevis to veiktajām funkcijām. Pamatojoties uz tehniskajiem datiem, kuģi, kuros ir 12 un vairāk pasažieru sēdvietu, tiek iedalīti kuģos ar pasažieru kajītēm un bez tām. Reģistrētos transporta kuģus nav iespējams nošķirt no pilsētu transporta kuģiem, jo šādus pakalpojumus var sniegt gan kuģi, kas ir reģistrēti kā iekšējo ūdensceļu dienas kruīza kuģi, gan kuģi, kas reģistrēti kā citi kuģi, kas nesniedz kruīza pakalpojumus.

Attiecīgā satura meklēšanai un tādu uzņēmumu noteikšanai, kas saskaņā ar Polijas saimnieciskās darbības klasifikāciju nodarbojas ar "Pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem" un "Kravu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem", tika izmantota arī rasmošana.

Papildus tam apsekojuma izstrādes vajadzībām tika izmantota informācija no nozares žurnāliem, apvienībām, iniciatīvām un iestādēm, kuras ir saistītas ar iekšējo ūdensceļu transportu, kā arī informācija, kas tika gūta, veicot plašsaziņas līdzekļu analīzi.

Pārbaudes nolūkos vēl viens avots, kas tika izmantots apsekojuma izstrādes gaitā, bija informācija, kas tiek iegūta no reizi ceturksnī obligāti veicamiem apsekojumiem par iekšējo ūdensceļu transporta nozarē iesaistīto kuģu skaitu.

No visiem transporta veidiem pasažieru pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem veido tikai 0,3 % no pārvadāto pasažieru kopskaita, izņemot sabiedrisko transportu. Tāpēc valsts iekšējiem ūdensceļiem pasažieru pārvadājumu nozarē Polijā ir niecīga nozīme.

Rumānija

Dati tika vākti, 2019. gadā veicot ceturkšņa apsekojumu, lai iegūtu statistikas rādītājus par iekšējo ūdensceļu transportu. Šā projekta ietvaros iestādes izstrādāja datu vākšanas IT rīku, pamatojoties uz *Eurostat* metodoloģiju.

Datus par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem vāca no operatoriem, kuriem ir atļauts sniegt šāda veida pārvadājumu pakalpojumus un kuri paši reģistrējās apsekojumā; datus par iekšējo ūdensceļu kruīziem vāca no reģionālajiem ostu kapteiņiem un no pilnvarotiem uzņēmumiem.

Ar aptaujas anketu tika savākti dati A1, A2 un B1 datu kopu rādītāju vajadzībām. Dati par reģistrētajiem pasažieriem attiecas uz pasažieriem, kurus pārvadājuši iekšējo ūdensceļu kuģi. B1 datu kopā pasažierkilometru rādītāju aprēķina, summējot rezultātus, ko iegūst, pasažieru skaitu reizinot ar šo pasažieru faktiski veikto attālumu kilometros. Pārvadāto pasažieru rādītājs ir agregēts A1 datu kopā, kur ir attēlots pasažieru kopskaits pēc sākumpunkta/galamērķa. Pasažierkilometru rādītāju attiecībā uz kruīzu pasažieriem A2 datu

kopā aprēķina pēc kruīza veida un Rumānijā veiktā attāluma. Dati ir agregēti pēc kruīza veida, kuģa valstspiederības, iekāpšanas/izkāpšanas reģiona un braucienu skaita.

Lai iegūtu informāciju par iekāpšanas un izkāpšanas ostām, no iekšējo ūdensceļu ostām, kas sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus, tika atlasītas ostas, kas nodrošina pasažieru pārvadājumus. Šo sarakstu papildināja ar ostām, kuru vienīgā darbība ir pasažieru pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem.

Dati par pasažieriem uz kruīza kuģiem, kas ceļo cauri ostām Donavas krastos, tika iegūti no reģionālo ostu kapteiņiem. Rumānijā veiktā attāluma noteikšanai tika izmantota informācija par kruīza sākumpunktu un galamērķi, kuru kuģa kapteinis paziņo reģionālās ostas kapteiņa pārstāvim. Kilometros izteikto attālumu aprēķināja, par pamatu izmantojot Donavas kuģošanas karti un iekšējo ūdensceļu ostu sarakstā norādīto ostu atrašanās vietu.

C1 datu kopai statistikas par valstī reģistrēto kuģu skaitu pēc kuģa veida, kuģa pasažierietilpības un kuģa vecuma pamatā bija Rumānijas Jūrlietu pārvaldes sniegtie dati.

