KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 12.2.2021 r.
COM(2021) 59 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie wyników przeprowadzonych przez państwa członkowskie badań pilotażowych poświęconych statystykom dotyczącym przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/974

1. WPROWADZENIE I KONTEKST

W Europie śródlądowe drogi wodne odgrywają ważną rolę w systemie transportu i istnieje duże prawdopodobieństwo, że ich rola wzrośnie. W Unii Europejskiej śródlądowe drogi wodne występują w 20 państwach członkowskich, a w 12 spośród nich istnieje połączona sieć dróg wodnych.

W swoim sprawozdaniu w sprawie uwolnienia potencjału pasażerskiego transportu wodnego[1] Parlament Europejski podkreśla znaczenie statystyk dotyczących ładunku i pasażerów dla formułowania planów i strategii na rzecz sektora pasażerskiego transportu wodnego. Ponadto wzywa on Komisję Europejską do „opracowania systemu ujednoliconego gromadzenia danych statystycznych o wypadkach i incydentach z udziałem statków żeglugi śródlądowej, w tym w ruchu transgranicznym".

Komisja zamierza promować i wzmacniać konkurencyjną pozycję śródlądowych dróg wodnych w systemie transportu oraz ułatwiać ich włączenie do intermodalnego łańcucha logistycznego[2].

Rozporządzenie (UE) 2018/974 [3] nie obejmuje statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Kluczową informacją wymaganą do oceny rozmiaru tego rynku oraz jego potencjału rozwoju byłaby liczba pasażerów w poszczególnych państwach i sektorach rynkowych, takich jak wycieczkowe rejsy rzeczne, krótkie rejsy, przeprawy promowe i transport miejski. Jeżeli możliwe okaże się gromadzenie danych na temat pasażerokilometrów, byłoby to rzetelnym wskaźnikiem służącym pomiarowi wyników tego sektora.

W art. 5 rozporządzenia (UE) 2018/974 zobowiązano Komisję do zbadania, we współpracy z państwami członkowskimi, możliwości w zakresie opracowywania statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego.

Artykuł 5

Badania pilotażowe

1. W terminie do dnia 8 grudnia 2018 r. Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, opracowuje odpowiednią metodykę sporządzania statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego.

2. W terminie do dnia 8 grudnia 2019 r. Komisja inicjuje dobrowolne badania pilotażowe, które zostaną przeprowadzone przez państwa członkowskie, które dostarczą dane objęte zakresem niniejszego rozporządzenia odnośnie do dostępności danych statystycznych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego. Te badania pilotażowe mają na celu ocenę wykonalności tego nowego gromadzenia danych, kosztów odnośnego gromadzenia danych i zakładanej jakości statystycznej.

[1] Sprawozdanie w sprawie uwolnienia potencjału pasażerskiego transportu wodnego (2015/2350(INI)), 19.10.2016 r.

[2] Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM(2011) 144 final.

[3] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/974 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi, Dz.U. 179 z 16.7.2018, s. 14.

3. W terminie do dnia 8 grudnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat wyników takich badań pilotażowych. W zależności od wyników tego sprawozdania Komisja przedstawi, w stosownych przypadkach oraz w rozsądnym terminie, wniosek ustawodawczy Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego.

4. Budżet ogólny Unii, w stosownych przypadkach i z uwzględnieniem unijnej wartości dodanej, zapewnia wkład w finansowanie tych badań pilotażowych.

Eurostat, we współpracy z państwami członkowskimi, rozpoczął opracowywanie metodyki sporządzania statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi.

W październiku 2016 r. Eurostat ustanowił grupę zadaniową, której powierzono opracowanie projektu metodyki gromadzenia danych statystycznych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Grupa zadaniowa składała się z chętnych państw członkowskich (Niemiec, Francji, Chorwacji, Niderlandów, Austrii, Polski i Rumunii), Komisji (Eurostatu i Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu) oraz Centralnej Komisji Żeglugi na Renie. Jej pierwsze spotkanie odbyło się dnia 28 lutego 2017 r., a drugie dnia 18 października 2017 r. – równolegle do spotkania grupy ekspertów ds. śródlądowego transportu wodnego w 2017 r. Podczas posiedzeń w 2017 r. i 2018 r. grupa ekspertów i grupa koordynacyjna ds. statystyki w zakresie transportu nadzorowały i omawiały działania mające na celu opracowanie metodyki.

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/974 projekt metodyki sfinalizowano w grudniu 2018 r.; przewidywał on etap przygotowawczy obejmujący badania pilotażowe finansowane z dotacji UE. Na przełomie czerwca i lipca 2019 r. siedem państw rozpoczęło badania pilotażowe: Niemcy, Chorwacja, Niderlandy, Austria, Polska, Rumunia i Szwecja. W ramach badań pilotażowych dokonano oceny projektu metodyki oraz przedstawiono uwagi dotyczące wykonalności, kosztów, obciążenia i jakości statystycznej odpowiednich danych na temat przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi.

Na przełomie czerwca i lipca 2020 r. państwa przedłożyły swoje badania pilotażowe oraz sprawozdania w sprawie gromadzenia danych i wdrożenia projektu metodyki.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono wyniki badań pilotażowych dotyczących wykonalności gromadzenia nowych danych oraz ich jakości statystycznej, powiązanej metodyki oraz kosztów i obciążeń dla państw członkowskich.

Ponadto w niniejszym sprawozdaniu zwięźle przedstawiono wyniki krajowej ankiety poświęconej statystykom dotyczącym przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi przeprowadzonej w marcu 2020 r. Celem tej ankiety było przedstawienie ogólnego obrazu sytuacji w innych państwach członkowskich niż wspomniane siedem państw, które przeprowadziły badania pilotażowe.

2. WYNIKI BADAŃ PILOTAŻOWYCH W SPRAWIE STATYSTYK DOTYCZĄCYCH PASAŻERÓW

Badania pilotażowe miały dwa wyniki:

a. sprawozdanie w sprawie wdrożenia projektu metodyki, w którym zaproponowano ulepszenia z zakresu metodyki i oceniono wykonalność, koszty, obciążenie i jakość

statystyczną ewentualnego gromadzenia danych statystycznych dotyczących przewozu osób;

b. dane zgromadzone w poszczególnych państwach na potrzeby poniższych tabel:

- A1 (liczba pasażerów przetransportowanych według państwa zaokrętowania, państwa wyokrętowania, rodzaju transportu i rodzaju statku);
- A2 (wycieczkowe rejsy rzeczne – liczba pasażerów, pasażerokilometry i liczba rejsów według regionu zaokrętowania, regionu wyokrętowania, przynależności państwowej statku oraz rodzaju rejsu);
- B1 (liczba przebytych pasażerokilometrów według rodzaju statku innego niż statek wycieczkowy pływający po rzekach); oraz
- C1 (liczba statków zarejestrowanych w danym państwie według rodzaju statku, jego ładowności i wieku).

2.1. ŹRÓDŁA DANYCH I METODYKA

Niniejsza sekcja zawiera podsumowanie wykorzystanych źródeł danych oraz zastosowanej metodyki w siedmiu państwach, które przeprowadziły badania pilotażowe.

Austria

Do śledzenia i namierzania statków wykorzystuje się system automatycznej identyfikacji (AIS), który kwalifikuje się jako źródło danych; dzięki transponderowi AIS na pokładzie statki mogą wymieniać między sobą informacje dotyczące ich pozycji i identyfikacji. W celu wsparcia tego systemu Austria dysponuje 23 stacjami bazowymi w ramach DoRIS (Danube River Information Services – RIS dla Dunaju), które odbierają dane ze śródlądowego systemu AIS. Zbiory danych z AIS zawierają jeden zbiór danych na statek i dzień; takie zbiory danych są wyciągami z informacji AIS i zawierają 23 zmienne.

