



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 17.4.2007
COM(2007) 187 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**a légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről
szóló, 2003. február 27-i 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet
alkalmazása során szerzett tapasztalatokról**

TARTALOMJEGYZÉK

	Összefoglaló	3
1	BEVEZETÉS	3
1.1	HÁTTÉR ÉS CÉLKITŰZÉSEK.....	3
1.2	POLITIKAI HÁTTÉR	4
1.3	VÉGREHAJTÁSI SZABÁLYOK	5
1.4	A TAGÁLLAMOK ÉS EGYÉB ORSZÁGOK LEFEDETTSEGE	6
2	A RENDELET VÉGREHAJTÁSA	6
2.1	FELMERÜLT PROBLÉMÁK.....	6
2.1.1	A jogi kötelezettségek tiszteletben tartása	6
2.1.2	Az adatszolgáltató országok végrehajtási terhei és rendszeres adatszolgáltatása	9
2.1.3	Adatgyűjtési, -összeállítási és -értékelési folyamat	10
2.1.4	Módszertani kérdések.....	10
2.2	EREDMÉNYEK	10
2.2.1	Adattovábbítás és -értékelés.....	10
2.2.2	Módszertani útmutató.....	11
2.2.3	Adatterjesztés	11
3	KÖVETKEZTETÉSEK	13
3.1	RÖVID TÁVÚ FEJLŐDÉS	13
3.2	HOSSZÚ TÁVÚ FEJLŐDÉS	13

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: A rendelet követelményeinek való megfelelés: éves adatállomány-szolgáltatás ..	10
2. táblázat: A rendelet követelményeinek való megfelelés: adatszolgáltató repülőterek száma adatállomány szerinti illetve éves bontásban	11
3. táblázat: Légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállítás országokénti bontásban: 2005. évi adatok és 2003–2005 közötti növekedés	14

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2003. február 27-i 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása során szerzett tapasztalatokról

ÖSSZEFOGLALÓ

A légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló, 2003. február 27-i 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 9. cikkének (2) bekezdése meghatározza, hogy egy hároméves időtartam alatt folytatott adatgyűjtést követően a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e rendelet alkalmazása során szerzett tapasztalatokról. E jelentés célja, hogy a Bizottság megfeleljen e követelménynek az első hároméves időtartam alatt folytatott adatgyűjtést követően (2003–2005).

A jogi aktus háttérének, célkitűzéseinek és politikai összefüggésének általános bemutatása után a végrehajtáshoz kapcsolódó egyes kérdések kerülnek megvitatásra. A jelentés az elért legfontosabb eredményekről is tájékoztat. Az utolsó szakasz ismerteti a következtetéseket és a fejlődés lehetséges jövőbeli útját.

E rendelet végrehajtásának eredményeképpen több részletes információ áll rendelkezésre az európai légiutas- és áruszállításról, valamint javult az adatok minősége és időszerűsége. A tagállamok erőfeszítéseket tettek a rendelet követelményeinek való megfelelésre; legtöbbször a megadott határidőkön belül benyújtja valamennyi kért adatot.

1 BEVEZETÉS

1.1 HÁTTÉR ÉS CÉLKITŰZÉSEK

Az 1993-as referenciaévben kezdődött a légiszállításra vonatkozó önkéntes statisztikai adatgyűjtés, mely a tagállamok által elfogadott módszeren alapult. A 437/2003/EK rendelet elfogadása hivatalossá tette a már meglévő módszert és néhány új elemmel bővítette ki az adatszolgáltatás hatályát. Ennélfogva e rendeletet célja, hogy összehasonlítható, megbízható, harmonizált, rendszeres és átfogó statisztikai adatokat szolgáltatson az Európai Unión belüli légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállítás fejlődéséről a Bizottság, más EU-intézmények, nemzeti kormányok és a nyilvánosság számára.

