



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 17.4.2007
KOM(2007) 187 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**apie patirtį, įgytą taikant 2003 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos
reglamentą (EB) Nr. 437/2003 dėl statistinių ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto
vežimą oro transportu**

TURINYS

	SANTRAUKA	3
1	ĮŽANGA	3
1.1	PAGRINDINIAI FAKTAI IR TIKSLAI	3
1.2	POLITINIS KONTEKSTAS	4
1.3	ĮGYVENDINIMO TAISYKLĖS	5
1.4	VALSTYBIŲ NARIŲ IR KITŲ ŠALIŲ APRĖPTIS	5
2	REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS	6
2.1	SUNKUMAI	6
2.1.1	Teisinių įsipareigojimų laikymasis	6
2.1.2	Įgyvendinimo ir reguliaraus duomenų teikimo našta teikiančiosioms šalims	8
2.1.3	Duomenų rinkimo, rengimo ir tvirtinimo procesas	9
2.1.4	Metodiniai klausimai	9
2.2	REZULTATAI	9
2.2.1	Duomenų perdavimas ir tvirtinimas	9
2.2.2	Metodiniai nurodymai	10
2.2.3	Duomenų sklaida	10
3	IŠVADOS	12
3.1	TRUMPALAIKĖ RAIDA	12
3.2	ILGALAIKĖ RAIDA	12

LENTELĖS

1 lentelė:	Reglamento reikalavimų laikymasis: duomenų teikimas pagal metus	7
2 lentelė:	Reglamento reikalavimų laikymasis: duomenis teikiančių oro uostų skaičius pagal duomenų rinkinį ir metus	8
3 lentelė:	Keleivių, krovinių ir pašto vežimas oro transportu pagal šalis: 2005 m. duomenys ir augimas 2003–2005 m.	11

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

apie patirtį, įgytą taikant 2003 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 437/2003 dėl statistinių ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto vežimą oro transportu

SANTRAUKA

2003 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 437/2003 dėl statistinių ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto vežimą oro transportu¹ 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad pasibaigus trejiems duomenų rinkimo metams, Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai apie patirtį, įgytą taikant šį reglamentą.

Šia ataskaita siekiama, kad šio reikalavimo būtų laikomasi pasibaigus pirmiesiems trejiems duomenų rinkimo metams (2003–2005 m.).

Po bendro teisės akto pagrindinių faktų, tikslų ir politinio konteksto aprašymo aptariami kai kurie įgyvendinimo klausimai. Ataskaitoje taip pat pateikiama informacija apie svarbiausius pasiekimus. Paskutiniame skyriuje pateikiamos išvados ir aptariama galima raida ateityje.

Įgyvendinus šį reglamentą atsirado daugiau galimybių gauti išsamios informacijos apie Europos keleivinį ir krovinį oro transportą, taip pat pagerėjo duomenų kokybė ir pateikimas laiku. Valstybės narės stengėsi, kad būtų įvykdyti reglamento reikalavimai, ir dauguma iš jų teikia visus reikalaujamus duomenis laikydamosi nustatytą terminų.

1 IŽANGA

1.1 PAGRINDINIAI FAKTAI IR TIKSLAI

Oro transporto statistiniai duomenys savanoriškai pradėti rinkti nuo 1993 ataskaitinių metų remiantis su valstybėmis narėmis suderinta metodika. Priėmus Reglamentą 437/2003 jau taikoma metodika tapo oficialia ir buvo išplėsta duomenų teikimo aprėptis, nes atsirado papildomų elementų. Todėl šis reglamentas skirtas tam, kad Komisija, kitos ES institucijos, nacionalinės vyriausybės ir plačioji visuomenė reguliariai gautų palyginamus, patikimus, suderintus ir išsamius statistinius duomenis apie keleivių, krovinių ir pašto vežimo oro transportu raidą.