Nazwy przedsiębiorstw żeglugowych pochodzą ze statystycznego rejestru przedsiębiorstw, chociaż zagraniczne przedsiębiorstwa żeglugowe nie mają obowiązku powiadamiania władz austriackich o tym, że przewożą pasażerów w Austrii. Dane z AIS dostarczają informacji na temat wszystkich statków poruszających się po austriackim odcinku Dunaju, w tym dane i pozycje, przy czym kontakt z przedsiębiorstwami zagranicznymi jest trudniejszy.

Dane z AIS nie są wystarczające do określenia miejsca zaokrętowania i wyokrętowania w przypadku długich transgranicznych rejsów, ponieważ dane z AIS pozyskuje się jedynie w odniesieniu do austriackiego odcinka Dunaju i odcinka kilku kilometrów za granicą. W celu uzyskania informacji o rozkładach i trasach można skorzystać z pozyskiwania danych z internetu, a strona internetowa www.cruisecompete.com stanowi punkt odniesienia, jeżeli chodzi o trasy związane z Austrią. Dzięki prostemu i przejrzystemu układowi oraz wykonaniu ta strona internetowa doskonale nadaje się do pozyskiwania danych z internetu. Ponadto informacje o rozkładach promów i innych wycieczkach jednodniowych uzyskano, odwiedzając strony internetowe poszczególnych przedsiębiorstw.

Rejestr statków umożliwia dokonywanie zarówno obowiązkowych, jak i fakultatywnych rejestracji, w zależności od określonych kryteriów. Badanie pilotażowe wykazało, że jakość rejestru nie jest wystarczająca, aby zapewnić dane wymagane na potrzeby zbioru danych C1; dodatkowo rejestr w swojej obecnej postaci jest dostępny wyłącznie w formie papierowej, chociaż planowana jest jego cyfryzacja.

Inne źródła danych dotyczących pasażerów obejmują Viadonau (które gromadzi dane dotyczące pasażerów statków przeznaczonych do wycieczek jednodniowych przekazane na zasadzie dobrowolności na potrzeby jego sprawozdania rocznego), Donauraum Wien (zapewniające roczne zestawienie danych na temat liczby pasażerów w przypadku poszczególnych statków) oraz śluzę na granicy niemiecko-austriackiej (która publikuje liczby pasażerów oraz dane dotyczące liczby statków przepływających przez śluzę).

Metodyka gromadzenia danych była różna dla przedsiębiorstw oferujących wycieczkowe rejsy rzeczne i innych przedsiębiorstw oferujących przewóz osób.

Skontaktowano się z pięcioma przedsiębiorstwami oferującymi wycieczkowe rejsy rzeczne z siedzibą w Austrii (poprzez rozmowy z ekspertami, rozmowy telefoniczne i wiadomości e-mail). Aby zgromadzić odpowiednie dane dotyczące przewozu osób innego niż wycieczkowe rejsy rzeczne, przygotowano kwestionariusz i około połowa z 36 rozesłanych kwestionariuszy została wypełniona.

Jeżeli chodzi o analizę danych, dane z AIS zestawiono z trasami, a następnie przeanalizowano w odniesieniu do statków wycieczkowych i statków przeznaczonych do wycieczek jednodniowych.

W celu obliczenia ogólnego estymatora dotyczącego stopnia wykorzystania miejsc przez pasażerów w odniesieniu do wszystkich statków wykorzystano informacje pochodzące z danych z AIS wraz z dodatkowymi danymi dotyczącymi pasażerów w przypadku doków. Obliczenia dokonano poprzez określenie statków i przypisanie im maksymalnej liczby przewożonych pasażerów.

Chorwacja

Chorwacja jako główne źródło danych wskazała kapitanaty portu i władze portowe. Kapitanaty portu gromadzą – na swoje własne potrzeby – niektóre dane dotyczące pasażerów pochodzące z różnych źródeł, w tym ze sprawozdań dotyczących przypłynięcia i wypłynięcia statku, od organów portowych oraz właścicieli statków (armatorów, gmin itp.). Ze spotkań z czterema kapitanatami portu wynika, że dostępne są dane dotyczące poprzednich i kolejnych portów przypłynięcia lub wypłynięcia statków. Na spotkaniach tych ustalono również, że dostępne są dane na temat liczby pasażerów, którzy weszli na pokład i zeszli na ląd, rodzajów i bander statków. W trzech z czterech kapitanatów dane dotyczące portu pierwszego zaokrętowania oraz portu ostatniego wyokrętowania pasażerów nie są jednak dostępne; jeden kapitanat otrzymuje takie informacje, lecz odbywa się to na zasadzie dobrowolności.

Jeżeli chodzi o metodykę, Chorwacja stosuje zasadę terytorialności w odniesieniu do gromadzenia danych. Gromadzi się dane dotyczące wszystkich statków przypływających do portów na chorwackich wodach śródlądowych i wypływających z nich, niezależnie od państwa, w którym zarejestrowano dany statek. Gromadzenie danych na temat przewozu osób jest zatem spójne ze statystykami dotyczącymi transportu towarowego, ponieważ obejmuje krajowy i międzynarodowy przewóz osób.

Jeżeli chodzi o wycieczkowe rejsy rzeczne, dane dotyczące portu pierwszego zaokrętowania i ostatniego wyokrętowania pasażerów nie są dostępne i nie ma możliwości ustalenia regionu zaokrętowania i wyokrętowania. Może się to zmienić w przyszłości, gdy dostępne będą administracyjne źródła danych. Jeżeli chodzi o dane na temat statków przeznaczonych do wycieczek jednodniowych, należy ustanowić próg sprawozdawczości mający zastosowanie

do działalności przewozowej na małą skalę, uwzględniając przy tym efektywność kosztową i poufność. W przypadku przewozu osób promem kapitanaty portu gromadzą dane dotyczące liczby pasażerów na swoje własne potrzeby i co roku żądają przedstawienia danych od właścicieli statków, koncesjonariuszy, gmin i przedsiębiorstw oferujących przeprawy promowe; Chorwacja uważa, że definicja promów powinna być bardziej szczegółowa.

Niemcy

Statystyczny rejestr przedsiębiorstw kwalifikuje się jako źródło danych i jest wykorzystywany zarówno do analizy populacji przedsiębiorstw, jak i do przygotowania i koordynacji ankiet. Zawiera informacje dotyczące jednostek prawnych, przedsiębiorstw i ich jednostek lokalnych oraz powiązań między jednostkami uwzględnionymi w rejestrze. Innym źródłem danych jest statystyka strukturalna dotycząca przedsiębiorstw zapewniająca informacje na temat produkcji, struktury kosztów, środków trwałych, zatrudnienia oraz generowane corocznie informacje dotyczące demografii przedsiębiorstw.

Co roku prowadzi się badania przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu śródlądowymi drogami wodnymi. Badania te obejmują informacje dotyczące rodzaju działalności w zakresie żeglugi śródlądowej, liczby osób zatrudnionych w żegludze śródlądowej, obrotów z działalności oraz liczby statków, ich pojemności i przestrzeni ładunkowej oraz ich mocy silnika.

Ponadto dostępne są kwartalne dane liczbowe dotyczące obrotów w odniesieniu do pasażerów na śródlądowych trasach żeglugowych i nie zakłada się, aby wdrożenie rozporządzenia (UE) 2019/2152 w sprawie europejskiej statystyki gospodarczej[4] zmieniło treść obecnie dostarczonych danych.

