



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 17.4.2007
KOM(2007) 187 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**dotyczące doświadczeń wyniesionych z wykonania rozporządzenia (WE) nr 437/2003
Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań
statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty**

SPIS TREŚCI

Streszczenie.....	3
1 WSTĘP.....	3
1.1 TŁO I CELE.....	3
1.2 KONTEKST POLITYKI.....	4
1.3 PRZEPISY WYKONAWCZE.....	5
1.4 PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM	6
2 WYKONANIE ROZPORZĄDZENIA.....	7
2.1 NAPOTKANE TRUDNOŚCI.....	7
2.1.1 Przestrzeganie zobowiązań prawnych.....	7
2.1.2 Obciążenia krajów składających sprawozdania związane z wykonaniem rozporządzenia i regularnym przekazywaniem danych.....	9
2.1.3 Proces gromadzenia, zestawiania i logicznej kontroli danych.....	10
2.1.4 Zagadnienia dotyczące metodyki.....	10
2.2 WYNIKI.....	11
2.2.1 Przekazywanie danych i ich logiczna kontrola.....	11
2.2.2 Wskazówki metodyczne.....	11
2.2.3 Rozpowszechnianie danych.....	11
3 WNIOSKI.....	14
3.1 ROZWÓJ KRÓTKOTERMINOWY.....	14
3.2 ROZWÓJ DŁUGOTERMINOWY.....	15

Spis tabeli

Tabela 1: Przestrzeganie wymogów rozporządzenia: dostarczanie określonych zestawów danych w poszczególnych latach.....	7
Tabela 2: Przestrzeganie wymogów rozporządzenia: liczba lotnisk składających sprawozdanie z podziałem na zestawy danych i lata.....	8
Tabela 3: Przewozy lotnicze pasażerów, frachtu i poczty z podziałem na kraje: dane za rok 2005 i zmiana w latach 2003-2005.....	11

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące doświadczeń wyniesionych z wykonania rozporządzenia (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty

STRESZCZENIE

W artykule 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty¹ stwierdza się, że po trzyletnim okresie gromadzenia danych Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat doświadczeń nabytych w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia. Celem niniejszego sprawozdania jest spełnienie tego wymogu w związku z zakończeniem trzyletniego okresu gromadzenia danych (2003-2005).

Zawarto w nim ogólny zarys tła, celów i polityki, w kontekście której przyjęto wspomniany akt prawny, a następnie omówiono niektóre zagadnienia związane z wykonaniem wspomnianego rozporządzenia. Sprawozdanie zawiera również informacje dotyczące najważniejszych osiągniętych wyników. W ostatniej jego części przedstawiono wnioski i możliwy rozwój sytuacji w przyszłości.

Dzięki wykonaniu niniejszego rozporządzenia zwiększyła się dostępność szczegółowych informacji dotyczących przewozu lotniczego pasażerów i frachtu, a także jakość i aktualność danych. Państwa członkowskie poczyniły starania, by spełnić wymogi rozporządzenia - większość z nich dostarcza wszystkie wymagane dane w wyznaczonych terminach.

1 WSTĘP

1.1 TŁO I CELE

Dobrowolne gromadzenie danych dotyczących statystyk transportu lotniczego rozpoczęto w 1993 r. (rok referencyjny), przy zastosowaniu metodyki uzgodnionej z państwami członkowskimi. W wyniku przyjęcia rozporządzenia 437/2003 uznano tę wypróbowaną metodykę za obowiązującą, a zakres gromadzonych danych poszerzono o kilka dodatkowych elementów. Celem rozporządzenia jest udostępnienie Komisji, innym instytucjom UE, rządów poszczególnych krajów i ogółowi społeczeństwa porównywalnych, poprawnych, zharmonizowanych, regularnie aktualizowanych i wszechstronnych danych statystycznych dotyczących przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty w Unii Europejskiej.

¹ Rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty, Dz.U. L 66 z 11.3.2003, str. 1.