A 437/2003/EK rendelet főbb jellemzői a következőképpen foglalhatók össze:

- Repülőtér-szintű adatszolgáltatási kötelezettség. A repülőtereket néhány csoportba sorolták a válaszadók terhei moduláris elosztásának biztosítása érdekében, több

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 437/2003/EK rendelete (2003. február 27.) a légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről (HL L 66., 2003.3.11., 1. o.).

adatot kérve a közepes és nagy repülőterektől és csökkentve vagy eltörölve a kisebb repülőterek adatszolgáltatási kötelezettségét.

- Az adatszolgáltatás két szintjét határozták meg: repülési szakasz és járaton belüli indulási/érkezési helyek. Ez fontos az EU-n belüli és kívüli légiszállításnak a légi jármű-forgalom (repülési szakasz) vagy a személy-/áruszállítás (járaton belüli indulási/érkezési helyek) szerinti ellenőrzéséhez és a közvetlen tranzitutasok azonosításához.
- Külön információt kell szolgáltatni az érkezésekre és indulásokra, valamint aszerint, hogy menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti szolgáltatásokról van szó. Ez a bejövő és kimenő forgalom, valamint a menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti szolgáltatások különböző hatásainak részletes elemzését teszi lehetővé, különös tekintettel az EU-n kívüli szintre.
- Tervezik továbbá a légitársaságokra vonatkozó információszolgáltatást is, bár ennek hatályát e rendelet nem határozza meg konkrétan. Ez fontos a piacok liberalizálásának és különösen a különböző útvonalak versenyszintjének, valamint a fapados légitársaságok létrehozásának ellenőrzéséhez.
- A repülési szakaszra vonatkozó információk esetében három további változóra van szükség: a járatok száma, a légi jármű típusa és a rendelkezésre álló utasulések. Ezek az információk a repülőterek közötti forgalomnak a túlterheltség, a kapacitás és a flottafelhasználás tekintetében történő részletes elemzéséhez fontosak.

1.2 POLITIKAI HÁTTÉR

A közös közlekedéspolitika fejlesztéséhez a légi személy- és áruszállítás kiterjedtségének és fejlődésének lehető legalaposabb ismeretére van szükség. Az „*Európai közlekedéspolitika 2010-ig: a döntés ideje*” című fehér könyv² szerint a közös közlekedéspolitika célkitűzése annak biztosítása, hogy az európai polgárok hatékony szállítóeszközöket vehessenek igénybe. Ez a célkitűzés fennmaradt ugyan a fehér könyv félidős felülvizsgálatában³, de sokkal inkább az európai fenntartható mobilitás biztosítására összpontosítva. Így a közösségi repülési statisztikákat az EU közlekedéspolitikája és egyéb uniós politikák – például a belső piac működése – keretbe foglalásához, ellenőrzéséhez és értékeléséhez használják fel.

Növekszik ezen adatok fontossága az EU döntéshozatala során. Például a Bizottságra ruházott hatáskörből adódóan ezeket az információkat egyre inkább a harmadik országokkal légiközlekedési megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások előkészítésére használják fel. A légiforgalmi irányításhoz kötődő kérdésekhez, az utas- illetve az áruforgalom méréséhez, valamint az EU-n belüli szállítás modális megoszlásának kiszámításához is ezt az információt használják fel. Egy másik példa: ezen adatok felhasználása annak mérésére, hogy repülőterenként hány belépés történik az EU területére.

Az utasokra vonatkozó adatok fontossága egyre növekszik, mivel a számítógépes foglalási rendszereken keresztül történő jegyrendelésekre vonatkozó adatok egyre inkább elveszítik

² COM(2001) 370., 2001. szeptember 12.

³ COM(2006) 314., 2006. június 22. „Tartsuk mozgásban Európát – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidős felülvizsgálata.”

reprezentativitásukat a piac egészének szempontjából, mivel egyre inkább elterjed az interneten keresztül történő foglalás. Ezen kívül a szolgáltatás típusára (menetrend szerinti vagy nem menetrend szerinti) vonatkozóan nagy nehézségekbe ütközik az egyéb forrásokból származó információk beszerzése, pedig ez különösen egyes olyan új, EU-n kívüli útvonalak esetében fontos, ahol a nem menetrend szerinti utasszállítás van túlsúlyban.