Centralna Komisja Żeglugi na Renie przekazuje dane dotyczące monitorowania rynku europejskiej żeglugi na wodach śródlądowych, w tym informacje na temat rozmiaru floty oraz podaży wycieczkowych rejsów rzecznych i rejsów statkami przeznaczonymi do wycieczek jednodniowych i popytu na nie. Podstawowe informacje na temat sektora wycieczkowych rejsów rzecznych publikuje również wspólnota interesów RiverCruise.

Przedstawione przez Niemcy dane statystyczne dotyczą wyłącznie przedsiębiorstw, których siedziba główna znajduje się w tym państwie, co prowadzi do braku informacji na temat usług świadczonych przez przedsiębiorstwa zagraniczne.

Centralny katalog taboru transportu wodnego śródlądowego (ZBBD) dostarcza dane administracyjne dotyczące taboru statków na potrzeby tabeli C1, z których to danych można pozyskać informacje o wymaganym poziomie szczegółowości.

Ponieważ określenie źródła zawierającego ustrukturyzowane, pełne i rzetelne informacje na temat przedsiębiorstw zagranicznych nie było możliwe, badanie obejmowało wyłącznie przedsiębiorstwa z siedzibą w Niemczech.

Jeżeli chodzi o metodykę, przeprowadzono badanie dotyczące alternatywnych źródeł danych (np. dane administracyjne), lecz wynika z niego, że takie alternatywne źródła są niedostępne.

Na potrzeby ankiety opracowano kwestionariusz online, który zaprojektowano tak, aby mogły go wykorzystać wszystkie przedsiębiorstwa niezależnie od zajmowanego przez nie segmentu rynku. Jednostki ankiety opierały się na jednostkach prawnych składających się na

[4] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2152 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie europejskiej statystyki gospodarczej uchylające 10 aktów prawnych w dziedzinie statystyki gospodarczej (Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 1).

te przedsiębiorstwa, zgodnie z definicją przewidzianą w krajowych przepisach dotyczących jednostek statystycznych.

W badaniu statystycznym przedsiębiorstw nie zgromadzono informacji ilościowych. Przedsiębiorstwa zapytano za to, czy dostępne były odpowiednie dane oraz jakie koszty poniesiono by celem zgromadzenia takich danych. Zdecydowano się na takie podejście, ponieważ nie ma możliwości zobowiązania przedsiębiorstw do przekazania informacji.

Niderlandy

Źródła danych pochodzą z ram odniesienia dotyczących statków, w których szereg instytucji ma obowiązek rejestrowania informacji związanych ze statkami. Większość informacji jest jednak nieaktualna lub instytucje nie dysponują kompleksowym przeglądem niezbędnych informacji. Istniejące dane można by wykorzystać celem sporządzenia tabeli C1, uzupełniając je później informacjami przekazanymi przez operatorów statków.

Innym źródłem jest przewóz osób. System informacji rzecznej służy do wymiany informacji na temat statków na śródlądowych drogach wodnych, w tym informacji dotyczących przewozu osób, tras i ładunków. Ponieważ w systemie informacji rzecznej zarejestrowana jest tylko mała część statków pasażerskich, jakość tych danych nie jest wystarczająca. Armatorzy mogą dobrowolnie przedkładać dane na temat liczby pasażerów na pokładzie statku zarejestrowanego w AIS, a dane z AIS mogą być niekompletne ze względu na ograniczony dostęp do tych danych.

Ramy odniesienia dotyczące przedsiębiorstw stanowią kolejne źródło danych, a przedsiębiorstwa wpisane do rejestru pełniły funkcję populacji próbnej na potrzeby badania pilotażowego. Problematyczne jest jednak to, że rejestr obejmuje wyłącznie przedsiębiorstwa, w przypadku których przewóz osób na śródlądowych drogach wodnych jest główną działalnością, i nie zawiera informacji na temat statków posiadanych lub obsługiwanych przez przedsiębiorstwa.

Dane zgromadzono w drodze ankiety internetowej, do której zastosowano próg powyżej 12 pasażerów. Wskaźnik odpowiedzi udzielonych w ankiecie internetowej wyniósł około 50 %.

Odpowiedzi udzielone w ankiecie wykazały brak wyraźnych różnic między promami a transportem miejskim i regionalnym. Zaleca się zatem albo wprowadzenie bardziej szczegółowej definicji promu albo włączenie promów oraz transportu miejskiego i regionalnego do jednej kategorii.

Polska

Dane dotyczące przewozu osób uzyskuje się za pomocą kwestionariusza skierowanego bezpośrednio do podmiotów zarejestrowanych w Polsce, które zajmują się przewozem osób. Wobec tego badanie nie obejmowało podmiotów zarejestrowanych w państwach innych niż Polska przewożących pasażerów na polskich śródlądowych drogach wodnych. Polska wybrała podmioty figurujące w Krajowym Rejestrze Urzędowym Podmiotów Gospodarki Narodowej, których głównym zarejestrowanym przedmiotem działalności jest przewóz osób i transport towarowy na śródlądowych drogach wodnych, zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności. Do operatorów świadczących usługi przewozu osób na wodach śródlądowych wysłano internetowy kwestionariusz elektroniczny.

Dane dotyczące zarejestrowanych w Polsce statków pasażerskich pływających po śródlądowych drogach wodnych uzyskano z rejestrów prowadzonych przez Urzędy Żeglugi Śródlądowej. Rozróżnienie na statki wycieczkowe pływające po rzekach i statki przeznaczone do wycieczek jednodniowych, które pływają po wodach śródlądowych, nie wynika bezpośrednio z rejestru, lecz z dokumentacji technicznej zarejestrowanych statków. W Polsce statki rejestruje się według ich rodzaju, a nie według pełnionej przez nie funkcji. W oparciu o dane techniczne statki z co najmniej 12 miejscami siedzącymi dla pasażerów dzieli się na statki z kabinami pasażerskimi i bez nich. Nie istnieje możliwość rozróżnienia między zarejestrowanymi statkami transportowymi i miejskimi statkami transportowymi, ponieważ takie usługi można świadczyć zarówno za pomocą statków zarejestrowanych jako statki przeznaczone do wycieczek jednodniowych po śródlądowych drogach wodnych, jak i statków zarejestrowanych jako inne statki niewycieczkowe.

Skorzystano również z pozyskiwania danych z internetu, aby wyszukać odpowiednie informacje i określić przedsiębiorstwa objęte kategoriami „Transport wodny śródlądowy pasażerski" i „Transport wodny śródlądowy towarów" w Polskiej Klasyfikacji Działalności.

Dodatkowo do opracowania ankiety wykorzystano informacje z czasopism branżowych, od stowarzyszeń, inicjatyw i instytucji związanych z żeglugą śródlądową, a także informacje pozyskane dzięki monitorowaniu mediów.

Do celów związanych z weryfikacją informacje uzyskane podczas ustawowego badania kwartalnego przeprowadzonego na szeregu statków zaangażowanych w żeglugę śródlądową stanowiły kolejne źródło wykorzystane przy opracowywaniu ankiety.

Spośród wszystkich rodzajów transportu przewóz osób śródlądowymi drogami wodnymi stanowi zaledwie 0,3 % łącznej liczby pasażerów, z wyłączeniem transportu publicznego. Krajowe śródlądowe drogi wodne odgrywają zatem marginalną rolę w kontekście przewozu osób w Polsce.

Rumunia

Za pomocą kwartalnej ankiety przeprowadzonej w 2019 r. zgromadzono dane celem opracowania wskaźników na potrzeby statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej. W ramach tego projektu władze opracowały narzędzie IT służące do gromadzenia danych oparte na metodyce Eurostatu.