Svarbiausius Reglamento 437/2003 ypatumus galima apibendrinti taip:

- Prievolė teikti duomenis apibrėžiama oro uostų lygiu. Apibrėžiamos kai kurios oro uostų grupės, kad būtų galima respondentams tenkančią naštą paskirstyti moduliniu principu, kai daugiau duomenų prašoma pateikti vidutinių ir didelių oro uostų, o mažesniems oro uostams mažinant arba panaikinant prievolę teikti duomenis.

¹ 2003 m. vasario 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 437/2003 dėl statistinių ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto vežimo oro transportu, OL L 66, 2003 3 11, p.1.

- Apibrėžiami du duomenų teikimo lygiai: skrydžio etapas ir skrydžio kilmės ir (arba) paskirties vieta. Tai svarbu norint stebėti oro transporto srautus ES teritorijoje ir už jos ribų pagal orlaivių judėjimą (skrydžio etapas) arba pagal keleivių ir (arba) krovinių judėjimą (skrydžio kilmės ir (arba) paskirties vieta) bei nustatyti tiesiogiai tranzitu vykstančius keleivius.
- Turi būti atskirai teikiama informacija apie atvykimą ir išvykimą bei apie reguliarias ir neregulias paslaugas. Taip sudaroma galimybė išsamiai analizuoti atvykstančiuosius ir išvykstančiuosius srautus, taip pat skirtingą reguliarių ir nereguliarių paslaugų poveikį, ypač ne ES lygiu.
- Šiame reglamente taip pat numatytas oro bendrovių informacijos teikimas, nors aprėptis konkrečiai neapibrėžta. Tai svarbu norinti stebėti rinkų liberalizavimą ir ypač konkurencijos lygį įvairiuose maršrutuose bei pigių skrydžių bendrovių atsiradimą.
- Kalbant apie skrydžio etapo informaciją, prašoma trijų papildomų kintamųjų: skrydžių skaičiaus, orlaivio tipų ir turimų vietų. Ši informacija yra svarbi norint išsamiai analizuoti srautus iš vieno oro uosto į kitą atsižvelgiant į perkrovą, pajėgumą ir orlaivių parkų naudojimą.

1.2 POLITINIS KONTEKSTAS

Plėtojant bendrą transporto politiką reikia turėti kiek įmanoma daugiau žinių apie keleivinio ir krovinio oro transporto mastą ir raidą. Baltojoje knygoje „*Europos transporto politika 2010 m.: laikas spręsti*²“ apibrėžtas Bendrijos transporto politikos tikslas – padėti užtikrinti Europos gyventojams efektyvias ir veiksmingas transporto sistemas. Šis tikslas, nors ir labiau orientuotas tvariam judumui Europoje užtikrinti, taip pat nurodytas *Baltosios knygos laikotarpio vidurio apžvalgoje*³. Todėl Bendrijos aviacijos statistika yra naudojama ES transporto ir ne tik transporto politikos, pavyzdžiui, vidaus rinkos veikimo, kryptims formuoti, stebėti ir vertinti.

Šie duomenys tampa vis svarbesni ES sprendimų priėmimo procese. Pavyzdžiui, pagal Komisijai suteiktą kompetenciją ši informacija vis daugiau naudojama rengiantis deryboms dėl oro transporto susitarimų su trečiosiomis šalimis. Ši informacija taip pat naudojama sprendžiant oro eismo valdymo klausimus, nustatant keleivių ir krovinių srautus ir skaičiuojant transporto skirstymą pagal rūšis ES. Kitas pavyzdys – šių duomenų naudojimas norint nustatyti atvykstančiųjų į ES teritoriją per oro uostus skaičių.

Didėja keleivių duomenų svarba, nes dėl vis daugiau internetu perkamų bilietų užsakymo duomenys kompiuterizuotose užsakymo sistemose nebeatitinka tikrosios visos rinkos padėties. Be to, labai sunku iš kitų šaltinių gauti informaciją apie paslaugos tipą (reguliari/nereguliari) ir ji ypač svarbi kai kuriuose maršrutuose už ES ribų, kur labiau paplitusios neregulios keleivių vežimo paslaugos.