Légi áruszállítás esetében a jobb lefedettség és az adatok minőségének javulása lehetővé teszi azon információk gyakoribb felhasználását, melyek alternatív forrásokból nem szerezhetőek be.

Egyéb példák ezen adatok szakpolitikai célokra történő felhasználására:

- A verseny és az állami támogatások ellenőrzéséhez hasznos, hogy a légitársaságok kódjait a rendelet előírásainak megfelelően lehet bejelenteni.
- A közepes és kis repülőterektől származó adatok összegyűjtése hasznos a regionális politika céljaira.
- Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség szintén érdekelt ezen adatok biztonsági célokra történő felhasználásában.
- Ezen adatok környezetpolitikai célokra is felhasználhatók (pl. kibocsátás és zaj).

1.3 VÉGREHAJTÁSI SZABÁLYOK

A 437/2003/EK rendelet végrehajtási hatáskörökkel ruházza fel a Bizottságot, melyeket a 10. és 11. cikkben meghatározott komitológiai eljárás útján kell gyakorolnia. Az Eurostat ezt az eljárást arra használta, hogy a rendelet végrehajtásának különböző aspektusaira kiterjedő szabálycsomagot fogadjon el. E szabályokat bizottsági rendeletek formájában fogadják el, a Statisztikai Programbizottság véleményét követően.

Eddig két végrehajtási rendeletet fogadtak el, egynek pedig 2007-ben kerül sor az elfogadására.

Az 1358/2003/EK bizottsági rendelet⁴ nagyon átfogó végrehajtási rendelkezéscsomagot tartalmaz, különösen a közösségi repülőterek listáját, a tagállamonként engedélyezett eltéréseket, az adattovábbításra vonatkozó technikai szabályokat, valamint a fogalom meghatározások, a nomenklátúra, az egységes szerkezetbe foglalás és a szolgáltatandó adatállományok felülvizsgálatát.

Az 546/2005/EK bizottsági rendelet⁵ elsődleges célja az EU 2004. évi, tíz új tagállammal történt bővülésének figyelembe vétele, mivel tartalmazza az említett tagállamok repülőtereinek listáját és a kért mentességeket.

⁴ A Bizottság 1358/2003/EK rendelete (2003. július 31.) a légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállításra vonatkozó statisztikai adatgyűjtésről szóló 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról, valamint annak I. és II. melléklete módosításáról (HL L 194., 2003.8.1., 9. o.).

⁵ A Bizottság 546/2005/EK rendelete (2005. április 8.) az adatszolgáltató országok elosztásának vonatkozásában a 437/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiigazításáról és a közösségi repülőterek listájának frissítése vonatkozásában az 1358/2003/EK rendelet módosításáról (HL L 91., 2005.4.9., 5. o.).

A tervek szerint bizottsági rendelettervezet elfogadására kerül sor 2007-ben. Ez a közösségi repülőterek 2007 januárjától alkalmazandó listáját fogja teljes körűen felülvizsgálni. E lista nem tartalmaz eltéréseket, mivel azok mindegyike 2006-ban már lejárt.

1.4 A TAGÁLLAMOK ÉS EGYÉB ORSZÁGOK LEFEDETTSÉGE

A 437/2003/EK rendelet közvetlenül és teljes egészében alkalmazandó valamennyi tagállamban. Nem kell átültetni a nemzeti jogba. A rendelet azonban egyes repülőterek, adatállományok és változók tekintetében eltérések biztosítását tette lehetővé bizonyos szabályok értelmében, legfeljebb három éves időtartamra (2005 végéig).