Dane dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi pozyskano od operatorów upoważnionych do oferowania tego rodzaju transportu, który sami zarejestrowali się w celu udziału w ankiecie; dane dotyczące rejsów po śródlądowych drogach wodnych pozyskano od kapitanów portów regionalnych oraz od upoważnionych przedsiębiorstw.

W kwestionariuszu zgromadzono dane związane ze wskaźnikami zawartymi w zbiorach danych A1, A2 i B1. Dane dotyczące zarejestrowanych pasażerów odnoszą się do pasażerów przewożonych przez statki żeglugi śródlądowej. W zbiorze danych B1 wskaźnik pasażerokilometrów oblicza się poprzez zsumowanie wyników odpowiadających liczbie pasażerów pomnożonej przez odległości w kilometrach rzeczywiście przebytych przez tych pasażerów. W zbiorze danych A1 podano zagregowany wskaźnik przewiezionych pasażerów odpowiadający sumie liczby pasażerów według miejsca rozpoczęcia podróży/miejsca przeznaczenia. Wskaźnik pasażerokilometrów dotyczący pasażerów rejsów w zbiorze danych A2 oblicza się według rodzaju rejsu oraz odległości przebytej na terenie Rumunii. Dane zestawia się według rodzaju rejsu, przynależności państwowej statku, regionu zaokrętowania/wyokrętowania oraz liczby rejsów.

Jeżeli chodzi o informacje na temat portów zaokrętowania i wyokrętowania, z wykazu portów obsługujących transport towarowy śródlądowymi drogami wodnymi wyodrębniono wykaz portów oferujących przewóz osób. Informacje te uzupełniono poprzez włączenie portów, których działalność jest związana wyłącznie z przewozem osób śródlądowymi drogami wodnymi.

Kapitanowie portów regionalnych byli źródłem danych dotyczących pasażerów statków wycieczkowych przepływających przez porty wzdłuż Dunaju. Informacje na temat miejsca rozpoczęcia rejsu i miejsca docelowego przekazane przez kapitana statku przedstawicielowi kapitana portu regionalnego wykorzystano do ustalenia odległości przebytej na terenie Rumunii. Odległość tę, wyrażoną w kilometrach, obliczono w oparciu o mapę nawigacyjną Dunaju oraz położenie portów uwzględnionych w wykazie portów na wodach śródlądowych.

Jeżeli chodzi o zbiór danych C1, dane statystyczne dotyczące liczby statków zarejestrowanych w państwie według rodzaju statku, jego ładowności i wieku były oparte na danych pochodzących od Rumuńskiego Urzędu Morskiego.

Szwecja

Baza danych dotyczących przedsiębiorstw stanowi jedno ze źródeł danych w Szwecji i dostarcza wybrane dane pochodzące od przedsiębiorstw. Innym źródłem danych jest rejestr (system nadzoru), który obejmuje statki o maksymalnej liczbie przewożonych pasażerów przekraczającej 12, statki komercyjne o długości co najmniej pięciu metrów oraz statki rekreacyjne o długości przekraczającej 12 metrów. Rejestr ten jest obowiązkowy dla wszystkich statków pasażerskich i zawiera informacje na temat zarejestrowanych właścicieli oraz podmiotu zarejestrowanego jako przedsiębiorstwo. Ponadto szwedzka organizacja sektorowa zrzeszająca właścicieli statków komercyjnych prowadzących działalność na poziomie krajowym kwalifikuje się jako źródło danych i ze względu na znaczny stopień pokrywania się przedsiębiorstw i statków stanowi uzupełnienie pozostałych źródeł danych. Oprócz tego informacje na temat tras i częstotliwości wypłynięć na liniach promowych należących do transportu publicznego można uzyskać dzięki szwedzkiej współpracy przedsiębiorstw transportu publicznego. Możliwe jest również wyświetlenie pozycji statków z transponderami AIS i śledzenie ich przemieszczania się.

Jeżeli chodzi o metodykę, wykorzystano kwestionariusz online celem zgromadzenia informacji na temat statku, przepłyniętych kilometrów oraz liczby pasażerów. Wskaźnik udzielonych odpowiedzi wyniósł około 50 %, a dane były wystarczające, aby wyciągnąć z nich wnioski dotyczące przyszłego gromadzenia danych.

Przez wzgląd na występujące w Szwecji wyjątkowe okoliczności dotyczące transportu wodnego wokół wybrzeża Szwecja proponuje wprowadzenie „ruchu w obrębie archipelagu” jako dodatkowej kategorii statków.

2.2. WYKONALNOŚĆ, KOSZTY, OBCIĄŻENIE I JAKOŚĆ STATYSTYCZNA

Niniejsza sekcja zawiera podsumowanie ocen siedmiu państw dotyczących wykonalności, kosztów, obciążenia i jakości statystycznej gromadzenia danych.

Austria

W przypadku wycieczkowych rejsów rzecznych uznaje się, że wykonalne jest opracowanie danych statystycznych dotyczących przewozu osób, obejmujących dane z AIS, techniki pozyskiwania danych z internetu oraz stopień wykorzystania miejsc przez pasażerów. Rozmowy z kilkoma austriackimi przedsiębiorstwami umożliwiły uzyskanie dodatkowych informacji o tym sektorze; ponieważ przedsiębiorstwa zajmujące się organizacją rejsów mające siedzibę w Austrii stanowią mniejszość wśród przedsiębiorstw zajmujących się organizacją rejsów prowadzących działalność w tym państwie, gromadzenie danych dotyczących pasażerów wyłącznie od nich byłoby jednak niewystarczające.

Jeżeli chodzi o przewóz osób śródlądowymi drogami wodnymi w innej formie niż wycieczkowe rejsy rzeczne, uznaje się, że opracowanie kwestionariusza dla przedsiębiorstw jest właściwym sposobem na zgromadzenie odpowiednich statystyk. Można by wykorzystać również dane z AIS, aby oszacować liczbę przebytych kilometrów i zweryfikować zgłoszone odległości.

Austria proponuje ustanowienie rejestru statków opartego na państwie rejestracji oraz opracowanie go wyłącznie na podstawie danych z AIS. Ponieważ obecnie w Austrii nie istnieje aktualny rejestr statków, można by albo stworzyć nowy rejestr w oparciu o informacje z AIS na temat austriackich statków, albo dokonać cyfryzacji i aktualizacji istniejącego rejestru statków.

Jeżeli gromadzenie danych dotyczących pasażerów miałoby się odbywać regularnie, należałoby stworzyć odpowiednią infrastrukturę IT równoważną z systemami wykorzystywanymi do gromadzenia innych danych. Ponadto należy wziąć pod uwagę koszt odpowiedniego czasu wstępnego przetwarzania. Koszt ten jest szczególnie wysoki w przypadku pierwszego roku gromadzenia danych. Dodatkowo należałoby uwzględnić zasoby potrzebne do stworzenia i utrzymania narzędzi pozyskujących dane z internetu.

W celu zapewnienia jakości statystycznej oraz ulepszenia metodyki powinno się wprowadzić obowiązek przekazywania danych z AIS zamiast informacji o maksymalnej liczbie przewożonych pasażerów dla danego statku. Ponadto przekazywanie wyłącznie informacji o regionie zaokrętowania i regionie wyokrętowania jako skrajnych punktów rejsu prowadziłoby do zaniżenia obliczonej odległości. Problem ten można by rozwiązać, jeżeli państwa byłyby w stanie przekazywać informacje o pasażerokilometrach w odniesieniu do rejsów, podobnie jak robią to w odniesieniu do transportu towarowego.