Zviedrija

Viens no datu avotiem Zviedrijā ir Uzņēmējdarbības datubāze, un tā nodrošina atlasītus, uzņēmumu sniegtus datus. Vēl viens avots ir reģistrs (uzraudzības sistēma), kurā ir iekļauti kuģi, kuru pasažierietilpība ir 12 vai vairāk pasažieru, komerciāli kuģi, kas ir vismaz piecus metrus gari, un atpūtas kuģi, kuru garums pārsniedz 12 metrus. Šajā reģistrā obligāti jāreģistrē jebkādi pasažieru kuģi, un tas satur informāciju par reģistrētajiem īpašniekiem un pusi, kas reģistrēta kā uzņēmums. Turklāt kā datu avots ir kvalificējama Zviedrijas komerciālo kuģu, kas darbojas valsts līmenī, īpašnieku nozares organizācija, un, ņemot vērā ievērojamo pārklāšanos uzņēmumu un kuģu ziņā, tā papildina pārējos avotus. Turklāt informāciju par maršrutiem un sabiedriskā transporta prāmju reisu atiešanas biežumu var iegūt, izmantojot Zviedrijas sadarbības sistēmu ar sabiedriskā transporta uzņēmumiem. Kuģu atrašanās vietu var arī skatīt, izmantojot AIS transponderus, un sekot to kustībai.

Attiecībā uz metodoloģiju informācijas vākšanai par kuģi, veikto attālumu un pasažieru skaitu tika izmantota tiešsaistes aptaujas anketa. Respondentu atsaucības līmenis bija 50 %, un dati bija pietiekami, lai izdarītu secinājumus par datu vākšanu nākotnē.

Ņemot vērā Zviedrijas unikālos apstākļus attiecībā uz ceļošanu pa jūras piekrastes ūdeņiem, Zviedrija kā papildu kuģu kategoriju ierosina ieviest jēdzienu "Arhipelāgu satiksme".

2.2. IESPĒJAMĪBA, IZMAKSAS, SLOGS UN STATISTISKĀ KVALITĀTE

Šajā sadaļā ir sniegts kopsavilkums par septiņu valstu novērtējumiem attiecībā uz datu vākšanas iespējamību, izmaksām, slogu un statistisko kvalitāti.

Austrija

Attiecībā uz upju kruīziem uzskatāms, ka ir iespējams iegūt statistiku par pasažieru pārvadājumiem, kombinējot AIS datus, rasmošanas metodes un kuģu noslogojuma datus. Pārrunās ar vairākām Austrijas sabiedrībām tika iegūta papildu informācija par šo nozari; tomēr Austrijā reģistrētas kruīza sabiedrības ir maza daļa no kruīza sabiedrībām, kas darbojas šajā valstī, tāpēc pasažieru datu vākšana tikai no šīm sabiedrībām nebūtu pietiekama.

Attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, kas nav upju kruīzi, uzskatāms, ka aptaujas anketas izstrāde ir atbilstošs veids, kā iegūt attiecīgo statistiku. AIS datus varētu izmantot arī kilometru noteikšanai un ziņoto attālumu pārbaudei.

Austrija ierosina izveidot kuģu reģistru pēc reģistrācijas valsts un to izveidot, pamatojoties vienīgi uz AIS datiem. Tā kā pašlaik Austrijā nav kuģu reģistra ar aktualizētiem datiem, varētu vai nu izveidot jaunu reģistru, pamatojoties uz AIS informāciju par Austrijā reģistrētiem kuģiem, vai arī varētu digitalizēt un atjaunināt esošo kuģu reģistru.

Ja datus par pasažieriem vāktu regulāri, būtu jāizveido atbilstoša IT infrastruktūra, kas būtu līdzvērtīga citu datu vākšanai izmantotajām sistēmām. Turklāt ir jāapsver izmaksas, ko radīs attiecīgs sākotnējās apstrādes laiks. Šīs izmaksas ir īpaši augstas pirmajam datu vākšanas gadam. Turklāt būtu jāņem vērā rasmošanas programmu izveidei un uzturēšanai nepieciešamie resursi.

Lai nodrošinātu statistisko kvalitāti un uzlabotu metodoloģiju, būtu jābūt pienākumam nosūtīt AIS datus, nevis informāciju par kuģa pasažierietilpību. Turklāt, nosūtot informāciju tikai par iekāpšanas reģionu un izkāpšanas reģionu kā kruīza tālāko punktu, tiktu samazināta aprēķinātā attāluma rādītāja vērtība. Šo problēmu varētu novērst, ja valstis varētu nosūtīt informāciju par kruīzu pasažierkilometriem, kā tas tiek darīts attiecībā uz kravu pārvadājumiem.

Horvātija

Pasažieru datu vākšana kopumā ir uzskatāma par iespējamu. Tomēr vairumā gadījumu dati par iekāpšanas un izkāpšanas valsti/reģionu nav pieejami vai ir pieejami tikai daļēji, un nav iespējams noteikt katra kruīza veidu. Tāpēc labāk būtu vākt un publicēt datus par pasažieru satiksmi iekšējo ūdensceļu ostās, nevis datus par pārvadāto pasažieru skaitu, jo katrā ostā ir pieejami dati par iekāpušajiem un izkāpušajiem pasažieriem.