Romániát és Bulgáriát illetően mindkét ország bejelentette, hogy a csatlakozás időpontjától kész teljes mértékben megfelelni az uniós jogszabályoknak ezen a területen, anélkül, hogy eltérést kérne. *Bulgária és Románia csatlakozási szerződésében a statisztikai közösségi vívmányokra vonatkozó technikai kiigazítások* címszó tartalmazza e két új tagállam repülőtereinek listáját.

A tagjelölt országokat illetően Horvátország és Törökország repülőtérszintű összesített adatokat szolgáltat, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság viszont egyáltalán nem szolgáltat információt.

2003-ban a 437/2003/EK rendeletet formálisan az EGT-megállapodás XXI. mellékletébe (Statisztika) vette fel az EGT-Vegyesebizottság egyik határozata⁶. E határozat értelmében Izlandnak és Norvégiának továbbítania kell a rendeletben előírt adatokat, Liechtenstein azonban mentességet kap e kötelezettség alól.

Svájc szintén szolgáltat a rendelet elvein alapuló adatokat az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti statisztikai együttműködésről szóló megállapodásnak⁷ megfelelően.

2 A RENDELET VÉGREHAJTÁSA

2.1 FELMERÜLT PROBLÉMÁK

2.1.1 A jogi kötelezettségek tiszteletben tartása

A rendeletben előírt adatszolgáltatási kötelezettségeknek való megfelelés kedvezően alakult a figyelembe vett időszakban. 2003-ban az adatszolgáltatás – bár általánosságban szinte teljeskörű volt – egyes adatszolgáltató országok esetében különleges nehézségekbe ütközött az adatállományok gyakoriságát vagy az egyes elemekre (légijármű-forgalom, tranzitutasok vagy rendelkezésre álló utasülések) vonatkozó információszolgáltatásban mutatkozó hiányosságokat illetően. A következő két évben javult a helyzet az adatszolgáltatás terén, különösen az adatállományok gyakoriságát illetően, melyet ma már teljes mértékben tiszteletben tartanak.

⁶ Az EGT-Vegyesebizottság 132/2003 határozata (2003. szeptember 26.) az EGT-megállapodás XXI. mellékletének (Statisztika) módosításáról (HL L 331., 2003.12.18., 68. o.).

⁷ 2004. október 26-án került aláírásra és a 2006. február 27-i tanácsi határozattal került jóváhagyásra az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti statisztikai együttműködésről szóló megállapodás, HL L 90., 2006. március 28., 1–21. o.

Az 1. táblázat a 2003–2005 közötti időszakra vonatkozóan adatállományonként és gyakoriság szerint mutatja be az adatszolgáltatás helyzetét. Az 1358/2003/EK rendelet értelmében az A1 és a B1 havi adatállományt havonta kell szolgáltatni (kizárólag 2003-ban fogadtak el negyedévi adatállományt), a C1 adatállomány pedig legalább éves gyakoriságú.

1. táblázat: A rendelet követelményeinek való megfelelés: éves adatállomány-szolgáltatás

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgium	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Cseh Köztársaság	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Dánia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Németország	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Észtország	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Görögország	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Spanyolország	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Franciaország	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Írország	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Olaszország	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ciprus	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Lettország	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Litvánia	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luxemburg	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Magyarország	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Málta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Hollandia	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Ausztria	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Lengyelország	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugália	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Szlovénia	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Szlovákia	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Finnország	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Svédország	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Egyesült Királyság	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgária	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Románia	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Horvátország	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Törökország	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Izland	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norvégia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Svájc	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

JELMAGYARÁZAT: M: Havi; Q: Negyedéves; A: Éves; -: Nincs adat.

Egyes tagállamok továbbra is problémákkal szembesülnek. A megoldásra váró fő problémák az áruszállításra vonatkozó megfelelő adatszolgáltatás, a C1 adatállomány biztosítása és a rendelkezésre álló utasulésekre vonatkozó adatok minősége. A legtöbb esetben azonban az érintett országok kiigazító intézkedéseket hajtanak végre vagy rendszereik javítását célzó tervekkel rendelkeznek a jogi követelményeknek való teljes megfelelés biztosítása érdekében.