Najważniejsze cechy rozporządzenia 437/2003 w skrócie:

- Określony w rozporządzeniu obowiązek przekazywania danych dotyczy poziomu portów lotniczych. W celu umożliwienia modułowego rozłożenia obciążenia na kilku respondentów, określono grupy portów lotniczych, w ramach których lotniska średniej wielkości i duże są zobowiązane dostarczać większą ilość danych, a mniejsze lotniska są zwolnione z obowiązków w zakresie dostarczania danych lub wymaga się od nich mniejszej ich ilości.
- Określono dwa poziomy przekazywania danych: odcinek lotu i miejsce pochodzenia/przeznaczenia lotu. Umożliwia to monitorowanie przepływów w transporcie lotniczym wewnątrz Wspólnoty i poza jej granice w zależności od ruchu samolotów (odcinek lotu) lub ruchu pasażerów/frachtu (miejsce pochodzenia/przeznaczenia lotu) oraz określenie liczby pasażerów w transzycie bezpośrednim.
- Należy oddzielnie przekazywać informacje dotyczące przylotów i odlotów oraz usług rozkładowych i pozarozkładowych. Umożliwia to szczegółową analizę ruchu do i z danego portu lotniczego, a także ocenę wpływu usług rozkładowych i pozarozkładowych, szczególnie poza UE.
- Rozporządzenie przewiduje również przekazywanie informacji dotyczących linii lotniczych, nie określono w nim jednak dokładnego zakresu tego rodzaju danych. Ma to duże znaczenie dla monitorowania liberalizacji rynków, a w szczególności poziomu konkurencji na poszczególnych trasach i działalności tanich linii lotniczych.
- W przypadku informacji dotyczących odcinka lotu, wymagane są trzy dodatkowe zmienne: liczba lotów, typ statku powietrznego i dostępna ilość miejsc. Informacje te pozwalają na szczegółowe przeanalizowanie przepływów między portami lotniczymi pod względem obciążenia, przepustowości i wykorzystania floty.

1.2 KONTEKST POLITYKI

Tworzenie wspólnej polityki transportowej wymaga jak najdokładniejszej wiedzy o zakresie i rozwoju przewozu lotniczego pasażerów i frachtu. W białej księdze pt. „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzje”² stwierdzono, że celem wspólnej polityki transportowej jest pomoc w udostępnianiu Europejczykom sprawnie działających i wydajnych systemów transportowych. Cel ten podtrzymano w śródkresowym przeglądzie wspomnianej białej księgi³, kładąc jednak większy nacisk na zadbanie o zgodność mobilności w Europie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Wspólnotowe statystyki z dziedziny lotnictwa służą tworzeniu, monitorowaniu i ocenie polityki transportowej UE, a także polityki UE w innych dziedzinach, takich jak funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

² COM (2001) 370 z 12 września 2001 r.

³ COM (2006) 314 z 22 czerwca 2006: „Utrzymać Europę w ruchu: zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu.”

Znaczenie tych danych dla procesu decyzyjnego jest coraz większe. Np. w związku z przyznaniem Komisji odpowiednich kompetencji, informacje te wykorzystuje się w trakcie przygotowywania negocjacji w sprawie umów z krajami trzecimi dotyczących transportu lotniczego. Informacje te są również wykorzystywane w sprawach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym, do pomiarów przepływu pasażerów i frachtu oraz określania, jaki udział w transporcie w UE mają poszczególne rodzaje transportu. Innym przykładem wykorzystania danych jest obliczanie liczby wejść na obszar UE w portach lotniczych.

Rośnie również przydatność danych dotyczących pasażerów, ponieważ dane dotyczące rezerwacji biletów ze skomputeryzowanych systemów rezerwacji w mniejszym stopniu odpowiadają rzeczywistym rozmiarom rynku ze względu na rosnącą liczbę rezerwacji internetowych. Należy dodać, że informacje dotyczące typu usług (rozkładowych i pozarozkładowych), szczególnie ważne w przypadku niektórych tras poza UE, na których dominują pozarozkładowe usługi pasażerskie, bardzo trudno jest uzyskać z innych źródeł.