Izmaksas, ko radītu regulāri veikti statistiskie apsekojumi par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, būtu pieņemamas, tāpat arī ostu kapteiņu dienestiem radītais ziņošanas slogs. Izmaksas un ziņošanas slogu vēl vairāk samazinātu apsekojuma digitalizācija un ministrijas administratīvo datu izmantošana.

Horvātija secina, ka izmēģinājuma pētījumā savāktajiem datiem ir laba kvalitāte.

Vācija

Attiecībā uz iespējamību dažos gadījumos var izmantot administratīvos datus vai tādi kļūs pieejami nākotnē kā datu avots bez nepieciešamības veikt uzņēmumu apsekojumu. Tomēr uzņēmumu apsekojums ir nepieciešams, lai iegūtu datus par pasažieru pārvadājumu raksturlielumiem A1, A2 un B1 tabulu vajadzībām.

Statistikas kvalitātes ziņā uzņēmumi atzīmēja vairākas ziņošanas problēmas. Attiecībā uz datu pieprasījumu B1 trīs piektdaļām uzņēmumu nav informācijas, kas vajadzīga, lai aprēķinātu pasažierkilometrus. Aptuveni pusei uzņēmumu nav informācijas, kas vajadzīga A1 un A2 tabulām. Tādēļ uzņēmumiem būs jābalstās uz aplēsēm, un tas ietekmēs informācijas kvalitāti. Šo iemeslu dēļ varētu apsvērt ziņošanu ik pēc vairākiem gadiem.

Problēmu, ko rada tas, ka vietējos pārvadājumu pakalpojumus sniedz ārvalstu uzņēmumi, varētu atrisināt, izveidojot Eiropas uzņēmumu reģistru.

Attiecībā uz slogu uzņēmumiem ir jāpieprasa tikai nepieciešami raksturlielumi, jāsamazina slogs mazajiem uzņēmumiem un no pārskatu sniegšanas pienākuma jāatbrīvo mikrouzņēmumi. Kā robežvērtība būtu jānosaka 12 pasažieru ietilpība.

Tiek lēsts, ka iekšējo ūdensceļu pasažieru pārvadājumu projekta ikgadējās izmaksas uzņēmumiem ir aptuveni 100 000 EUR. Valsts iestādēm un statistikas birojam kopējās vienreizējās izmaksas būs aptuveni 640 000 EUR, un gada darbības izmaksas būs aptuveni 135 000 EUR.

Nīderlande

Nīderlande uzskata, ka ir iespējams iegūt statistiku par pasažieru pārvadājumiem, un daudzas puses, ar kurām tā sazinājās pētījuma kontekstā, ir izrādījušas interesi par attiecīgo statistikas informāciju. Tomēr ir jāveic papildu izpēte, lai kuģus saistītu ar uzņēmumiem un izlases datus attiecinātu uz visu kopu. Lai gan no uzņēmumiem var iegūt lielāko daļu mainīgo lielumu, pastāv bažas attiecībā uz pasažierkilometriem, jo apsekojums parādīja, ka šādus datus bija sarežģīti iegūt par uzņēmumiem, kuri veic vienas dienas braucienus. Pašreizējā datu bāzē datu kvalitāte attiecībā uz kuģu raksturlielumiem nav pietiekama, bet to varētu uzlabot ilgtermiņā, ja tiktu izmantota atjaunināta Eiropas kuģu datubāze.

Saistībā ar statistikas kvalitāti pastāv problēmas attiecībā uz ārvalstu uzņēmumu darbību Nīderlandes ūdensceļos, kā rezultātā netiek pietiekami aptverti ārvalstu uzņēmumi. Īpaša problēma ir dati par pasažieru skaitu un pasažierkilometriem, ko vismaz daļēji varētu atrisināt, apmainoties ar datiem par attiecīgajiem Eiropas uzņēmumiem. Tā kā ārvalstu uzņēmumi Nīderlandē nodrošina ievērojamu daļu pasažieru pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem, jo īpaši upju kruīzu tirgus segmentā, būtu jāizstrādā metodoloģija, lai kompensētu trūkstošos datus.

Nīderlande iesaka piemērot pasažierietilpības robežvērtību 12 pasažieru līmenī, piemērot papildu ierobežojumu, lai tiktu iekļauti vienīgi motorizēti kuģi, nevis burukuģi, un apsvērt iespēju jēdzienu "kuģa veids" aizstāt ar "brauciena veids". Tiek ierosināts datus vākt katru gadu un apsekojumu veikt gada sākumā. Būtu jāpiemēro arī "teritorialitātes princips".

Nīderlande uzsver, ka ir svarīgi neradīt pārmērīgu slogu mazākiem uzņēmumiem vai uzņēmumiem ar sarežģītu maršrutu modeli, piemēram, neprasot tiem sniegt pārskatus katru gadu.