Az engedélyezett eltérések alkalmazása során nem merültek fel különös problémák. Az eltéréseket kérő országok az eltérések lejártát követően megkezdték a szükséges adatszolgáltatást. Sőt, egyes országok úgy döntöttek, nem használják ki a teljes engedélyezett időtartamot és már azelőtt szolgáltatott adatokat, hogy az kötelező lett

volna számukra. A 2. táblázat számos adatszolgáltató repülőteret sorol fel, országokénti bontásban.

2. táblázat: A rendelet követelményeinek való megfelelés: adatszolgáltató repülőterek száma adatállomány szerinti illetve éves bontásban

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgium	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Cseh Köztársaság	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dánia	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Németország	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Észtország	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Görögország	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spanyolország	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Franciaország	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Írország	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Olaszország	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Ciprus	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Lettország	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Litvánia	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Magyarország	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Málta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hollandia	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Ausztria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Lengyelország	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugália	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Szlovénia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Szlovákia	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finnország	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Svédország	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Egyesült Királyság	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgária	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Románia	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Horvátország	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Törökország	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Izland	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvégia	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Svájc	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Az adatszolgáltató országok végrehajtási terhei és rendszeres adatszolgáltatása

A legtöbb adatszolgáltató országban a rendeletnek való megfelelés új adatgyűjtési és –összeállítási eljárást tett szükségessé. Más országokban a meglévő eljárásokat kellett kibővíteni vagy kiigazítani. Nagyon kevés esetben előfordult, hogy nem került sor különleges intézkedések bevezetésére, mivel a meglévő eljárások elegendőek voltak a követelmények teljesítéséhez. Meg kell említeni, hogy a rendelet nem irányzott elő pénzügyi támogatást a rendelet végrehajtásához kapcsolódó költségek fedezéséhez.

A legtöbb adatszolgáltató ország elfogadhatónak tartja a rendszeres adatszolgáltatással járó munkaterhet. Mindazonáltal egyes országokban ez nagyobb terhet jelent, különösen a repülőterek – mint elsődleges adatszolgáltatók – számára.

Az Európai Statisztikai Rendszerprogramozási és Koordinációs Munkacsoport megbízásából készült, 2006. évi kísérleti tanulmány rámutatott, hogy a költségek tekintetében nagyon heterogén a helyzet, mivel országonként igen eltérőek az adatszolgáltató repülőterek átlagos éves költségei. Ez bizonyos mértékig az Eurostat számára történő adatszolgáltatásért felelős illetékes nemzeti hatóság (Competent National Authority, CNA) és a nemzeti adatszolgáltatók – rendszerint a repülőterek – közötti kapcsolatot tükrözi. A CNA lehet a nemzeti statisztikai hivatal, a polgári légitársasági hatóság, a Közlekedési Minisztérium vagy akár az adatszolgáltató ország repülőter-üzemeltetője is, ha az adott országnak csak egy repülőtere van.

2.1.3 Adatgyűjtési, -összeállítási és -értékelési folyamat

Az adatszolgáltató országokból származó adatok gyűjtése és összeállítása hagyományos, alulról felfelé haladó információáramlás alapján történik. Általában ez az információáramlás azoknál a légitársaságoknál és/vagy kezelőügynököknél kezdődik, melyek a repülőterei szervezetek számára szolgáltatnak adatokat, rendszerint elektronikus szabványüzemek alapján. Ezt követően a repülőterek továbbítják az információkat a CNA-nak, mely összeállítja, értékeli és az Eurostat részére továbbítja a nemzeti adatokat.

Vannak azonban eltérések ettől az általános információáramlástól. Egyes esetekben a repülőterek saját adatbázisaikat vagy forrásaikat használják fel az információszolgáltatáshoz, különösen a C1 adatállományhoz szükséges egyes változók – mint a légitársaság-forgalom – esetében. Más esetekben a légitársaságok vagy a kezelőügynökök közvetlenül a CNA-hoz továbbítják az információkat.