² 2001 m. rugsėjo 12 d. COM(2001) 370.

³ 2006 m. birželio 22 d. COM(2006) 314. „Te nesustos Europos pažanga – užtikrinkime tvarų Europos judumą. Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“.

Kalbant apie krovinių oro transportą, dėl geresnės aprėpties ir pagerėjusios duomenų kokybės šia informacija, kuriai nėra alternatyvaus šaltinio, galima vis dažniau naudotis.

Toliau pateikiama daugiau pavyzdžių, kaip šie duomenys naudojami politikos reikmėms:

- Galimybė gauti laikantis reglamento reikalavimų teikiamus oro bendrovių kodus yra naudinga norint stebėti konkurenciją ir valstybės pagalbą.
- Renkami vidutinių ir mažų oro uostų duomenys naudingi siekiant regioninės politikos tikslų.
- Europos aviacijos saugos agentūra taip pat suinteresuota naudotis šiais duomenis saugos tikslais.
- Taip pat bus galima naudoti šiuos duomenis siekiant aplinkos politikos tikslų (t. y. išmetalų ir triukšmo mažinimo).

1.3 ĮGYVENDINIMO TAISYKLĖS

Reglamentu 437/2003 Komisijai suteikiami įgyvendinimo įgaliojimai, kurie turi būti vykdomi taikant komitologijos procedūrą, kaip nurodyta 10 ir 11 straipsniuose. Eurostatas pasinaudojo šia procedūra, kad priimtų įvairius reglamento įgyvendinimo aspektus apimančias taisykles. Šios taisyklės priimamos kaip Komisijos reglamentai, Statistikos programų komitetui pareiškus nuomonę.

Iki šiol priimti du įgyvendinimo reglamentai ir dar vieną planuojama priimti taikant šią procedūrą 2007 m.

Komisijos reglamente 1358/2003⁴ numatytas labai išsamus įgyvendinimo priemonių rinkinys, visų pirma Bendrijos oro uostų sąrašas ir atskiroms valstybėms narėms suteiktos leidžiančios nukrypti nuostatos, techninės duomenų perdavimo priemonės, taip pat patikslinti apibrėžimai, nomenklatūra, kodavimas ir teiktini duomenų rinkiniai.

Komisijos reglamentu 546/2005⁵ daugiausia siekiama atsižvelgti į dešimties naujų ES valstybių narių prisijungimą 2004 m., nes jame pateikiamas jų oro uostų sąrašas ir prašomos leidžiančios nukrypti nuostatos.

2007 m. numatyta priimti Komisijos reglamento projektą. Jame bus pateiktas visiškai patikslintas Bendrijos oro uostų sąrašas, taikomas nuo 2007 m. sausio mėn. Sąraše nėra nė vienos leidžiančios nukrypti nuostatos, nes visos jos nustojo galioti 2006 m.

⁴ 2003 m. liepos 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1358/2003, įgyvendinantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 437/2003 dėl statistikos ataskaitų apie keleivių, krovinių ir pašto vežimą oro transportu ir iš dalies keičiantis jo I ir II priedus, OL L 194, 2003 8 1, p. 9.

⁵ 2005 m. balandžio 8 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 546/2005, pritaikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 437/2003 dėl duomenis teikiančios šalies kodų paskyrimo ir iš dalies keičiantis Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1358/2003 dėl Bendrijos oro uostų sąrašo atnaujinimo, OL L91, 2005 4 9, p. 5.

1.4 VALSTYBIŲ NARIŲ IR KITŲ ŠALIŲ APRĖPTIS

Reglamentas 437/2003 yra visas tiesiogiai taikomas visoms valstybėms narėms. Jo nereikia perkelti į nacionalinę teisę. Tačiau reglamente numatyta galimybė laikantis tam tikrų taisyklių konkrečių oro uostų, duomenų rinkinių ir kintamųjų atžvilgiu ilgiausiai trejų metų laikotarpiu (iki 2005 m. įskaitytinai) leisti taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas.