Izmaksas jaunas statistikas vākšanai par pasažieru pārvadājumiem ietver turpmāku metodoloģisku izpēti, izlases datu attiecināšanu uz visu kopu un jauna apsekojuma un analīzes izstrādi un īstenošanu. Tiek lēsts, ka aptuvenās izmaksas ir 76 000 EUR.

Polija

Pasažieru statistikas vākšana attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem būtībā ir iespējama, lai gan tai ir ierobežojumi.

A1 datu kopa neietver datus par to pasažieru skaitu, kuri pārvadāti pa iekšējiem ūdensceļiem ar upju kruīzu kuģiem, jo izmēģinājuma pētījumā iekļautie uzņēmumi neizmantoja šāda veida kuģus. Turklāt pasažieru pārvadājumi netika veikti ar kuģiem, kas datu kopā klasificēti kā "nezināms". Pamatojoties uz pasažieru pārvadājumu tirgus analīzi, informācija B1 datu kopai tika iegūta par upju kruīzu kuģiem, kas ir reģistrēti ārvalstīs un kas ienāk arī jūras ostās.

Ar izmēģinājuma pētījuma palīdzību bija iespējams izstrādāt A1 un B1 datu kopas. Tomēr, pamatojoties uz datiem, kas tika iegūti no ostas iestādes, nav iespējams aizpildīt A2 datu kopu, jo zināms ir tikai to pasažieru skaits, kuri ir atgriezušies uz klāja pēc izkāpšanas, tāpēc kopējais pārvadāto pasažieru skaits nav zināms. Vēl viena problēma ir tas, ka datus par pasažieru skaitu sniedz ostas kapteiņa dienests par visu mēnesi kopā un nevis atsevišķi par katru kruīzu.

C1 datu kopu bija iespējams izstrādāt, pamatojoties uz apsekojumā gūtajiem datiem. Oficiālā statistika sniedz informāciju par valstī reģistrēto pasažieru kuģu skaitu, taču šie dati neietver dalījumu pēc kuģa veida, konkrētajam veidam norādīto kuģa vecumu un pasažierietilpību. Par iekšējo ūdensceļu kuģu reģistru uzturēšanu atbildīgas ir iekšējo ūdensceļu iestādes.

Pamatojoties uz iegūtajiem datiem, no reģistrētajiem kuģiem nebija iespējams nošķirt pilsētu satiksmes kuģus.

Izmēģinājuma pētījumā gūto rezultātu kvalitāte tika novērtēta kā apmierinoša. Attiecībā uz uzņēmumiem dati par pārvadāto pasažieru skaitu tiek aprēķināti pēc pārdoto biļešu skaita un noslogojuma faktora. Arī pieejamie dati par reģistrētajiem pasažieru kuģiem, kas kuģo iekšējos ūdensceļos, tika vērtēti kā atbilstoši. Dati tika iegūti no administratīvajiem reģistriem saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

Attiecībā uz konstatētajām grūtībām lielākā problēma bija pareiza to uzņēmumu identificēšana, kuri nodarbojas ar pasažieru pārvadājumiem. Turklāt uzņēmumi, kuri ar to nodarbojas, bieži neveic apsekojumā ietverto datu stingru uzskati. Tādēļ šie dati bieži tiek aplēsti, par pamatu izmantojot kuģa vidējo pasažierietilpību, kas rada problēmas pārliecināties, vai tie ir pareizi.

Attiecībā uz izmaksām un slogu daudzus gadus ir veikts pētījums ar šaurāku tvērumu attiecībā uz pasažieru kuģiem, kas reģistrēti kuģošanai pa iekšējiem ūdensceļiem. Ņemot vērā to datu tvērumu, kas pašlaik iegūti no oficiālās statistikas, kuras pamatā ir administratīvu avotu sekundāra izmantošana, papildu slogs, ko radītu pētījuma tvēruma paplašināšana, tika vērtēts kā niecīgs. Turklāt administratīvo avotu izmantošana jaunas statistikas izstrādei nerada ievērojamas izmaksas.

Ja tiktu paplašināts pašreizējā pētījuma tvērums, lai iekļautu informāciju par iekšējo ūdensceļu pasažieru pārvadājumu virzienu un uzņēmumiem, kuri sniedz prāmju pārvadājumu un pilsētu transporta kuģu pakalpojumus, tas radītu papildu slogu un izmaksas uzņēmumiem. Tomēr, tā kā tas nozīmētu tikai esošā apsekojuma paplašināšanu, papildu slogs būtu nenozīmīgs.

Rumānija

Lai vāktu datus, teritoriālajiem statistikas birojiem pa pastu tika nosūtīta statistikas aptaujas anketa, metodoloģiskās pieejas apraksts un papildu specifikācijas.

Mainīgie lielumi attiecībā uz pasažieru skaitu pēc kuģa veida valsts transporta sektorā bija pieejami, un tos respondenti sniedza saskaņā ar metodoloģiskajām prasībām; šos mainīgos lielumus var iekļaut parastajā datu sagatavošanas procesā. Datu vākšana attiecībā uz pārvadāto pasažieru skaitu pēc iekāpšanas/izkāpšanas ostas tika veikta bez jebkādām apstrādes problēmām.