Az Eurostathoz történő adattovábbítást megelőzően valamennyi CNA érvényességi ellenőrzéseket végez, melyek során belsőleg kifejlesztett ellenőrzési eljárásokat és/vagy az Eurostat által biztosított, értékelést megelőző szoftvert alkalmaz. Az értékelésre vonatkozó szabályok a folyamat több szempontjára is kiterjednek, beleértve az adatformátumot, az egységes szerkezetbe foglalást, az adatállományok és a változók közötti összhangot, stb.

2.1.4 Módszertani kérdések

Az 1358/2003/EK végrehajtási rendelet módszertani rendelkezései közös keretet hoztak létre a harmonizált adatgyűjtés és az összehasonlítható eredmények biztosítása céljából. A figyelembe vett időszakban nem merültek fel jelentős módszertani problémák.

2.2 EREDMÉNYEK

2.2.1 Adattovábbítás és -értékelés

A 437/2003/EK rendelet 7. cikke előírja, hogy az adattovábbítás legkésőbb a megfigyelési időszak vége után hat hónappal történik. A figyelembe vett időszakban

jelentősen javult az e határidőnek való megfelelés. Jelenleg általában tiszteletben tartják ezt a határidőt, sőt sok esetben le is rövidül.

Az adattovábbításra vonatkozó technikai szabályok terén nagyfokú szabványosítást lehetett elérni. Az Eurostat számára elektronikusan továbbított adatok megfelelnek az adatállományok és a rekordformátum tekintetében előírt struktúráknak. Ez az információknak az Eurostat termelési adatbázisába történő gyors integrálását, valamint az alapvető hibák és ismeretlen kódok korai felismerését teszi lehetővé.

Az adatoknak az Eurostat-adatbázisba történő feltöltését követően részletes értékelési eljárásokat alkalmaznak a továbbított adatok minőségének biztosítása érdekében. Az értékelés magában foglalja az adatállományok belső összhangját, az időbeli összhangot, az adatállományok közötti koherenciát és a két adatszolgáltató ország közös útvonalaira vonatkozó eredmények összehasonlítását.

Az átlagos adatminőség magasszintűnek tekinthető. E megállapítás a stabil, közös módszertani keret megvalósításán, a nemzeti szintű adatösszeállítási és –értékelési eljárásokra irányuló erőfeszítéseken, valamint az adatterjesztést megelőzően az Eurostat által végzett minőségellenőrzéseken alapul.

2.2.2 *Módszertani útmutató*

Az Eurostat elkészítette a Légiszállításra vonatkozó statisztika referencia-kézikönyvét, mely útmutatóul szolgál a tagállamok és más adatszolgáltató országok számára a rendelet végrehajtásában. A referencia-kézikönyvet évente aktualizálják az e statisztikák gyűjtéséhez kapcsolódó legfrissebb információk, dokumentumok vagy iránymutatások felvétele céljából.

2.2.3 *Adatterjesztés*

Az 1358/2003/EK rendelet 3. cikke alapján a Bizottság az összes olyan adatot terjesztheti, melyet a tagállamok nem nyilvánítottak bizalmasnak. A gyakorlatban nagyon kevés ország élt ezzel a lehetőséggel és az Eurostat számára továbbított adatok döntő többsége terjeszthető.

Mindazonáltal a légitársaságokra vonatkozó információk terjesztését összesített értékekre korlátozták az uniós és az Unión kívüli engedélyezett szállítók esetében. A légitársaságokra vonatkozó részletes információszolgáltatás önkéntes, és a gyakorlatban a titkosságra vonatkozó nemzeti korlátozások eredményeképpen számos ország vagy nem szolgáltat információkat vagy azokat összesített értékekre korlátozza.

Az Eurostat ingyenesen hozzáférhetővé teszi az összegyűjtött adatokat a terjesztési adatbázisán keresztül az Eurostat honlapján. Méretkorlátozások miatt a repülőterek közötti (légi útvonalak) adatok terjesztésére szerkezetbeli korlátozások érvényesek. Az Eurostat olyan különleges kiadványokban is terjeszti ezeket az információkat mint a „*Statistics in Focus*”-sorozat vagy olyan sajtóközleményekben, melyek a média és a nyilvánosság figyelmét hívják fel ezen adatokra.