Dėl Rumunijos ir Bulgarijos, abi šalys pareiškė norą po prisijungimo visiškai laikytis ES teisės aktų šioje srityje ir neprašyti leisti taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas. Šių dviejų naujų valstybių narių oro uostų sąrašas įtrauktas į Bulgarijos ir Rumunijos stojimo sutartį – Techninės statistikos *acquis* adaptacijos.

Kalbant apie šalis kandidates, Kroatija ir Turkija teikia suvestinius duomenis oro uostų lygiu, o Buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija neteikia jokios informacijos.

2003 m. Reglamentas 437/2003 EEE jungtinio komiteto sprendimu⁶ buvo oficialiai įtrauktas į EEE susitarimo XXI priedą (Statistika). Pagal šį sprendimą Islandija ir Norvegija turi perduoti reglamentu reikalaujamus duomenis, o Lichtenšteinas nuo šios prievolės atleistas.

Šio reglamento principais grindžiamus duomenis taip pat perduoda Šveicarija pagal Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimą dėl bendradarbiavimo statistikos srityje⁷.

2 REGLAMENTO ĮGYVENDINIMAS

2.1 SUNKUMAI

2.1.1 Teisinių įsipareigojimų laikymasis

Svarstomuoju laikotarpiu vyko teigiamų pokyčių vykdamas reglamente numatytus duomenų teikimo įsipareigojimus. 2003 m. teikiant duomenis, nors apskritai buvo pateikti visi duomenys, kai kurioms šalims kilo tam tikrų sunkumų dėl duomenų rinkinių periodiškumo arba dėl trūkumų teikiant kai kuriuos elementus (orlaivių judėjimas, tranzitu vykstantys keleiviai arba turimos vietos). Teikiant duomenis per kitus dvejus metus padėtis pagerėjo, ypač kalbant apie duomenų rinkinių periodiškumą, kurio dabar visiškai laikomasi.

1 lentelėje parodytas duomenų teikimas 2003–2005 m. pagal duomenį rinkinį ir periodiškumą. Pagal reglamentą 1358/2003 duomenų rinkiniai A1 ir B1 teikiami kas mėnesį (kas ketvirtį buvo galima teikti tik 2003 m.), o duomenų rinkinys C1 turi būti teikiamas bent kartą per metus.

⁶ 2003 m. rugsėjo 26 d. EEE jungtinio komiteto sprendimas Nr. 132/2003 iš dalies keičiantis EEE susitarimo XXI priedą (Statistika), OL L 331, 2003 12 18, p. 68.

⁷ Pasirašytas 2004 m. spalio 26 d. ir patvirtintas 2006 m. vasario 27 d. Tarybos sprendimu dėl Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl bendradarbiavimo statistikos srityje sudarymo, OL L 90, 2006 m. kovo 28 d., p. 1–21.

1 lentelė: Reglamento reikalavimų laikymasis: duomenų teikimas pagal metus

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgija	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Čekija	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Danija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Vokietija	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estija	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Graikija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Ispanija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Prancūzija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Airija	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Italija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Kipras	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Latvija	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Lietuva	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Liuksemburgas	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Vengrija	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nyderlandai	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Austrija	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Lenkija	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugalija	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Slovėnija	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Slovakija	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Suomija	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Švedija.	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Jungtinė Karalystė	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgarija	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumunija	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Kroatija	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turkija	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islandija	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norvegija	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Šveicarija	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

PAAIŠKINIMAS: M: Mėnesio Q: Ketvirčio; A: Metų; -: Nepateikta

Kai kurioms valstybėms narėms vis dar kyla problemų. Svarbiausi sprendžiami klausimai - tinkamų krovinių duomenų teikimas, C1 duomenų rinkinio teikimas ir su informacija apie turimas vietas susijusių duomenų kokybės problemos. Tačiau daugeliu atveju atitinkamos šalys įgyvendina taisomąsias priemones arba planuoja gerinti savo sistemas siekdamas užtikrinti, kad būtų visiškai laikomasi teisinių reikalavimų.