Szerszy zakres danych dotyczących lotniczego przewozu frachtu i podwyższenie ich jakości umożliwia częstsze z nich korzystanie; w przypadku tego sektora alternatywne źródła danych nie istnieją.

Inne przykłady zastosowania danych do tworzenia polityki:

- Rozporządzenie stwarza możliwość przekazywania kodów linii lotniczych - informacje takie są przydatne do monitorowania konkurencji i pomocy państwa.
- Dane dotyczące średnich i małych portów lotniczych są przydatne do celów polityki regionalnej.
- Wykorzystaniem tych danych do celów związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa jest również zainteresowana Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego.
- Dane te można potencjalnie wykorzystać do celów polityki w dziedzinie ochrony środowiska (w zakresie emisji i hałasu).

1.3 PRZEPISY WYKONAWCZE

Rozporządzenie 437/2003 przyznaje Komisji uprawnienia wykonawcze, z których ma ona korzystać stosując procedurę komitologii, określoną w art. 10 i 11. Eurostat skorzystał z tej procedury przyjmując szereg przepisów dotyczących różnych aspektów wykonania rozporządzenia. Przepisy te przyjmuje się w formie rozporządzeń Komisji po ich zaopiniowaniu przez Komitet ds. Programu Statystycznego.

Do tej pory przyjęto dwa rozporządzenia wykonawcze, a procedura przyjmowania trzeciego jest w toku i zostanie zakończona w 2007 r.

W rozporządzeniu Komisji 1358/2003⁴ zawarto bardzo wszechstronne uzgodnienia wykonawcze, przede wszystkim wykaz portów lotniczych Wspólnoty oraz odstępstw przyznanych poszczególnym państwom członkowskim, uzgodnienia techniczne w zakresie przekazywania danych, a także zmiany definicji, nazewnictwa, kodyfikacji i przekazywanych zestawów danych.

Z kolei głównym celem rozporządzenia 546/2005⁵ jest dostosowanie związane z przyjęciem do UE dziesięciu nowych członków i w związku z tym zawiera ono wykaz portów lotniczych w tych państwach i wnioskowane przez nie odstępstwa.

Zgodnie z harmonogramem projekt nowego rozporządzenia Komisji ma zostać przyjęty w 2007 r. Będzie ono zawierać zmieniony wykaz portów lotniczych Wspólnoty, obowiązujący od stycznia 2007 r. Wykaz ten nie obejmuje odstępstw, ponieważ ważność wszystkich odstępstw upłynęła w 2006 r.

1.4 PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie 437/2003 stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich. Nie musi być zatem transponowane do ustawodawstwa krajowego. W rozporządzeniu tym przewidziano jednak możliwość przyznawania odstępstw w odniesieniu do niektórych portów lotniczych, zestawów danych i zmiennych zgodnie z określonymi przepisami i na okres nie dłuższy niż trzy lata (do roku 2005 włącznie).

Jeśli chodzi o Bułgarię i Rumunię, oba te państwa zadeklarowały chęć pełnego dostosowania się do prawodawstwa UE w tej dziedzinie w momencie przystąpienia i nie zwróciły się o przyznanie odstępstw. Wykaz portów lotniczych w tych dwóch nowych państwach członkowskich został uwzględniony w części dotyczącej technicznych dostosowań do wspólnotowego dorobku prawnego w dziedzinie statystyki *Aktu przystąpienia Bułgarii i Rumunii*.

Kraje kandydujące, Chorwacja i Turcja, przekazują zagregowane dane dotyczące poziomu portów lotniczych, natomiast Była Jugosłowiańska Republika Macedonii nie przekazuje żadnych informacji.

W 2003 r. decyzją Wspólnego Komitetu EOG rozporządzenie 437/2003 zostało oficjalnie włączone do załącznika XXI (Statystyka) do Porozumienia EOG⁶. Zgodnie z tą decyzją dane określone w rozporządzeniu przekazywać ma Islandia i Norwegia, natomiast Liechtenstein jest zwolniony z tego obowiązku.

⁴ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty oraz zmieniające jego załączniki I i II, Dz.U. L 194 z 1.8.2003, str. 9.