Datu vākšana un sagatavošana par vienas dienas brauciena kuģiem, prāmjiem un pilsētu un reģionālās satiksmes kuģiem ir iespējama un to varētu regulāri (reizi ceturksnī un/vai reizi gadā) organizēt. Turklāt attiecībā uz Rumānijas Jūrlietu pārvaldē reģistrēto kuģu skaitu bez

jebkādām metodoloģijas interpretācijas problēmām tika veikta detalizēta mainīgo lielumu vākšana par kuģu pasažierietilpību un vecumu. Tāpēc C1 datu kopas aizpildīšanai nepieciešamos datus var savākt un nosūtīt reizi gadā.

Tomēr pietiekamā datu kvalitātē datus nevarēja savākt par kruīza kuģiem, kas kuģo pa iekšējiem ūdensceļiem. Ar to saistītās grūtības galvenokārt attiecas uz Donavas kruīzu pasažieru datu uzticamību, un tās rodas informācijas apstrādes subjektivitātes dēļ; tās ietver brauciena sākumpunkta/galamērķa noteikšanu, veikto attālumu, pasažieru skaitu un kruīza veidu. Attiecīgi šāda veida dati par kruīzu kuģiem tiks izslēgti no ikgadēji sagatavojamo datu kopuma.

Par citiem pasažieru pārvadājumu statistikas vākšanas papildu sloga veidiem netika ziņots, un par papildu izmaksām komentāru nebija.

Zviedrija

Zviedrija apstiprina, ka ir iespējams vākt datus par visiem pārvadātajiem pasažieriem un veiktajiem kilometriem, lai varētu aprēķināt pasažierkilometrus. Kaut arī daži respondenti pasažierkilometrus pašlaik neskaita, mainot sistēmu konfigurāciju, šādus datus būtu iespējams iegūt. Tāpēc, kaut ar zināmām grūtībām, ir iespējams iegūt statistiku par pasažieriem kuģu satiksmē pa iekšējiem ūdensceļiem. Šīs grūtības galvenokārt ir saistītas ar datiem par pasažierkilometriem un kuģa veida datu izpaušanu.

Attiecībā uz statistikas kvalitāti Zviedrija nevarēja nodrošināt pilnīgus datus A1 un A2 tabulām attiecībā uz upju kruīzu kuģiem ar nakšņošanas kajītēm, kaut gan šādus sarežģījumus varētu pārvarēt, izmantojot modificētu sadalījumu. Turklāt reģistra datus nevar izmantot, lai nodrošinātu visus C1 tabulai nepieciešamos datus. Trūkst datu par upju kruīzu kuģiem, vienas dienas brauciena kuģiem un pilsētu/reģionālās satiksmes kuģiem, savukārt pārskatus var sniegt tikai par kuģiem, kas ir klasificēti kā prāmji.

Attiecībā uz jebkādu turpmāku datu vākšanas procesu būs skaidri jānorāda šādu datu vākšanas iemesls. Pastāvīgi veicama apsekojuma gadījumā būs jānosaka ziņošanas pienākums.

Attiecībā uz slogu lielākā daļa respondentu spēja ātri sniegt pieprasīto informāciju, un lielākā daļa respondentu ziņoja, ka aptaujas anketa tiem nešķita ļoti sarežģīta. Tāpēc Zviedrija secina, ka ziņošanas slogs ir mērens.

Lai mazinātu slogu respondentiem un samazinātu izmaksas, datus varētu iegūt no AIS un tādējādi aprēķināt pasažierkilometrus. Attiecībā uz priekšrocībām lietotājiem statistiku par pasažieru satiksmi varētu izmantot tendenču uzraudzības, tirgus attīstības un vispārējas ārējas uzraudzības vajadzībām.

Zviedrija uzskata, ka izmaksas, kas mērītas kā viena respondenta patērētais laiks, ir relatīvi zemas, un tiek lēsts, ka tās ir mazākas par 60 000 SEK vienam apsekojumam.

2.3. IZMĒĢINĀJUMA PĒTĪJUMU REZULTĀTU KOPSAVILKUMS

Septiņi izmēģinājuma pētījumi sniedz pārskatu par iekšējo ūdensceļu pasažieru pārvadājumu datu vākšanas iespējamību. Tālāk ir apkopoti iesaistīto valstu galvenie komentāri, kuri tika sniegti to detalizētajos ziņojumos.

Minētie pētījumi liecina, ka šajās septiņās valstīs pastāv ievērojamas iekšējo ūdensceļu pasažieru pārvadājumu datu vākšanas atšķirības, tāpēc nav korekti salīdzināt visus iegūtos rādītājus.