Kalbant apie leidžiančių nukrypti nuostatų taikymą, konkrečių problemų nenustatyta. Tos šalys, kurios buvo prašiusios leisti taikyti minėtas nuostatas, pasibaigus jų galiojimui pradėjo teikti būtinus duomenis. Kai kurios šalys net nusprendė nebesinaudoti šiomis nuostatomis visą laikotarpį, kuriam jas buvo leista taikyti, ir pateikė duomenis anksčiau nei privalėjo. 2 lentelėje pateikiamas kiekvienos šalies oro uostų, kurie teikia duomenis, skaičius.

2 lentelė: Reglamento reikalavimų laikymasis: duomenis teikiančių oro uostų skaičius pagal duomenų rinkinį ir metus.

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgija	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Čekija	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Danija	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Vokietija	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estija	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Graikija	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Ispanija	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Prancūzija	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Airija	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italija	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Kipras	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Latvija	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lietuva	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Liuksemburgas	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Vengrija	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nyderlandai	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austrija	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Lenkija	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugalija	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovėnija	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovakija	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Suomija	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Švedija	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Jungtinė Karalystė	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgarija	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumunija	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Kroatija	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turkija	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islandija	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvegija	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Šveicarija	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Igyvendinimo ir reguliaraus duomenų teikimo našta teikiančiosioms šalims

Daugumoje duomenis teikiančių šalių, kad būtų laikomasi reglamento, reikėjo įgyvendinti naują duomenų rinkimo ir rengimo procesą. Kitose šalyse reikėjo išplėsti arba pakeisti naudojamus procesus. Labai nedaugeliu atvejų nebuvo imtasi jokių konkrečių priemonių, nes reikalavimams vykdyti pakako tuomet galiojusių procesų. Reikia paminėti, kad reglamente nebuvo numatyta finansinė parama jo įgyvendinimo sąnaudoms atlyginti.

Kalbant apie reguliarių duomenų teikimą, manoma, kad su tuo susijęs darbo krūvis daugumai duomenis teikiančiųjų šalių yra priimtinas. Vis dėlto kai kuriose šalyse dėl šio darbo kyla nemaža našta, ypač tiems oro uostams, kurie teikia pirminius duomenis.

Vertinant sąnaudas, 2006 m. Europos statistikos sistemos programavimo ir koordinavimo darbo grupės pradėtas tyrimas parodė, kad padėtis labai įvairi – atskirose šalyse gerokai skiriasi duomenis teikiančių oro uostų vidutinės metinės sąnaudos. Tai iki tam tikro laipsnio atspindi, kad atsakingos už duomenų pateikimą Eurostatui kompetentingos nacionalinės institucijos (KNI) pozicija skiriasi nuo nacionalinių duomenų teikėjų (paprastai oro uostų) pozicijos. KNI gali būti nacionalinis statistikos biuras, civilinės aviacijos administracija, susisiekimo ministerija ar net oro uosto administracija duomenis teikiančioje šalyje, kurioje yra tik vienas oro uostas.

2.1.3 Duomenų rinkimo, rengimo ir tvirtinimo procesas

Duomenis teikiančiose šalyse duomenų rinkimo ir rengimo procesas grindžiamas tradiciniu informacijos „iš apačios į viršų“ srautu. Apskritai šis srautas prasideda nuo oro bendrovių ir (arba) paslaugų agentų, kurie teikia duomenis oro uostų organizacijoms elektroninių standartinių pranešimų apie judėjimą pagrindu. Tuomet oro uostai perduoda informaciją KNI, kuri rengia, tvirtina ir persiunčia nacionalinius duomenis Eurostatui.

Vis dėlto yra keletas šio bendro srauto variantų: kai kuriais atvejais oro uostai naudojami savo duomenų bazėmis arba šaliniais, kad pateiktų informaciją visų pirma kai kurių C1 duomenų rinkinyje nurodytų kintamųjų duomenis, pvz., orlaivių judėjimo. Kitais atvejais oro bendrovės arba paslaugų agentai tiesiogiai teikia informaciją KNI.