Chorwacja

Ogólnie rzecz biorąc, uznaje się, że gromadzenie danych dotyczących pasażerów jest wykonalne. W większości przypadków dane dotyczące państwa/regionu zaokrętowania i wyokrętowania są jednak niedostępne lub tylko częściowo dostępne, a ustalenie rodzaju poszczególnych rejsów nie było możliwe. Lepszym rozwiązaniem byłoby zatem gromadzenie i publikowanie danych dotyczących przepływu pasażerów w portach na śródlądowych drogach wodnych zamiast danych dotyczących liczby przetransportowanych pasażerów, ponieważ dane dotyczące pasażerów wchodzących na statek i schodzących na ląd w każdym porcie są dostępne.

Koszt prowadzenia regularnych badań statystycznych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi byłby akceptowalny, podobnie jak obciążenie dla kapitanatów portu związane ze sprawozdawczością. Cyfryzacja ankiety oraz wykorzystanie danych administracyjnych z ministerstwa jeszcze bardziej ograniczyłyby koszty i obciążenie związane ze sprawozdawczością.

Chorwacja stwierdza, że dane zgromadzone za pomocą badania pilotażowego są dobrej jakości.

Niemcy

Jeżeli chodzi o wykonalność, dane administracyjne można wykorzystać w niektórych przypadkach lub będą one dostępne w przyszłości jako źródło danych bez konieczności prowadzenia badania statystycznego przedsiębiorstw. Konieczne jest jednak przeprowadzenie badania przedsiębiorstw celem opracowania danych dotyczących charakterystyki przewozu pasażerów na statkach na potrzeby tabel A1, A2, i B1.

Jeżeli chodzi o jakość statystyczną, przedsiębiorstwa zauważyły kilka problemów z zakresu sprawozdawczości. Jeżeli chodzi o dane wymagane w tabeli B1, trzy piąte przedsiębiorstw nie dysponuje informacjami niezbędnymi do obliczenia pasażerokilometrów. Około połowa przedsiębiorstw nie dysponuje informacjami wymaganymi w tabelach A1 i A2. Przedsiębiorstwa będą musiały zatem opracować dane szacunkowe, co będzie miało wpływ na jakość informacji. Biorąc pod uwagę te okoliczności, można by rozważyć przekazywanie sprawozdań raz na kilka lat.

Problem związany z usługami transportu krajowego świadczonymi przez przedsiębiorstwa zagraniczne można by rozwiązać poprzez ustanowienie europejskiego rejestru przedsiębiorstw.

Jeżeli chodzi o obciążenie dla przedsiębiorstw, konieczne jest ograniczenie wykazu właściwości do tych niezbędnych, zmniejszenie obciążenia dla mniejszych przedsiębiorstw i wyłączenie mikroprzedsiębiorstw. Za wartość progową powinno się uznawać maksymalną liczbę przewożonych pasażerów wynoszącą 12.

Roczny koszt projektu dotyczącego przewozu osób na śródlądowych drogach wodnych szacuje się na około 100 000 EUR w przypadku przedsiębiorstw. Organy publiczne i urząd statystyczny poniosą całkowity, jednorazowy koszt wynoszący około 640 000 EUR oraz będą ponosiły roczne koszty bieżące wynoszące około 135 000 EUR.

Niderlandy

Niderlandy uznają zgromadzenie danych statystycznych dotyczących przewozu osób za wykonalne, a wiele podmiotów, z którymi skontaktowano się w sprawie badania, wykazało zainteresowanie powiązanymi informacjami statystycznymi. Konieczne jest jednak przeprowadzenie większej liczby badań, aby powiązać statki z przedsiębiorstwami oraz rozszerzyć dane z próby na całą populację. Mimo iż większość zmiennych można uzyskać od przedsiębiorstw, istnieją wątpliwości dotyczące pasażerokilometrów, ponieważ ankieta wykazała, że przedsiębiorstwa obsługujące wycieczki jednodniowe mają trudności w ustaleniu tych danych. Jakość danych dotyczących właściwości statków w aktualnej bazie danych jest niewystarczająca, lecz w dłuższej perspektywie można by ją poprawić za pomocą aktualnej europejskiej bazy danych na temat statków.

Jeżeli chodzi o jakość statystyczną, przedsiębiorstwa zagraniczne prowadzące działalność na niderlandzkich drogach wodnych borykają się z problemami, które skutkują zaniżoną reprezentacją przedsiębiorstw zagranicznych. Dane dotyczące liczby pasażerów i pasażerokilometrów stanowią szczególny problem, który można by rozwiązać co najmniej częściowo dzięki wymianie danych dotyczących odpowiednich europejskich przedsiębiorstw. Ponieważ przedsiębiorstwa zagraniczne są realizują znaczną część przewozu osób na

śródlądowych drogach wodnych w Niderlandach, w szczególności na rynku wycieczkowych rejsów rzecznych, należałoby opracować metodykę umożliwiającą skompensowanie brakujących danych.

Niderlandy zalecają stosowanie progu maksymalnej liczby przewożonych pasażerów na poziomie wyższym niż 12 pasażerów, stosowanie dodatkowego ograniczenia polegającego na uwzględnianiu wyłącznie statków motorowych, a nie statków żaglowych, oraz rozpatrzenie zastąpienia terminu „rodzaj statku" terminem „rodzaj podróży". Proponuje się, aby dane były gromadzone co roku, a ankieta była przeprowadzana na początku roku. Należy również stosować „zasadę terytorialności".

Niderlandy podkreślają, że istotne jest, aby nie obciążać zbytnio mniejszych przedsiębiorstw lub przedsiębiorstw o skomplikowanym rozkładzie tras, czego można na przykład dokonać przez niewzywanie ich do składania sprawozdań co roku.

Koszty nowych statystyk dotyczących przewozu osób obejmują dalsze badania z zakresu metodyki, rozszerzenie danych z próby na całą populację oraz opracowanie i realizację nowych ankiet i analiz. Koszty te szacuje się na około 76 000 EUR.

Polska

Co do zasady gromadzenie statystyk dotyczących pasażerów na śródlądowych drogach wodnych jest wykonalne, chociaż występują pewne ograniczenia.

Zbiór danych A1 nie obejmuje danych dotyczących liczby pasażerów transportowanych na śródlądowych drogach wodnych przez statki wycieczkowe pływające po rzekach, ponieważ podmioty objęte badaniem pilotażowym nie korzystały z tego rodzaju statku. Nie odnotowano również przewozu osób na statkach sklasyfikowanych w tym zbiorze jako „nieznane". Jeżeli chodzi o zbiór danych B1, w oparciu o analizy rynku przewozu osób uzyskano informacje na temat statków wycieczkowych pływających po rzekach pod zagranicznymi banderami, które zawijają również do portów morskich.

Badanie pilotażowe przyczyniło się do opracowania zbiorów danych A1 i B1. Na podstawie danych otrzymanych od organów portowych nie da się jednak wypełnić zbioru danych A2, ponieważ znana jest wyłącznie liczba pasażerów, którzy wrócili na pokład po zejściu na ląd, wobec czego nie jest znana łączna liczba przetransportowanych pasażerów. Inną trudność stanowi fakt, że dane dotyczące liczby pasażerów są przekazywane przez kapitanat portu zbiorczo za cały miesiąc, a nie odrębnie dla każdego rejsu.

Dzięki danym otrzymanym za pomocą ankiety możliwe było opracowanie zbioru danych C1. Oficjalne statystyki dostarczają informacji na temat liczby statków pasażerskich zarejestrowanych w państwie, lecz dane te nie zawierają podziału na rodzaj statku wraz z określeniem wieku i ładowności statku danego rodzaju. Urzędy Żeglugi Śródlądowej odpowiadają za prowadzenie rejestrów statków żeglugi śródlądowej.