⁵ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 546/2005 z dnia 8 kwietnia 2005 r. dostosowujące rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do przydziału kodów państw zgłaszających i zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 w odniesieniu do uaktualnienia wykazu portów lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L91 z 9.4.2005, str. 5.

⁶ Decyzja Wspólnego Komitetu EOG nr 132/2003 z dnia 26 września 2003 r. zmieniająca załącznik XXI (Statystyki) do Porozumienia EOG, Dz.U. L 331 z 18.12.2003, str. 68.

Zgodnie z Umową pomiędzy Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską o współpracy w dziedzinie statystyki⁷ dane gromadzone zgodnie z zasadami określonymi w omawianym rozporządzeniu przekazują również Szwajcaria.

2 WYKONANIE ROZPORZĄDZENIA

2.1 NAPOTKANE TRUDNOŚCI

2.1.1 Przestrzeganie zobowiązań prawnych

W omawianym okresie odnotowano pozytywny trend, jeśli chodzi o przestrzeganie określonych w rozporządzeniu obowiązków w zakresie przekazywania danych. W 2003 r. dane przekazane przez składające sprawozdania kraje były w zasadzie kompletne, choć w niektórych przypadkach pojawiły się problemy związane z częstotliwością dostarczania zestawów danych lub brakiem niektórych elementów (ruchy statków powietrznych, pasażerowie w tranzycie lub dostępne miejsca). W ciągu kolejnych dwóch lat przekazywanie danych poprawiło się, szczególnie jeśli chodzi o częstotliwość dostarczania zestawów danych – w tym zakresie wymogi rozporządzenia są obecnie w pełni respektowane.

W tabeli 1 przedstawiono przesłane i nieprzesłane dane za okres od 2003 do 2005 r. z podziałem na zestawy danych i częstotliwość ich dostarczania. Zgodnie z rozporządzeniem 1358/2003 zestawy danych A1 i B1 są miesięczne (przekazywanie danych kwartalnych było dozwolone tylko w 2003 r.), a zbiór danych C1 jest co najmniej roczny.

⁷ Umowa podpisana w dniu 26 października 2004 r. i zatwierdzona decyzją Rady z dnia 27 lutego 2006 r. dotyczącą podpisania Umowy pomiędzy Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską o współpracy w dziedzinie statystyki, Dz.U. L 90 z 28 marca 2006, str. 1-21.

Tabela 1: Przestrzeganie wymogów rozporządzenia: dostarczanie określonych zestawów danych w poszczególnych latach

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgia	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
Republika Czeska	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Dania	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Niemcy	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estonia	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Grecja	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Hiszpania	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Francja	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irlandia	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Włochy	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Cypr	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Łotwa	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Litwa	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luksemburg	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Węgry	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Niderlandy	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Austria	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polska	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugalia	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Słowenia	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Słowacja	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Finlandia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Szwecja	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Zjednoczone Królestwo	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bułgaria	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Rumunia	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Chorwacja	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turcja	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islandia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Norwegia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Szwajcaria	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

LEGENDA: M: miesięczne; Q: kwartalne; A: roczne; -: nie dostarczono

Niektóre państwa członkowskie nadal mają pewne trudności. Najważniejszymi wymagającymi rozwiązania kwestiami jest przekazywanie odpowiednich danych dotyczących frachtu, zestawu danych C1 i niewystarczająca jakość informacji dotyczących dostępnych miejsc. Należy jednak dodać, że w większości przypadków kraje, których dotyczą te problemy wdrażają środki korygujące lub planują poprawę jakości systemów, by zapewnić pełną zgodność z wymogami prawnymi.

Nie stwierdzono problemów z zastosowaniem przyznaných odstępstw. Kraje, które zwróciły się o odstępstwa, rozpoczęły przekazywanie wymaganych danych po upływie ważności przyznaných im odstępstw. Niektóre kraje postanowiły nie skorzystać z całego przyznanego im okresu i rozpoczęły przekazywanie danych

przed upływem ważności odstępstwa. W tabeli nr 2 przedstawiono liczbę składających sprawozdania portów lotniczych w poszczególnych krajach.