A 3. táblázat az e rendelet alapján összegyűjtött, az európai légiszállításra vonatkozó legfontosabb adatok közül tartalmaz néhányat.

3. táblázat: Légi személy-, áru- és postaiküldemény-szállítás országokénti bontásban: 2005. évi adatok és 2003–2005 közötti növekedés

	Utasok		Áru és postai küldemény	
	2005. évi adatok	2003–2005 közötti növekedés	2005. évi adatok (tonnában)	2003–2005 közötti növekedés
Belgium	17 813 943	18,0%	694 523	14,5%
Cseh Köztársaság	11 265 764	45,2%	56 259	5,7%
Dánia ²	22 172 778	14,1%	7 465	-17,0%
Németország	145 977 422	20,5%	3 005 967	23,0%
Észtország	1 393 105	96,2%	9 739	92,8%
Görögország	30 798 527	9,3%	105 502	-23,0%
Spanyolország	143 679 871	19,5%	526 125	19,6%
Franciaország	107 955 149	12,1%	1 476 721	4,3%
Írország	24 254 298	24,4%	89 356	114,6%
Olaszország	87,906,423	18,9%	754,302	10,3%
Ciprus	6 782 277	11,6%	39 220	23,3%
Lettország	1 872 040	165,5%	15 428	14,0%
Litvánia	1 434 241	98,7%	9 580	83,6%
Luxemburg	1 538 152	6,1%	624 803	3,7%
Magyarország	8 048 760	60,6%	55 472	9,8%
Málta	2 757 240	4,1%	16 891	2,2%
Hollandia	46 433 037	12,8%	1 550 736	11,7%
Ausztria	19 684 822	24,6%	181 533	41,0%
Lengyelország ¹	7 080 325	16,2%	31 130	-48,3%
Portugália	20 272 160	14,3%	129 516	4,8%
Szlovénia ¹	1 217 167	16,3%	4 549	-27,1%
Szlovákia	1 582 978	152,9%	4 069	-68,3%
Finnország	12 348 113	17,4%	119 569	33,3%
Svédország	22 899 135	12,0%	:	-
Egyesült Királyság	204 013 386	14,7%	2 450 838	7,2%
Európai Unió 25¹	705 820 750	8,5%	10 953 661	3,5%
Bulgária	5 022 584	40,5%	16 845	8,5%
Románia	3 493 783	28,6%	17 980	13,5%
Horvátország ¹	3 915 666	18,7%	18 109	82,3%
Törökország	53 515 594	58,9%	333 511	19,5%
Izland	2 111 100	35,2%	62 969	38,7%
Norvégia	:	-	:	-
Svájc	28 876 072	12,5%	334 024	3,8%

Az EU összesített adatok kiszámítására az uniós partner-repülőterek közötti kettős elszámolás kizárásával került sor.

¹ A rendelkezésre álló adatok alapján a növekedést a 2004–2005 közötti időszakra számították ki.

² A dán áruszállításra vonatkozó adatok nem tartalmazzák Kopenhavn/Kastrup repülőtér adatait, mivel azok nem állnak rendelkezésre.

3 KÖVETKEZTETÉSEK

A 437/2003/EK rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok és elért eredmények általánosságban nagyon kedvezőnek tekinthetők. Még ha a rendelet elfogadása előtt működött is hasonló rendszer, a jogi követelmények meghatározásába fektetett munka és a felhasznált források nemzeti és Eurostat-szinten is összehasonlítható és megbízható eredmények gyors előállítását tették lehetővé. Ez különösen fontos a 2004-ben csatlakozott tíz tagállam esetében, melyek korábban korlátozott mértékű tapasztalatokkal rendelkeztek a légiszállításra vonatkozó adatgyűjtés terén.