Na podstawie uzyskanych danych nie było możliwe wyodrębnienie statków transportu miejskiego spośród zarejestrowanych statków.

Jakość wyników badania pilotażowego oceniono jako satysfakcjonującą. W przypadku przedsiębiorstw dane dotyczące liczby przewiezionych pasażerów oszacowuje się w oparciu o liczbę sprzedanych biletów oraz pojemność ładunkową. Za satysfakcjonującą uznano również jakość danych dostępnych w odniesieniu do zarejestrowanych statków pasażerskich pływających po wodach śródlądowych. Dane pozyskano z rejestrów administracyjnych zgodnie z przepisami krajowymi.

Biorąc pod uwagę napotkane trudności, największym wyzwaniem było prawidłowe określenie podmiotów prowadzących działalność związaną z przewozem osób. Dodatkowo podmioty prowadzące tego rodzaju działalność często nie prowadzą dokładnej ewidencji danych objętych ankietą. W związku z tym dane te często oszacowuje się na podstawie średniej ładowności statku, co wiąże się z trudnościami w weryfikacji prawidłowości tych danych.

Jeżeli chodzi o koszty i obciążenia, od wielu lat przeprowadza się badanie o węższym zakresie dotyczące zarejestrowanych statków pasażerskich pływających po śródlądowych drogach wodnych. Biorąc pod uwagę zakres danych uzyskiwanych obecnie z oficjalnych statystyk, które opierają się na wtórnym wykorzystaniu źródeł administracyjnych, dodatkowe obciążenie związane z rozszerzeniem zakresu badania oceniono jako nieistotne. Wykorzystanie źródeł administracyjnych do opracowywania nowych statystyk również nie generuje znacznych kosztów.

Gdyby zakres obecnego badania został rozszerzony o informacje na temat kierunku przewozu osób po wodach śródlądowych oraz podmiotów zapewniających statki świadczące usługi transportu promowego i miejskiego, mogłoby to oznaczać dodatkowe obciążenia i koszty dla przedsiębiorstw. Z uwagi na fakt, że chodziłoby jedynie o rozszerzenie istniejącej ankiety, dodatkowe obciążenie byłoby jednak nieznaczne.

Rumunia

Na potrzeby gromadzenia danych terytorialnym urzędom statystycznym przesłano pocztą kwestionariusz statystyczny, podejście metodyczne i specyfikacje uzupełniające.

Zmienne dotyczące liczby pasażerów według rodzaju statku w transporcie krajowym były dostępne i zostały przekazane przez respondentów zgodnie z wymogami metodycznymi; zmienne te można włączyć do zwykłego tworzenia danych. Gromadzenie danych dotyczących liczby przewożonych pasażerów według portu zaokrętowania/wyokrętowania odbywało się bez żadnych problemów z przetwarzaniem.

Gromadzenie i tworzenie danych dotyczących statków przeznaczonych do wycieczek jednodniowych, promów oraz miejskich i regionalnych statków transportowych jest wykonalne i może być organizowane regularnie (kwartalnie lub rocznie). Ponadto proces szczegółowego gromadzenia zmiennych dotyczących pojemności i wieku statków – w odniesieniu do liczby statków zarejestrowanych przez Rumuński Urząd Morski – przeprowadzono bez żadnych problemów w zakresie interpretacji metodyki. W związku z tym możliwe jest coroczne gromadzenie i przekazywanie danych niezbędnych do wypełnienia zbioru danych C1.

Przez wzgląd na utrzymanie jakości danych nie można jednak gromadzić danych na temat statków wycieczkowych pływających po śródlądowych drogach wodnych. Napotkane trudności dotyczą głównie wiarygodności danych na temat pasażerów rejsów po Dunaju i wynikają z subiektywnego sposobu przetwarzania informacji; dotyczy to ustalenia miejsca rozpoczęcia/miejsca przeznaczenia podróży, przebytej odległości, liczby pasażerów i rodzaju rejsu. W związku z tym tego rodzaju dane dotyczące statków wycieczkowych zostaną wyłączone z rocznego tworzenia danych.

Nie odnotowano żadnych dodatkowych obciążeń związanych z gromadzeniem statystyk dotyczących przewozu osób i nie zgłoszono uwag na temat dodatkowych kosztów.

Szwecja

Szwecja potwierdza, że możliwe jest gromadzenie danych dotyczących wszystkich przewożonych pasażerów oraz liczby przebytych kilometrów, tak aby móc obliczyć liczbę pasażerokilometrów. Mimo iż niektórzy respondenci obecnie nie prowadzą pomiaru statkokilometrów, uzyskanie takich danych byłoby możliwe pod warunkiem rekonfiguracji systemów. Stworzenie statystyk dotyczących pasażerów statków poruszających się po śródlądowych drogach wodnych jest zatem możliwe, lecz wiąże się z pewnymi trudnościami. Trudności te dotyczą głównie danych na temat pasażerokilometrów oraz ujawniania danych dotyczących rodzaju statku.

Jeżeli chodzi o jakość statystyczną, Szwecja nie będzie w stanie dostarczyć kompletnych danych na potrzeby tabel A1 i A2 w odniesieniu do statków wycieczkowych pływających po rzekach, wyposażonych w kabiny noclegowe, chociaż trudności te można by przezwyciężyć za pomocą zmiany podziału. Ponadto danych z rejestru nie można wykorzystać do przekazania wszystkich danych przewidzianych w tabeli C1. Brakuje danych dotyczących statków wycieczkowych pływających po rzekach, statków przeznaczonych do wycieczek jednodniowych oraz statków transportu miejskiego/regionalnego, natomiast zgłaszać można wyłącznie statki sklasyfikowane jako promy.

W przypadku każdego przyszłego procesu gromadzenia danych konieczne będzie jasne określenie celu gromadzenia danych. Obowiązek sprawozdawczy zostanie nałożony w razie stałej ankiety.

Jeżeli chodzi o obciążenie, większość respondentów była w stanie szybko dostarczyć poszukiwane informacje i większość wskazała również, że nie uznaje kwestionariusza za bardzo wymagający. Szwecja stwierdza zatem, że obciążenie związane ze sprawozdawczością jest umiarkowane.

Aby ułatwić respondentom ich zadanie oraz obniżyć koszty, dane można by pozyskać z AIS i obliczyć na tej podstawie pasażerokilometry. Jeżeli chodzi o korzyści dla użytkowników, statystyki dotyczące przepływu pasażerów mogłyby zostać wykorzystane na potrzeby monitorowania tendencji, rozwoju rynku i ogólnego monitorowania zewnętrznego.

Szwecja uważa, że koszt – mierzony w czasie na respondenta – jest stosunkowo niski, i szacuje, że jest on niższy niż 60 000 SEK za ankietę.

2.3. PODSUMOWANIE WYNIKÓW BADAŃ PILOTAŻOWYCH

Przeprowadzonych siedem badań pilotażowych daje ogólny obraz wykonalności gromadzenia danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Poniżej podsumowano główne uwagi zainteresowanych państw zawarte w ich szczegółowych sprawozdaniach.

Badania wykazały, że w przedmiotowych siedmiu państwach występują znaczne różnice w gromadzeniu danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, w związku z czym nie jest właściwe porównywanie wszystkich uzyskanych wskaźników.