Tabela 2: Przestrzeganie wymogów rozporządzenia: liczba lotnisk składających sprawozdanie z podziałem na zestawy danych i lata

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgia	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Republika Czeska	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dania	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Niemcy	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estonia	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grecja	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Hiszpania	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Francja	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlandia	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Włochy	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Cypr	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Łotwa	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Litwa	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luksemburg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Węgry	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Niderlandy	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polska	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugalia	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Słowenia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Słowacja	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlandia	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Szwecja	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Zjednoczone Królestwo	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bułgaria	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Rumunia	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Chorwacja	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turcja	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islandia	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norwegia	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Szwajcaria	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 *Obciążenia krajów składających sprawozdania związane z wykonaniem rozporządzenia i regularnym przekazywaniem danych*

W większości krajów składających sprawozdania spełnienie wymogów rozporządzenia wymagało wprowadzenia nowego procesu gromadzenia i zestawiania danych. W pozostałych krajach konieczne było rozbudowanie istniejących procesów lub ich dostosowanie do nowych wymagań. W zaledwie kilku przypadkach nie wprowadzono żadnych szczególnych środków, ponieważ istniejące procesy odpowiadały wymaganiom. Należy przypomnieć, że w rozporządzeniu nie przewidziano pomocy finansowej na pokrycie kosztów jego wykonania.

Jeśli chodzi o regularne przekazywanie danych, większość krajów składających sprawozdania uznaje związany z tym nakład pracy za dopuszczalny. W niektórych krajach obciążenia są jednak poważne, w szczególności dla portów lotniczych, które są dostawcami danych pierwotnych.

Jeśli chodzi o koszty, z pilotażowego badania przeprowadzonego w 2006 r. przez grupę roboczą ds. programowania i koordynacji europejskiego systemu statystycznego wynika, że sytuacja jest w znacznym stopniu zróżnicowana, a średnie roczne koszty ponoszone przez porty lotnicze różnią się w dużym stopniu w zależności od kraju. Do pewnego stopnia odzwierciedla to różnice w pozycji właściwych organów krajowych odpowiedzialnych za przekazywanie danych Eurostatowi w stosunku do krajowych dostawców danych, którymi zazwyczaj są porty lotnicze. Właściwym organem krajowym może być krajowy urząd statystyczny, urząd lotnictwa cywilnego, ministerstwo transportu lub nawet - w krajach, w których znajduje się tylko jeden port lotniczy – jego administracja.

2.1.3 Proces gromadzenia, zestawiania i logicznej kontroli danych

Przepływ informacji w ramach procesu gromadzenia i zestawiania danych dotyczących państw składających sprawozdania jest tradycyjny tzn. oddolny. Ogólnie rzecz biorąc przepływ ten rozpoczyna się na poziomie linii lotniczych lub agentów obsługi naziemnej, którzy przekazują dane administracji portów lotniczych, zazwyczaj na podstawie standardowych elektronicznych depezy o ruchu. Następnie porty lotnicze przekazują informacje właściwemu organowi krajowemu, który zestawia dane i przeprowadza ich kontrolę logiczną, a następnie przekazuje je do Eurostatu.

Opisany powyżej zwykły przepływ danych ma jednak różne warianty. W niektórych przypadkach porty lotnicze czerpią informacje z własnych baz danych lub z innych źródeł, szczególnie w przypadku niektórych zmiennych wymaganych w ramach zestawu danych C1, takich jak ruchy statków powietrznych. W innych przypadkach linie lotnicze lub agenci obsługi naziemnej przekazują dane bezpośrednio właściwemu organowi krajowemu.

Wszystkie właściwe organy krajowe przed przesłaniem danych do Eurostatu przeprowadzają logiczną kontrolę danych przy pomocy tworzonych wewnętrznie procedur kontroli lub używają otrzymanego od Eurostatu oprogramowania do wstępnej logicznej kontroli danych. Zasady logicznej kontroli danych obejmują wiele aspektów procesu, w tym format danych, kodyfikację, spójność zestawów danych i zmiennych itd.