A rendelet értelmezéséhez, az adatgyűjtéshez, -összeállításához, -továbbításhoz és -értékeléshez kapcsolódó legtöbb kérdést megvitatták és megfelelően kezelték. E rendelet végrehajtásának eredményeképpen több információ áll rendelkezésre az ágazatról, valamint javult az adatok minősége és időszerűsége. Az adatok felhasználását illetően a kapott eredmények azonnal alkalmazhatók a politikai döntéshozatalban, különös tekintettel a légiközlekedési politika fejlesztésére, végrehajtására és ellenőrzésére nemzeti és uniós szinten. A különböző csatornákon történő adatterjesztés hozzájárult az egész folyamat láthatóvá tételéhez és a polgárok tájékoztatásához a megvalósított beruházásokat illetően.

3.1 RÖVID TÁVÚ FEJLŐDÉS

Rövid távon az alábbi kérdésekre kellene összpontosítani az erőfeszítéseket:

- Egyes elemek esetében az adatminőség további javítása. Egyes adatszolgáltató országoknak további erőfeszítéseket kell tenniük, hogy rendszeresen megbízható és összehasonlítható adatokat szolgáltatassanak az áruváltók, a rendelkezésre álló utasülések vagy a C1 adatállomány egyes elemeinek tekintetében.
- Légitársaságokra vonatkozó információk szolgáltatása. Valamennyi tagállam számára az elérhető cél az kellene, hogy legyen, hogy a titkosságra vonatkozó korlátozásaik enyhítése nélkül információkat szolgáltatassanak a légitársaságokról, legalább uniós és Unión kívüli szállítók szerinti bontásban. Ezen kívül különleges esetekben – mint a harmadik országokkal folytatott légiközlekedési megállapodásokat célzó tárgyalások – szükség lehet olyan eljárás kialakítására, mellyel kapcsolatban felkérést kaphatnak a tagállamok, hogy – a rendszeres adatszolgáltatás keretein kívül – részletes információkat szolgáltatassanak a légitársaságokról.
- Az EU Bulgáriával és Romániával való bővülése. Az Eurostat különös figyelmet fordít majd annak biztosítására, hogy e két új tagállam megfeleljen a légiszállításra vonatkozó statisztikákra irányadó uniós jogi szabályozásnak.

3.2 HOSSZÚ TÁVÚ FEJLŐDÉS

A hosszú távú fejlődés valószínűleg szükségessé fogja tenni, hogy az adatgyűjtést az alábbi új változókra terjesszék ki: az utasok tényleges indulási helye/végső érkezési helye abban az esetben, amikor az utazás több repülőutat foglal magában (legalábbis olyan utasok számára, akik az egész utazáshoz egyetlen jegyet rendelkeznek); az

Unión kívülről belépő utasok nemzetisége; a jegyek árképzése; a közvetett tranzitutasok (azaz transzferutasok) száma repülőterenként, vagy a mozgások száma napszakonként vagy technológia szerinti bontásban a hitelesített zajszintekre vonatkozó szabványoknak megfelelően.

E változók megfelelnek az új politikai szükségleteknek és túllépnek a rendelet jelenlegi hatályán. Az adatszolgáltató országok azonban egyértelműen kifejezték, hogy jelenleg nem képesek ilyen információk összegyűjtésére, és hogy a légiszállításra vonatkozó statisztikák gyűjtéséhez kapcsolódó további terhek kellő indoklására van szükség.

Mindenesetre legalább két olyan jövőbeli fejlemény várható, melyek egyike sem kapcsolódik az adatokra vonatkozó új követelményekhez:

- Az adattovábbítási időszak öt hónapra történő lerövidítése a megfigyelési időszak végét követően, az egyéb szállítási módokat érintő statisztikai adatgyűjtéssel összhangban.
- A földrajzi lefedettség kiterjesztése az EU jövőbeli bővítései vagy harmadik országok együttműködési megállapodások útján történő önkéntes részvétele miatt.