Badania ujawniły szeroki zakres źródeł danych, na podstawie których można opracować statystyki dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Najczęściej wymienianymi źródłami były pozyskiwanie danych z internetu oraz zwiększone wykorzystanie AIS i rejestrów statków. Inne istotne źródła obejmują kapitanaty portów, organy portowe, statystyczne rejestry przedsiębiorstw, statystyki strukturalne dotyczące

przedsiębiorstw, dane dotyczące krótkoterminowych obrotów, system informacji rzecznej i zewnętrznych dostawców danych.

Istniejące dane administracyjne nie są wystarczająco kompleksowe, aby spełniać wymogi dotyczące rzetelnego gromadzenia danych statystycznych. Należałoby przeprowadzić ukierunkowane ankiety w celu uzupełnienia poszczególnych źródeł oraz uzyskania bardziej kompletnych i znormalizowanych danych. Zakres, w jakim potrzebne byłyby dodatkowe ukierunkowane ankiety, różni się w poszczególnych siedmiu państwach.

Należy ulepszyć obecne źródła pod względem wielkości i jakości zawartych w nich danych w celu dostarczenia informacji wymaganych w tabelach A1 (liczba pasażerów przetransportowanych według państwa zaokrętowania, państwa wyokrętowania, rodzaju transportu i rodzaju statku), A2 (wycieczkowe rejsy rzeczne – liczba pasażerów, pasażerokilometry i liczba rejsów według regionu zaokrętowania, regionu wyokrętowania, przynależności państwowej statku oraz rodzaju rejsu), B1 (liczba przebytych pasażerokilometrów według rodzaju statku innego niż statek wycieczkowy pływający po rzekach) i C1 (liczba statków zarejestrowanych w danym państwie według rodzaju statku, jego ładowności i wieku). Na obecnym etapie nie wszystkie spośród przedmiotowych siedmiu państw są w stanie dostarczyć wszystkie zmienne.

Badania pilotażowe wywołały wątpliwości dotyczące jakości w związku z nieprawidłowościami w zakresie danych administracyjnych i sprawozdawczości po stronie przedsiębiorstw. Szczególne problemy stwierdzono w odniesieniu do pasażerokilometrów, ponieważ wiele przedsiębiorstw nie jest w stanie dostarczyć wszystkich informacji wymaganych do obliczenia pasażerokilometrów; często zwracano również uwagę na trudności związane ze sprawozdawczością dotyczącą wycieczek jednodniowych oraz średniego stopnia wykorzystania miejsc przez pasażerów. Ponadto niektóre przedsiębiorstwa nie dysponują wszystkimi wymaganymi informacjami w przypadku czarterów statków lub specjalnych ofert biletowych. Biorąc pod uwagę te nieprawidłowości, przedsiębiorstwa muszą opracowywać dane szacunkowe, co ma wpływ na jakość przekazywanych przez nie informacji.

Luki informacyjne w rejestrach statków mają wpływ na sprawozdawczość dotyczącą statków, a jednym ze sposobów gromadzenia danych na temat statków jest powiązanie każdej ankiety bezpośrednio z rejestrami przedsiębiorstw. W takim wypadku statki są identyfikowane przez przedsiębiorstwo, które jest ich właścicielem. Jednakże w rejestrach przedsiębiorstw w kategorii NACE/Rev.2 klasa 50.30 wymieniono jedynie przedsiębiorstwa, w przypadku których przewóz osób śródlądowymi drogami wodnymi stanowi główną działalność. W związku z tym przedsiębiorstwa, które świadczą usługi przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi w ramach swojej działalności drugorzędnej, zostaną pominięte, chociaż realizują znaczną część tego rodzaju transportu.

Badania uwidoczniły szczególny problem dotyczący sprawozdawczości w zakresie transportu krajowego oferowanego przez przedsiębiorstwa zagraniczne. Przedsiębiorstwa zagraniczne nie mają obowiązku powiadamiania organów krajowych o tym, że oferują przewóz osób. Brakuje wiarygodnych i ustrukturyzowanych informacji na temat przedsiębiorstw zagranicznych i ich usług, a stworzenie europejskiego rejestru statków mogłoby rozwiązać problemy związane z transportem krajowym obsługiwanym przez przedsiębiorstwa zagraniczne.

Ogólnie rzecz biorąc, wymogi dotyczące szczegółowych danych należy pogodzić z uproszczeniem metodyki w celu ograniczenia obciążenia dla przedsiębiorstw. Państwa, które przedłożyły badania pilotażowe, podkreśliły potrzebę ograniczenia obciążenia

związanego z gromadzeniem danych, które jest szczególnie duże w przypadku mniejszych przedsiębiorstw. Istnieją różne sposoby ograniczenia tego obciążenia: można ustanowić próg ładowności statku na poziomie wynoszącym powyżej 12 pasażerów; można wprowadzić kilkuletnie odstępy między kolejnymi sprawozdaniami dotyczącymi działalności transportowej; oraz można zwolnić małe przedsiębiorstwa z obowiązku sprawozdawczego. Obciążenie to można zmniejszyć w jeszcze większym stopniu poprzez ograniczenie zakresu do statków motorowych. Statki żaglowe, które są zazwyczaj obsługiwane przez małe przedsiębiorstwa i w przypadku których występują znaczne różnice w trasach rejsów, byłyby wówczas zwolnione z obowiązku sprawozdawczego.

Ze względu na problemy związane z definicjami promy mogłyby być zdefiniowane w sposób bardziej szczegółowy lub transport promowy mógłby zostać włączony do transportu miejskiego/regionalnego. Z uwagi na wyjątkowe okoliczności dotyczące transportu wodnego w Szwecji można rozważyć wprowadzenie dodatkowej kategorii obejmującej „ruch w obrębie archipelagu".

Z badań wynika, że szacowane koszty gromadzenia danych znacznie się różnią w zależności od państwa. Żadne państwo nie uznaje wyraźnie kosztów za nieproporcjonalne w stosunku do korzyści; jednak istnieją między nimi znaczne różnice w kosztach. Niektóre państwa uważają, że włączenie gromadzenia danych dotyczących przewozu osób do ich obecnych działań jest łatwe, podczas gdy inne państwa biorą pod uwagę wydatki związane z nową infrastrukturą, którą będzie należało rozwinąć.

Podsumowując, mimo iż istnieją pewne luki w danych, w siedmiu badaniach pilotażowych uznano, że opracowanie tabel A1, A2, B1 i C1 jest zasadniczo wykonalne.

3. WYNIKI ANKIETY POŚWIĘCONEJ STATYSTYKOM DOTYCZĄCYM PRZEWOZU OSÓB PRZEPROWADZONEJ W MARCU 2020 R.

W marcu 2020 r. Eurostat przeprowadził ankietę, której celem było uzyskanie ogólnego obrazu poszczególnych kwestii związanych ze statystykami dotyczącymi przewozu osób od wszystkich państw UE, które korzystają ze śródlądowych dróg wodnych na potrzeby transportu. Pytania dotyczyły kosztów i dodatkowego obciążenia związanego z gromadzeniem danych, powodów niegromadzenia danych dotyczących pasażerów oraz wykonalności gromadzenia danych w przyszłości.

3.1. INFORMACJE OGÓLNE

W sumie na ankietę odpowiedziało 15 państw. Dziewięć z tych państw odpowiedziało, że już gromadzi pewne dane dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, natomiast sześć spośród nich wskazało, że nie gromadzi takich danych.