Pētījumos tika atklāti daudzi un dažādi datu avoti, kurus varētu izmantot, lai iegūtu statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Visbiežāk tika minēti tādi avoti kā rasmošana, plašāka AIS sistēmu izmantošana un kuģu reģistri. Citi nozīmīgi avoti ir ostu kapteiņu dienesti, ostu iestādes, statistikas uzņēmumu reģistri, uzņēmējdarbības strukturālā statistika, dati par īstermiņa apgrozījumu, Upju informācijas sistēma un ārēji datu nodrošinātāji.

Esošie administratīvie dati nav pietiekami visaptveroši, lai atbilstu statistikas pareizas vākšanas prasībām. Lai papildinātu dažādos avotus un iegūtu pilnīgākus un standartizētākus datus, būtu jāveic mērķtiecīgi apsekojumi. Nepieciešamais papildu mērķtiecīgu apsekojumu veikšanas apmērs katrā no septiņām valstīm atšķiras.

Pašreizējie avoti ir jāuzlabo attiecībā uz datu apjomu un kvalitāti, lai sniegtu A1 tabulai ("Pārvadāto pasažieru skaits pēc iekāpšanas valsts, izkāpšanas valsts, transporta veida un kuģa veida"), A2 tabulai ("Upju kruīzi — pasažieru skaits, pasažierkilometri un braucienu skaits pēc iekāpšanas reģiona, izkāpšanas reģiona, kuģa valstspiederības un kruīza veida"), B1 tabulai ("Veiktais pasažierkilometru skaits pēc kuģa veida, kas nav upju kruīza kuģis") un C1 tabulai ("Valstī reģistrēto kuģu skaits pēc kuģa veida, kuģa pasažierietilpības un kuģa vecuma") nepieciešamo informāciju. Pašreizējā posmā visus mainīgos lielumus visas septiņas valstis nevarēja nodrošināt.

Izmēģinājuma pētījumos ir norādīts uz kvalitātes problēmām saistībā ar administratīvo datu nepilnībām un uzņēmumu ziņošanu. Īpašas problēmas tika noteiktas attiecībā uz pasažierkilometriem, jo daudzi uzņēmumi nespēj sniegt visu pasažierkilometru aprēķināšanai nepieciešamo informāciju; bieži tika minētas arī ziņošanas grūtības par vienas dienas braucieniem un vidējo kuģu noslogojumu. Turklāt dažiem uzņēmumiem nav visas prasītās informācijas attiecībā uz kuģu čarterreisiem vai noteiktiem biļešu piedāvājumiem. Ņemot vērā šīs nepilnības, uzņēmumiem ir jāveic aplēses, kas ietekmē to sniegtās informācijas kvalitāti.

Kuģu reģistru informācijas nepilnības ietekmē ziņošanu par kuģiem, un viens no veidiem, kā vākt datus par kuģiem, ir apsekojumus tieši saistīt ar uzņēmumu reģistriem. Tādējādi kuģi tiek identificēti pēc uzņēmumiem, kas ir to īpašnieki. Tomēr uzņēmumu reģistros ir iekļauti tikai tādi uzņēmumi, kuriem pasažieru pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ir atzīmēti kā to galvenā darbība, kā norādīts NACE 2. redakcijas 50.30 klasē. Tādēļ netiks iekļauti uzņēmumi, kuri pasažieru pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem nodrošina kā sekundāru darbību, lai gan tie veido ievērojamu šī transporta veida daļu.

Pētījumos kā īpaša problēma tika norādīta ziņošana par ārvalstu uzņēmumu nodrošinātu iekšzemes transportu. Ārvalstu uzņēmumiem nav pienākuma informēt valsts iestādes, kad tie veic pasažieru pārvadājumus. Trūkst uzticamas un strukturētas informācijas par ārvalstu uzņēmumiem un to sniegtajiem pakalpojumiem, un ārvalstu uzņēmumu nodrošināta iekšzemes transporta problēmu varētu novērst ar Eiropas kuģu reģistra palīdzību.

Kopumā prasības nodrošināt detalizētus datus ir jāapvieno ar metodoloģijas vienkāršošanu, lai mazinātu slogu uzņēmumiem. Izmēģinājuma pētījumus iesniegušās valstis uzsvēra nepieciešamību ierobežot datu vākšanas slogu, kas ir īpaši liels mazākiem uzņēmumiem. Šo slogu var mazināt dažādos veidos: kuģa pasažierietilpības robežvērtību varētu noteikt vairāk nekā 12 pasažieru līmenī; attiecībā uz pārvadājumu darbībām varētu ieviest ziņošanu ik pēc vairākiem gadiem; mazos uzņēmumus varētu atbrīvot no ziņošanas pienākuma. Slogu varētu

samazināt vēl vairāk, ierobežojot tvērumu tikai attiecībā uz motorizētiem kuģiem. Tādējādi ziņojumi nebūtu jāsniedz par burukuģiem, kuru operatori parasti ir mazāki uzņēmumi un kuru veikto braucienu maršruti ir ļoti daudzveidīgi.