2.1.4 Zagadnienia dotyczące metodyki

Uzgodnienia dotyczące metodyki zawarte w rozporządzeniu wykonawczym 1358/2003 stanowią wspólne ramy, gwarantujące gromadzenie zharmonizowanych danych i otrzymywanie porównywalnych wyników. W omawianym okresie nie pojawiły się żadne istotne problemy związane z metodyką.

2.2 WYNIKI

2.2.1 *Przekazywanie danych i ich logiczna kontrola*

Zgodnie z art. 7 rozporządzenia 437/2003 dane należy przekazać nie później niż 6 miesięcy po zakończeniu okresu obserwacji. Jeśli chodzi o przestrzeganie terminu, w omawianym okresie nastąpiła znaczna poprawa. W chwili obecnej w zasadzie wszystkie kraje przestrzegają tego terminu, a w niektórych przypadkach okres od zakończenia obserwacji do przekazania danych został znacznie skrócony.

Jeśli chodzi o ustalenia techniczne dotyczące przekazywania danych, osiągnięto wysoki stopień standaryzacji. Dane są przekazywane do Eurostatu drogą elektroniczną, a struktura kwestionariuszy zawierających dane i format zapisów są zgodne z określonymi wymogami. Umożliwia to szybkie włączenie informacji do produkcyjnej bazy danych Eurostatu i wykrycie na wczesnym etapie podstawowych błędów i nieznanych kodów.

Po włączeniu danych do bazy danych Eurostatu rozpoczyna się szczegółowe procedury ich logicznej kontroli, aby zapewnić odpowiednią jakość przekazywanych danych. Logiczna kontrola danych obejmuje sprawdzenie wewnętrznej spójności zestawów danych, spójności czasowej, spójności poszczególnych zestawów danych między sobą i porównanie wyników uzyskanych dla tras lotniczych, z których korzystają dwa kraje składające sprawozdanie.

Ogólna jakość danych jest wysoka. Wynika to z zastosowania solidnej, wspólnej metodologii ramowej, wysiłków podejmowanych na poziomie krajowym w związku z procedurami tworzenia zestawień i logicznej kontroli danych, jak również z końcowej kontroli jakości przeprowadzanej przez Eurostat przed rozpowszechnianiem danych.

2.2.2 *Wskazówki metodyczne*

Eurostat opublikował podręcznik dotyczący opracowywania statystyk w dziedzinie transportu lotniczego (Reference Manual on Air Transport Statistics), by pomóc państwom członkowskim i innym krajom składającym sprawozdania w wykonaniu rozporządzenia. Podręcznik jest co roku aktualizowany poprzez włączenie do niego nowych informacji, dokumentacji lub wskazówek dotyczących gromadzenia danych statystycznych w tej dziedzinie.

2.2.3 *Rozpowszechnianie danych*

Zgodnie z art. 3 rozporządzenia 1358/2003 Komisja może rozpowszechniać wszystkie dane, których państwa członkowskie nie zadeklarowały jako poufnych. W praktyce z klauzuli tej skorzystało zaledwie kilka krajów, a znaczna większość danych przekazywana do Eurostatu może być rozpowszechniana.

Rozpowszechnianie informacji dotyczących linii lotniczych ograniczono jednak do zagregowanych wartości dla przewoźników licencjonowanych z UE i spoza UE. Przekazywanie szczegółowych informacji dotyczących linii lotniczych jest dobrowolne i w praktyce ograniczenia związane z poufnością na poziomie krajowym

powodują, że wiele krajów nie podaje takich danych lub podaje wyłącznie dane zagregowane.

Eurostat umieszcza zgromadzone dane w bazie danych służącej ich rozpowszechnianiu, do której dostęp za pośrednictwem strony internetowej Eurostatu jest darmowy. Ze względu na ograniczenia w przypadku rozpowszechniania danych o ruchu z jednego portu lotniczego do drugiego (dane dotyczące tras lotniczych) stosuje się strukturę progową. Eurostat rozpowszechnia te informacje również poprzez specjalistyczne publikacje, takie jak „Statystyka w skrócie” (Statistics in Focus) lub publikując je w przeznaczonych dla mediów i ogółu społeczeństwa informacjach prasowych, które dotyczą tego sektora.