3.2. KOSZT GROMADZENIA DANYCH DOTYCZĄCYCH PRZEWOZU OSÓB ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI POD WZGLĘDEM ZASOBÓW FINANSOWYCH I LUDZKICH

W państwach, które obecnie gromadzą dane statystyczne dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, koszt i obciążenie nie są uznawane za nieproporcjonalne. Trzy państwa oceniły, że koszty gromadzenia danych są minimalne zarówno pod względem zasobów finansowych, jak i ludzkich. Państwa te stwierdziły jednak, że aktualna liczba personelu jest niewielka, a działania polegające na wypełnieniu kwestionariusza,

gromadzeniu i sprawdzaniu danych oraz zestawianiu i przygotowywaniu danych do publikacji prowadzone są przez kilka departamentów.

Dane gromadzi się na bardzo ograniczonym i ogólnym poziomie, a działalność w tym segmencie rynku prowadzi tylko kilka małych przedsiębiorstw. Sprawozdania statystyczne przekazuje się odpowiednim jednostkom przygotowującym dane i publikuje się wyłącznie dane zagregowane na poziomie krajowym.

Państwa zauważyły, że informacji na temat kosztów związanych z danymi statystycznymi dotyczącymi przewozu osób nie można przekazać oddzielnie, ponieważ koszty te są uwzględnione w ogólnym koszcie dostarczania statystyk dotyczących żeglugi śródlądowej, na potrzeby których co roku gromadzi się dane za pomocą specjalnej ankiety. Jedno państwo zauważyło, że zasoby finansowe obejmują głównie wszystkie wydatki bezpośrednio lub pośrednio związane z gromadzeniem danych statystycznych, takie jak wynagrodzenia pracowników, infrastruktura informatyczna, energia elektryczna itp.

3.3. DODATKOWE OBCIĄŻENIE ZWIĄZANE Z GROMADZENIEM DANYCH DOTYCZĄCYCH PRZEWOZU OSÓB ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI

Państwa zgłosiły szereg różnorodnych dodatkowych obciążeń odnotowanych przy gromadzeniu danych dotyczących pasażerów.

Trzy państwa stwierdziły, że nie odnotowały dodatkowych obciążeń.

Inne państwa wypowiedziały się na temat opracowania metodyki krajowej oraz podkreśliły obciążenie związane z określeniem dodatkowych źródeł danych i zestawieniem informacji pochodzących z różnych źródeł danych, a także z wielokrotnym kontaktowaniem się z respondentami w celu uzyskania wyjaśnień. Za kolejne dodatkowe obciążenie uznano ramy czasowe przewidziane na przyjęcie przepisów krajowych, a za główne obciążenia związane z modernizacją i wdrażaniem systemów informacji statystycznej uznano ramy czasowe i zasoby finansowe.

Inna uwaga dotyczyła źródeł, z których gromadzone są dane. Źródła obejmują zarówno rejestry administracyjne, porty i regionalne komisje ds. turystyki, jak i przedsiębiorstwa zajmujące się żeglugą śródlądową oraz gminy zarządzające usługami transportowymi i świadczące usługi transportowe.

Jedno państwo zauważyło, że dane dotyczące przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi są gromadzone, lecz nie mogą być przetwarzane. Inne państwo wskazało, że gromadzone są wyłącznie informacje na temat transportu statkami pasażerskimi i promami, lecz nie na temat transportu statkami wycieczkowymi, statkami przeznaczonymi do wycieczek jednodniowych, statkami oferującymi wycieczki krajoznawcze, autobusami wodnymi i taksówkami wodnymi.

3.4. PRZYCZYNY, DLA KTÓRYCH PAŃSTWA NIE GROMADZĄ DANYCH DOTYCZĄCYCH PRZEWOZU OSÓB ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI

Państwa, które nie gromadzą danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi, stwierdziły, że użytkownicy nie mają zapotrzebowania na takie dane. Jako kolejny powód wymieniono fakt, że nie istnieje odpowiednie zobowiązanie prawne.

Jedno z państw jako główny argument przeciwko gromadzeniu danych dotyczących przewozu osób wskazało znaczne obciążenie administracyjne dla bardzo licznych małych przedsiębiorstw działających w tym sektorze. Nie są dostępne dane od innych organizacji rządowych (lub od podmiotów komercyjnych). Ponadto na śródlądowych drogach wodnych tego konkretnego państwa działalność prowadzi znaczna liczba przedsiębiorstw zagranicznych (z UE i spoza UE), co wskazuje na problem z uzyskaniem danych od przedsiębiorstw zagranicznych.

Jedno państwo wyraźnie wskazało, że nie dotyczy go przewóz osób śródlądowymi drogami wodnymi, ponieważ występuje w nim tylko niewielka liczba śródlądowych dróg wodnych i są one wykorzystywane wyłącznie do celów rekreacyjnych, natomiast dwa inne państwa odniosły się do niewielkiej liczby pasażerów przewożonych wodami śródlądowymi.

3.5. WYKONALNOŚĆ GROMADZENIA DANYCH DOTYCZĄCYCH PRZEWOZU OSÓB ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI I ZAMIAR GROMADZENIA TAKICH DANYCH W PRZYSZŁOŚCI

Niektóre spośród państw, które obecnie nie gromadzą danych dotyczących przewozu osób, wspomniały, że gromadzenie danych byłoby dla nich obciążeniem ze względu na ograniczony wolumen przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie trzy państwa oparły się na wynikach własnych badań pilotażowych. Jedno z tych państw stwierdziło, że przed przystąpieniem do gromadzenia danych należy wziąć pod uwagę definicje i progi. Inne państwo uznało, że gromadzenie danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi jest możliwe w najbliższej przyszłości. Państwo to wskazało, że obecnie trwa proces tworzenia nowego systemu informacyjnego dotyczącego śródlądowych dróg wodnych, który mógłby być w przyszłości wykorzystywany jako źródło danych administracyjnych dotyczących zarówno towarów, jak i pasażerów.

Jedno państwo potwierdziło swój zamiar rozpoczęcia gromadzenia danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Dwa państwa stwierdziły, że nie planują gromadzenia takich danych, natomiast dwa inne państwa rozpoczęłyby gromadzenie danych wyłącznie wówczas, gdy istniałoby odpowiednie zobowiązanie prawne.

4. WNIOSKI

Komisja zauważa, że w ramach siedmiu badań pilotażowych dogłębnie przeanalizowano wykonalność gromadzenia danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Zainteresowane państwa uważają, że gromadzenie danych dotyczących pasażerów jest możliwe w większym lub mniejszym stopniu.

Badania wykazały różnice w parametrach wpływających na gromadzenie danych dotyczących pasażerów w poszczególnych państwach, np. w odniesieniu do źródeł danych, rodzajów statków wykorzystywanych do transportu wodami śródlądowymi oraz właściwości geofizycznych państw. Chociaż w ramach wszystkich badań pilotażowych wskazano szeroki zakres źródeł danych – począwszy od danych administracyjnych, a skończywszy na

pozyskiwaniu danych z internetu – zauważono w nich również potrzebę ograniczenia obciążenia związanego ze sprawozdawczością dla małych przedsiębiorstw. Podkreślono w nich, że wysiłek, który ma zostać zainwestowany, musi być proporcjonalny do udziału przewozu śródlądowymi drogami wodnymi we wszystkich rodzajach przewozu osób. Pojawiają się również obawy związane z nieodpowiednią jakością oraz lukami w danych. Koszt gromadzenia danych znacząco się różni w zależności od państwa i jest powiązany z zakresem, w jakim w poszczególnych państwach wody śródlądowe wykorzystuje się na potrzeby przewozu osób.

Badania pilotażowe wykazały, że w siedmiu uczestniczących państwach gromadzenie danych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi byłoby wykonalne do pewnego stopnia, lecz należałoby znaleźć równowagę między zapotrzebowaniem na dane a dostępnością informacji i obciążeniem dla respondentów.