Visos KNI prieš siūsdamos informaciją Eurostatui taiko tvirtinamąsias patikras naudodamos savo pačių sukurtas kontrolės procedūras ir (arba) Eurostato pateiktą prieš duomenų tvirtinimą naudojamą programinę priemonę. Tvirtinimo taisyklės apima daugelį šio proceso aspektų, kaip antai duomenų formatas, kodavimas, duomenų rinkinių ir kintamųjų suderinamumas ir kt.

2.1.4 Metodiniai klausimai

Įgyvendinimo Reglamento 1358/2003 metodinėmis priemonėmis sukurta bendra sistema, kad būtų užtikrintas suderintas duomenų rinkimas ir palyginami rezultatai. Per aptariamąjį laikotarpį svarbesnių metodinių klausimų nebuvo kelta.

2.2 REZULTATAI

2.2.1 Duomenų perdavimas ir tvirtinimas.

Reglamento 437/2003 7 straipsnyje reikalaujama, kad duomenys būtų perduodami ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo rinkimo laikotarpio pabaigos. Per aptariamąjį laikotarpį labai pagerėjo šio termino laikymasis. Šiuo metu šio termino apskritai laikomasi, ir daugeliu atveju jis buvo gerokai sutrumpintas.

Kalbant apie technines duomenų perdavimo priemones, pasiektas aukštas standartizacijos lygis. Duomenys Eurostatui perduodami elektroniniu būdu, laikantis reikalaujamos duomenų rinkmenų struktūros ir įrašo formato. Dėl to informaciją galima greitai integruoti Eurostato gamybinėje duomenų bazėje ir greitai nustatyti pagrindines klaidas bei nežinomus kodus.

Įkėlus duomenis į Eurostato duomenų bazę taikomos išsamios tvirtinimo procedūros perduotų duomenų kokybei užtikrinti. Tvirtinimas apima: vidinę duomenų rinkinių darną, nuoseklumą laikui bėgant, duomenų rinkinių suderinamumą ir dviejų duomenis teikiančių šalių bendrų maršrutų rezultatų palyginimą.

Bendrą duomenų kokybės lygį galima vertinti kaip aukštą. Tai galima pagrįsti patikimo bendro metodinio plano įgyvendinimu, duomenų rengimo veikla ir tvirtinimo procedūromis nacionaliniu lygiu ir vėliau Eurostato prieš platinant duomenis atliekama kokybės kontrole.

2.2.2 *Metodiniai nurodymai*

Eurostatas parengė *Oro transporto statistikos informacinį žinyną*, kad pateiktų valstybėms narėms ir kitoms duomenis teikiančioms šalims reglamento įgyvendinimo rekomendacijų. Informacinis žinynas yra kasmet atnaujinamas siekiant įtraukti naujausią informaciją, dokumentus ir nurodymus, kurie svarbūs renkant šiuos statistinius duomenis.

2.2.3 *Duomenų sklaida*

Pagal Reglamento 1358/2003 3 straipsnį Komisija gali platinti visus duomenis, kurių valstybės narės nenurodė kaip konfidencialių. Praktiškai labai nedaug šalių pasinaudojo šia išlyga, ir didžiąją dalį Eurostatui pateiktų duomenų galima platinti.

Tačiau informacijos apie oro bendroves platinimas ES ir ne ES licencijuotiems vežėjams ribojamas suvestinėmis vertėmis. Neprivaloma teikti išsamios oro bendrovių informacijos, ir praktiškai dėl nacionaliniu lygiu taikomų konfidencialumo apribojimų daugelis šalių negali jos teikti arba jos teikimas apribotas suvestinėmis vertėmis.