Tabela 3 zawiera najważniejsze dane liczbowe dotyczące europejskiego transportu lotniczego zgromadzone na podstawie omawianego rozporządzenia.

Tabela 3: Przewozy lotnicze pasażerów, frachtu i poczty z podziałem na kraje: dane za rok 2005 i zmiana w latach 2003-2005.

	Pasażerowie		Fracht i poczta	
	Dane za rok 2005	Zmiana w okresie 2003-2005	Dane za rok 2005 (w tonach)	Zmiana w okresie 2003-2005
Belgia	17 813 943	18,0%	694 523	14,5%
Republika Czeska	11 265 764	45,2%	56 259	5,7%
Dania ²	22 172 778	14,1%	7 465	-17,0%
Niemcy	145 977 422	20,5%	3 005 967	23,0%
Estonia	1 393 105	96,2%	9 739	92,8%
Grecja	30 798 527	9,3%	105 502	-23,0%
Hiszpania	143 679 871	19,5%	526 125	19,6%
Francja	107 955 149	12,1%	1 476 721	4,3%
Irlandia	24 254 298	24,4%	89 356	114,6%
Włochy	87 906 423	18,9%	754 302	10,3%
Cypr	6 782 277	11,6%	39 220	23,3%
Łotwa	1 872 040	165,5%	15 428	14,0%
Litwa	1 434 241	98,7%	9 580	83,6%
Luksemburg	1 538 152	6,1%	624 803	3,7%
Węgry	8 048 760	60,6%	55 472	9,8%
Malta	2 757 240	4,1%	16 891	2,2%
Niderlandy	46 433 037	12,8%	1 550 736	11,7%
Austria	19 684 822	24,6%	181 533	41,0%
Polska ¹	7 080 325	16,2%	31 130	-48,3%
Portugalia	20 272 160	14,3%	129 516	4,8%
Słowenia ¹	1 217 167	16,3%	4 549	-27,1%
Słowacja	1 582 978	152,9%	4 069	-68,3%
Finlandia	12 348 113	17,4%	119 569	33,3%
Szwecja	22 899 135	12,0%	:	-
Zjednoczone Królestwo	204 013 386	14,7%	2 450 838	7,2%
Unia Europejska 25¹	705 820 750	8,5%	10 953 661	3,5%
Bułgaria	5 022 584	40,5%	16 845	8,5%
Rumunia	3 493 783	28,6%	17 980	13,5%
Chorwacja ¹	3 915 666	18,7%	18 109	82,3%
Turcja	53 515 594	58,9%	333 511	19,5%
Islandia	2 111 100	35,2%	62 969	38,7%
Norwegia	:	-	:	-
Szwajcaria	28 876 072	12,5%	334 024	3,8%

Dane zbiorcze dotyczące UE obliczono w taki sposób, aby uniknąć podwójnego naliczania danych przez partnerskie porty lotnicze w UE

¹ Ze względu na dostępność danych zmianę obliczono biorąc pod uwagę lata 2004-2005

² Dane dotyczące frachtu w Danii nie obejmują informacji dotyczących portu lotniczego Kopenhavn/Kastrup, ponieważ nie są one dostępne

3 WNIOSKI

Doświadczenia zgromadzone w toku wykonania rozporządzenia 437/2003, a także otrzymane wyniki można uznać za bardzo pozytywne. Podobny system funkcjonował wprawdzie przed przyjęciem rozporządzenia, jednak dzięki pracy i zasobom włożonym w opracowanie wymogów prawnych przez poszczególne państwa i Eurostat możliwe jest szybkie otrzymanie porównywalnych i rzetelnych wyników. Ma to szczególne znaczenie w przypadku dziesięciu państw członkowskich, które wstąpiły do UE w 2004 r., ponieważ ich doświadczenia w zakresie gromadzenia danych dotyczących transportu lotniczego były ograniczone.