Ņemot vērā definīciju problēmas, prāmjiem varētu noteikt precīzāku definīciju vai arī prāmju transportu varētu apvienot ar pilsētu/reģionālā transporta kategoriju. Ņemot vērā unikālos apstākļus, kādi attiecībā uz ceļošanu pa ūdeņiem pastāv Zviedrijā, varētu apsvērt iespēju ieviest papildu kategoriju "Arhipelāgu satiksme".

Saskaņā ar pētījumos sniegto informāciju aplēstās datu vākšanas izmaksas dažādās valstīs ievērojami atšķiras. Neviena valsts skaidri nenorāda, ka izmaksas būtu nesamērīgas ar ieguvumiem, tomēr to starpā pastāv ievērojamas izmaksu atšķirības. Dažas valstis uzskata, ka pasažieru pārvadājumu datu vākšanu var viegli iekļaut to pašreizējā darbā, savukārt citas ņem vērā izmaksas, kas ir saistītas ar jaunu infrastruktūru, kura būtu jāizstrādā.

Kopumā, lai gan dažu datu trūkst, septiņos izmēģinājuma pētījumos secināts, ka datu vākšana A1, A2, B1 un C1 tabulu vajadzībām būtībā ir iespējama.

3. 2020. GADA MARTĀ VEIKTĀ APSEKOJUMA PAR PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU STATISTIKU REZULTĀTI

2020. gada martā *Eurostat* veica apsekojumu, lai no visām ES valstīm, kuras pārvadājumiem izmanto iekšējos ūdensceļus, gūtu pārskatu par dažādiem apsvērumiem saistībā ar pasažieru pārvadājumu statistiku. Jautājumi bija saistīti ar datu vākšanas izmaksām un papildu slogu, iemesliem nevākt pasažieru datus un datu vākšanas iespējamību nākotnē.

3.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Kopumā uz apsekojumu atbildēja 15 valstis. Deviņas no šīm valstīm atbildēja, ka tās jau vāc daļu datu par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, savukārt sešas norādīja, ka tās šādus datus nevāc.

3.2. IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU DATU VĀKŠANAS IZMAKSAS FINANSIĀLĀ UN CILVĒKRESURSU IZTEIKSMĒ

Valstīs, kuras pašlaik vāc statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, izmaksas un slogs netiek uzskatīti par nesamērīgiem. Trīs valstis datu vākšanas izmaksas novērtēja kā minimālas gan finansiālā, gan cilvēkresursu izteiksmē. Tomēr šīs valstis norādīja, ka pašreizējais darbaspēks ir neliels un ka darbu pie aptaujas anketas, datu vākšanas un pārbaudes un to agregēšanas un sagatavošanas publicēšanai veic vairākas nodaļas.

Dati tiek vākti ļoti ierobežotā un vispārīgā līmenī, jo šajā tirgus segmentā darbojas vien daži nelieli uzņēmumi. Statistikas pārskati tiek iesniegti attiecīgajām datu sagatavošanas struktūrvienībām, un tiek publicēti tikai tie dati, kas ir agregēti valsts līmenī.

Valstis atzīmēja, ka informāciju par pasažieru pārvadājumu statistikas izmaksām nevarēja sniegt atsevišķi, jo šādas izmaksas ir iekļautas transporta pa iekšējiem ūdensceļiem statistikas sniegšanas kopējās izmaksās, attiecībā uz ko dati tiek katru gadu vākti ar īpaša apsekojuma palīdzību. Viena valsts norādīja, ka finansiālie resursi galvenokārt ietver visus izdevumus, kuri ir tieši vai netieši saistīti ar statistikas vākšanu, piemēram, darbinieku algas, IT infrastruktūru, maksu par elektroenerģiju utt.

3.3. IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU DATU VĀKŠANAS PAPILDU SLOGS

Valstis ziņoja par dažāda veida papildu slogu, ar ko tām nācās saskarties, vācot datus par pasažieriem.

Trīs valstis atzīmēja, ka tām papildu slogs neradās.

Citas valstis norādīja uz valsts metodoloģijas izstrādi un uzsvēra slogu, ko rada papildu datu avotu noteikšana un informācijas apkopošana no dažādiem datu avotiem, kā arī vairākkārtēja sazināšanās ar respondentiem precizējumu veikšanai. Kā vēl viens papildu slogs tika noteikts laikposms, kas nepieciešams valsts tiesību aktu pieņemšanai, un laiks un finanšu resursi tika uzskatīti par galveno slogu, veicot statistikas informācijas sistēmu modernizēšanu un ieviešanu.

Vēl viens komentārs attiecās uz datu vākšanas avotiem. Izmantotie avoti bija gan administratīvie reģistri, ostas un reģionālās tūrisma komitejas, gan uzņēmumi, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus pa iekšējiem ūdensceļiem, un pašvaldības, kas pārvalda un sniedz transporta pakalpojumus.