Eurostatas leidžia laisvai naudotis surinktais duomenimis per savo platinimo duomenų bazę, į kurią galima patekti iš Eurostato interneto svetainės. Dėl dydžio apribojimų oro maršrutų (nuo vieno oro uosto iki kito oro uosto) duomenų platinimui taikoma ribinė struktūra. Eurostatas taip pat platina šią informaciją per tam tikrus leidinius, pavyzdžiui, „*Statistics in Focus*“ leidinį arba pranešimus spaudoje, kuriuose žiniasklaida ir visuomenė supažindinami su aktualiais duomenimis.

3 lentelėje pateikiama keletas šio reglamento pagrindu surinktų svarbių Europos oro transporto duomenų.

3 lentelė: Keleivių, krovinių ir pašto vežimas oro transportu pagal šalis: 2005 m. duomenys ir augimas 2003–2005 m.

	Keleiviai		Kroviniai ir paštas	
	2005 m. duomenys	Augimas 2003–2005 m.	2005 m. duomenys (tonomis)	Augimas 2003–2005 m.
Belgija	17,813,943	18.0%	694,523	14.5%
Čekija	11,265,764	45.2%	56,259	5.7%
Danija ²	22,172,778	14.1%	7,465	-17.0%
Vokietija	145,977,422	20.5%	3,005,967	23.0%
Estija	1,393,105	96.2%	9,739	92.8%
Graikija	30,798,527	9.3%	105,502	-23.0%
Ispanija	143,679,871	19.5%	526,125	19.6%
Prancūzija	107,955,149	12.1%	1,476,721	4.3%
Airija	24,254,298	24.4%	89,356	114.6%
Italija	87,906,423	18.9%	754,302	10.3%
Kipras	6,782,277	11.6%	39,220	23.3%
Latvija	1,872,040	165.5%	15,428	14.0%
Lietuva	1,434,241	98.7%	9,580	83.6%
Liuksemburgas	1,538,152	6.1%	624,803	3.7%
Vengrija	8,048,760	60.6%	55,472	9.8%
Malta	2,757,240	4.1%	16,891	2.2%
Nyderlandai	46,433,037	12.8%	1,550,736	11.7%
Austrija	19,684,822	24.6%	181,533	41.0%
Lenkija ¹	7,080,325	16.2%	31,130	-48.3%
Portugalija	20,272,160	14.3%	129,516	4.8%
Slovėnija ¹	1,217,167	16.3%	4,549	-27.1%
Slovakija	1,582,978	152.9%	4,069	-68.3%
Suomija	12,348,113	17.4%	119,569	33.3%
Švedija	22,899,135	12.0%	:	-
Jungtinė Karalystė	204,013,386	14.7%	2,450,838	7.2%
Europos Sąjunga 25¹	705,820,750	8.5%	10,953,661	3.5%
Bulgarija	5,022,584	40.5%	16,845	8.5%
Rumunija	3,493,783	28.6%	17,980	13.5%
Kroatija ¹	3,915,666	18.7%	18,109	82.3%
Turkija	53,515,594	58.9%	333,511	19.5%
Islandija	2,111,100	35.2%	62,969	38.7%
Norvegija	:	-	:	-
Šveicarija	28,876,072	12.5%	334,024	3.8%

ES suvestiniai rodikliai skaičiuojami neatsižvelgiant į dvigubą ES partnerių oro uostų skaičiavimą.

¹ Turint duomenis skaičiuojamas augimas 2004–2005 m.

² Danijos krovinių duomenys neapima Kopenhavn/Kastrup oro uosto duomenų, nes jų neturima.

3 IŠVADOS

Apskritai įgytą patirtį ir pasiektus rezultatus įgyvendinant Reglamentą 437/2003 galima vertinti labai teigiamai. Net jei prieš priimant reglamentą buvo taikoma panaši sistema, tiek nacionaliniu, tiek Eurostato lygiu atliktas darbas ir skirti ištekliai teisiniams reikalavimams kurti sudarė galimybę greitai gauti palyginamus ir patikimus rezultatus. Tai labai svarbu dešimčiai naujų valstybių narių, kurios įstojo į ES 2004 m., nes jos neturėjo didelės patirties renkant oro transporto duomenis.