Zbadano i rozwiązano większość zagadnień związanych z interpretacją rozporządzenia, gromadzeniem, zestawianiem, przekazywaniem i logiczną kontrolą danych. Dzięki wykonaniu niniejszego rozporządzenia zwiększyła się nie tylko dostępność szczegółowych informacji dotyczących omawianego sektora, lecz również jakość i aktualność danych. Jeśli chodzi o zastosowanie danych, otrzymane wyniki mogą być bezpośrednio stosowane do tworzenia polityki, a szczególnie do tworzenia, wdrażania i monitorowania polityki w sektorze transportu lotniczego na poziomie krajowym i UE. Dzięki rozpowszechnianiu danych przy pomocy różnych ogólnie dostępnych środków, wiedza o całym procesie stała się bardziej powszechna, a zainwestowane w tej dziedzinie środki zwróciły się również z punktu widzenia obywateli.

3.1 ROZWÓJ KRÓTKOTERMINOWY

W najbliższym czasie wysiłki należy skupić na następujących zagadnieniach:

- Dalsza poprawa jakości niektórych elementów danych. Niektóre kraje składające sprawozdania powinny podjąć dodatkowe starania, aby zapewnić regularne przekazywanie rzetelnych i porównywalnych danych, a szczególnie zmiennych dotyczących frachtu, informacji o dostępnych miejscach lub niektórych elementów zawartych w zestawie danych C1.
- Dostarczanie informacji o liniach lotniczych. Wydaje się, że w możliwościach wszystkich państw członkowskich leży przekazywanie informacji dotyczących linii lotniczych przynajmniej z podziałem na przewoźników z UE i spoza UE w taki sposób, aby nie rozluźniać zasad dotyczących poufności. Ponadto w szczególnych przypadkach, takich jak negocjacje w sprawie umów z krajami trzecimi dotyczących transportu lotniczego konieczne może być zdefiniowanie procedury, dzięki której Komisja mogłaby zwrócić się do danego państwa członkowskiego o przekazanie szczegółowych danych dotyczących linii lotniczych, które nie są udostępniane w ramach zwykłego przekazywania danych.
- Przystąpienie Bułgarii i Rumunii do UE. Eurostat podejmie szczególne starania, aby zagwarantować przestrzeganie prawodawstwa UE dotyczącego statystyk z zakresu transportu lotniczego przez wymienione wyżej państwa członkowskie.

3.2 ROZWÓJ DŁUGOTERMINOWY

W dłuższej perspektywie prawdopodobne jest rozszerzenie zakresu gromadzonych danych o następujące zmienne: rzeczywisty początek lotu/miejsce przeznaczenia lotu danego pasażera, jeżeli podróż obejmuje kilka lotów (przynajmniej w przypadku pasażerów posiadających jeden bilet na całą podróż); obywatelstwo przybywających do UE pasażerów niebędących jej obywatelami; cena biletu; liczba pasażerów w tranzycie pośrednim (transfer passengers) w poszczególnych portach lotniczych; lub liczba ruchów w zależności od pory dnia lub technologii, z uwzględnieniem norm dotyczących dozwolonego poziomu hałasu.

Zmienne te wynikają z nowych potrzeb w zakresie tworzenia polityki i przekraczają obecny zakres omawianego rozporządzenia. Kraje składające sprawozdania jasno stwierdziły, że gromadzenie takich informacji jest w chwili obecnej niemożliwe, a wszelkie dodatkowe obciążenia związane z gromadzeniem danych dotyczących transportu lotniczego muszą być odpowiednio uzasadnione.

W chwili obecnej przewiduje się jednak przynajmniej dwie zmiany niezwiązane z nowymi wymogami dotyczącymi danych:

- Niewielkie skrócenie okresu przekazywania danych (do pięciu miesięcy od momentu zakończenia okresu obserwacji), zgodnie z systemem gromadzenia danych statystycznych dotyczących innych rodzajów transportu.
- Rozszerzenie zakresu geograficznego w związku z przyszłymi rozszerzeniami UE lub dobrowolnym włączeniem się w działania krajów trzecich poprzez umowy o współpracy.