Viena valsts atzīmēja, ka dati par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem tiek vākti, bet tos nevar apstrādāt. Cita valsts norādīja, ka tiek vākta tikai informācija par pārvadājumiem ar pasažieru kuģiem un prāmjiem, bet ne par pārvadājumiem ar kruīza kuģiem, vienas dienas brauciena kuģiem, ekskursiju kuģiem, t. s. ūdens autobusiem un taksometriem.

3.4. IEMESLI, KĀPĒC VALSTIS NEVĀC DATUS PAR PASAŽIERU PĀRVADĀJUMIEM PA IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM

Valstis, kuras nevāc datus par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, norādīja, ka trūkst lietotāju pieprasījuma pēc šādiem datiem. Kā cits iemesls tika minēts tas, ka to darīt nav juridiska pienākuma.

Viena valsts kā galveno argumentu pret pasažieru pārvadājumu datu vākšanu uzsvēra lielo administratīvo slogu lielajam skaitam mazo uzņēmumu, kuri darbojas šajā sektorā. Dati nav pieejami no citām valdības organizācijām (vai attiecīgi — komerciālām pusēm). Turklāt šīs konkrētās valsts iekšējos ūdensceļos darbojas ievērojams skaits ārvalstu uzņēmumu (ES un trešo valstu), un tas nozīmē, ka pastāv problēma iegūt datus no ārvalstu uzņēmumiem.

Viena valsts skaidri norādīja, ka pa tās iekšējiem ūdensceļiem pasažierus nepārvadā, jo valstī ir neliels skaits iekšējo ūdensceļu un tos izmanto vienīgi atpūtas nolūkos, savukārt divas citas valstis norādīja uz nelielo skaitu pasažieru, ko pārvadā pa iekšējiem ūdensceļiem.

3.5. IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU DATU VĀKŠANAS IESPĒJAMĪBA UN NODOMS VĀKT ŠĀDUS DATUS NĀKOTNĒ

To valstu starpā, kuras pašlaik nevāc datus par pasažieru pārvadājumiem, dažas minēja, ka datu vākšana tām radītu slogu, ņemot vērā iekšējo ūdensceļu pasažieru pārvadājumu nelielo apjomu, salīdzinot ar citiem transporta veidiem.

Trīs valstis, atbildot uz šo jautājumu, atsaucās uz savu izmēģinājuma pētījumu rezultātiem. Viena no šīm valstīm norādīja, ka pirms datu vākšanas uzsākšanas būtu jāapsver definīcijas un robežvērtības. Cita valsts uzskatīja, ka datu vākšana par pasažieru pārvadājumiem pa

iekšējiem ūdensceļiem ir iespējama tuvā nākotnē. Šī valsts norādīja, ka pašlaik notiek jaunas iekšējo ūdensceļu informācijas sistēmas izveides process, ko nākotnē varētu izmantot kā administratīvu datu avotu gan attiecībā uz kravu pārvadājumu, gan pasažieru pārvadājumu datiem.

Viena valsts apstiprināja savu nodomu sākt vākt datus par pasažieru transportu pa iekšējiem ūdensceļiem. Divas valstis piezīmēja, ka tās neplāno vākt šādus datus, savukārt divas citas valstis sāktu šādu datu vākšanu tikai tādā gadījumā, ja to paredzētu juridiski noteikts pienākums.

4. SECINĀJUMI

Komisija atzīmē, ka septiņos izmēģinājuma pētījumos ir rūpīgi izpētīta iespēja vākt datus par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Iesaistītās valstis secina, ka lielākā vai mazākā mērā datu vākšana par pasažieriem ir iespējama.

Pētījumos atklājās, ka parametri, kas katrā valstī ietekmē pasažieru datu vākšanu, ir atšķirīgi, piemēram, datu avoti, kuģu veidi, ko izmanto pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, un valstu fiziskā ģeogrāfija. Lai gan visos izmēģinājuma pētījumos ir noteikts plašs datu avotu loks — no administratīviem datiem līdz rasmošanai —, tajos arī atzīta nepieciešamība ierobežot ziņošanas slogu maziem uzņēmumiem. Pētījumos uzsvērts, ka ieguldītajiem pūliņiem ir jābūt samērīgiem ar iekšējo ūdensceļu pārvadājumu daļu attiecībā pret citiem pasažieru pārvadājumu veidiem. Tika paustas bažas arī par kvalitātes problēmām un datu trūkumu. Pastāv ievērojamas datu vākšanas izmaksu atšķirības starp dažādām valstīm, un tās ir saistītas ar to, cik lielā mērā katrā valstī iekšējos ūdensceļus izmanto pasažieru pārvadājumiem.

Izmēģinājuma pētījumi liecina, ka septiņās valstīs, kas piedalījās, līdz noteiktam apmēram būtu iespējams vākt datus par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, taču, to darot, datu vajadzība būtu jālīdzsvaro ar informācijas pieejamību un respondentiem radīto slogu.