Buvo atkreiptas dėmesys į daugumą su reglamento aiškinimu, duomenų rinkimu, rengimu, perdavimu ir tvirtinimu susijusių klausimų, ir jie buvo tinkamai išspręsti. Įgyvendinus šį reglamentą atsirado daugiau galimybių gauti išsamios informacijos apie šį sektorių, taip pat pagerėjo duomenų kokybė ir pateikimas laiku. Kalbant apie duomenų naudojimą, gautus rezultatus iš karto galima naudoti politikos formavimui, visų pirma oro transporto sektoriaus politikos krypties kūrime, įgyvendinime ir stebėjime nacionaliniu bei ES lygiu. Duomenų sklaida naudojant įvairias viešąsias priemones padėjo užtikrinti, kad būtų matomas visas procesas ir kad piliečiai pasinaudotų gauta informacija mainais už skirtus išteklius.

3.1 TRUMPALAIKĖ RAIDA

Artimiausiu metu reikėtų sutelkti pastangas ties šiais klausimais:

- Tolesnis kai kurių elementų duomenų kokybės gerinimas. Kai kurioms duomenis teikiančioms šalims reikia dar labiau pasistengti, kad būtų reguliariai teikiami patikimi ir palyginami krovinių kintamųjų duomenys, informacija apie turimas vietas arba kai kurie C1 duomenų rinkinio elementai.
- Oro bendrovių informacijos teikimas. Oro bendrovių informacijos teikimas atskirai bent jau pagal ES ir ne ES vežėjus turėtų būti visų valstybių narių siektinas tikslas nemažinant jų konfidencialumo apribojimų. Be to, ypatingomis aplinkybėmis, pavyzdžiui, kai vyksta derybos dėl oro transporto susitarimų su trečiosiomis šalimis, gal prireikti apibrėžti procedūrą, dėl kurios Komisija galėtų prašyti valstybių narių pateikti išsamią oro bendrovių informaciją, kuri neteikiama reguliariai teikiant duomenis.
- ES plėtra įstojus Bulgarijai ir Rumunijai. Eurostatas kreips ypatingą dėmesį siekdamas užtikrinti, kad šios dvi naujos valstybės narės laikytųsi ES oro transporto statistiką reglamentuojančių teisės aktų.

3.2 ILGALAIKĖ RAIDA

Ilgalaikė raida greičiausiai reikštų, kad duomenų rinkimas būtų papildytas naujais kintamaisiais, pavyzdžiui: keleivių tikroji išvykimo ir (arba) galutinė paskirties vieta, jei kelionę sudaro keletas skrydžių (bent jau keleiviams, kurie turi vieną bilietą visai kelionei); atvykstančiųjų ne ES keleivių pilietybė; bilietų kainos; netiesiogiai tranzitu vykstančių keleivių skaičius (t. y. su persėdimu vykstantys keleiviai) pagal oro uostą; arba skrydžių skaičiaus išskaidymas pagal paros laiką arba pagal technologiją remiantis leistino triukšmo lygio standartais.

Šie kintamieji svarstomi atsižvelgiant į būsimus politinius poreikius ir nepatenka į dabartinę reglamento taikymo sritį. Tačiau duomenis teikiančios šalys aiškiai pasakė, kad šiuo metu tokios informacijos rinkti neįmanoma ir kad reikia deramai pagrįsti bet kokią su oro transporto statistinių duomenų rinkimu ateityje sietiną naštą.

Bet kuriuo atveju galima numatyti bent jau du būsimus pokyčius, kurie nėra susiję naujų duomenų reikalavimais.

- Nedidelis duomenų perdavimo laikotarpio sutrumpinimas – iki penkių mėnesių pasibaigus duomenų rinkimo laikotarpiui, atsižvelgiant į kitų transporto rūšių statistinių duomenų rinkimą.
- Geografinės aprėpties išplėtimas arba dėl tolesnės ES plėtros, arba dėl savanoriško trečiųjų šalių įsitraukimo į šią veiklą bendradarbiavimo susitarimų pagrindu.