



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 17.4.2007  
COM(2007) 187 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**sobre a experiência adquirida com a execução do Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Fevereiro de 2003, relativo às estatísticas sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio**

## ÍNDICE

	SÍNTESE.....	3
1	INTRODUÇÃO .....	3
1.1	ANTECEDENTES E OBJECTIVOS .....	3
1.2	CONTEXTO POLÍTICO .....	4
1.3	REGRAS DE EXECUÇÃO.....	5
1.4	COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES .....	6
2	EXECUÇÃO DO REGULAMENTO.....	6
2.1	PROBLEMA ENCONTRADOS .....	6
2.1.1	Respeito das obrigações legais.....	6
2.1.2	Ónus da execução e do fornecimento regular de dados para os países declarantes.....	9
2.1.3	Procedimentos de recolha, compilação e validação de dados.....	9
2.1.4	Questões metodológicas.....	10
2.2	RESULTADOS.....	10
2.2.1	Transmissão de dados e validação .....	10
2.2.2	Orientação metodológica .....	10
2.2.3	Divulgação dos dados .....	10
3	CONCLUSÕES .....	13
3.1	DESENVOLVIMENTOS A CURTO PRAZO .....	13
3.2	DESENVOLVIMENTOS A LONGO PRAZO.....	14

## ÍNDICE DOS QUADROS

Quadro 1:	Cumprimento dos requisitos do regulamento: transmissão dos conjuntos de dados por ano.....	7
Quadro 2:	Cumprimento dos requisitos do regulamento: número de aeroportos declarantes por conjunto de dados e por ano.....	8
Quadro 3:	Transporte aéreo de passageiros, carga e correio, por país: dados de 2005 e crescimento de 2003-2005 .....	11

# **RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

## **sobre a experiência adquirida com a execução do Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Fevereiro de 2003, relativo às estatísticas sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio**

### **SÍNTESE**

O Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Fevereiro de 2003, relativo às estatísticas sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio<sup>1</sup> especifica, no n.º 2 do artigo 9.º, que, após três anos de recolha de dados, a Comissão deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a experiência adquirida com a execução do referido regulamento. O presente relatório tem como objectivo cumprir o referido requisito, uma vez que estão completados os primeiros três anos de recolha de dados (2003-2005).

Após uma descrição geral dos antecedentes, objectivos e contexto político do acto jurídico, são debatidas algumas questões relacionadas com a execução. O relatório apresenta igualmente informação sobre os principais resultados obtidos. A secção final inclui as conclusões e os eventuais desenvolvimentos futuros.

A execução do presente regulamento levou a um aumento da informação pormenorizada disponível sobre o transporte aéreo europeu de passageiros e de carga, bem como a uma melhoria da qualidade e da actualidade dos dados. Os Estados-Membros desenvolveram esforços no sentido de respeitar os requisitos do regulamento e a maior parte está a fornecer os dados solicitados dentro dos prazos fixados.

## **1 INTRODUÇÃO**

### **1.1 ANTECEDENTES E OBJECTIVOS**

A recolha voluntária de dados sobre estatísticas dos transportes aéreos começou a partir do ano de referência de 1993, baseada numa metodologia acordada com os Estados-Membros. A adopção do Regulamento (CE) n.º 437/2003 oficializou a metodologia já em vigor e alargou o âmbito do fornecimento de dados a alguns elementos adicionais. Por conseguinte, o referido regulamento foi concebido com o objectivo de facultar à Comissão e demais instituições comunitárias, às administrações públicas nacionais e ao público em geral dados estatísticos comparáveis, fiáveis, harmonizados, regulares e abrangentes sobre a evolução do transporte aéreo de passageiros, carga e correio na União Europeia.

---

<sup>1</sup> Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Fevereiro de 2003, relativo às estatísticas sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio, JO L 66 de 11.3.2003, p. 1.

Os aspectos principais do Regulamento (CE) n.º 437/2003 podem resumir-se da forma que se segue:

- a obrigação de fornecimento de dados é definida a nível do aeroporto. São definidos alguns grupos de aeroportos, de modo a permitir uma distribuição modular do volume de trabalho para os inquiridos, solicitando-se mais dados aos aeroportos de média e grande dimensão e atenuando-se ou eliminando-se a obrigação de fornecimento de dados no caso dos aeroportos mais pequenos,
- são definidos dois níveis de fornecimento de dados: etapa de voo e origem e destino do voo. Tal é importante para monitorizar os fluxos de transporte aéreo intra e extracomunitário em função dos movimentos de aeronaves (etapa de voo) ou em função dos movimentos de passageiros/carga (origem e destino do voo) e para identificar os passageiros em trânsito directo,
- a informação tem de ser fornecida em separado, no que diz respeito às partidas, bem como aos serviços regulares ou não regulares. Tal permite uma análise pormenorizada dos fluxos de entrada e saída, bem como das diferenças de impacto dos serviços regulares e não regulares, particularmente a nível extracomunitário,
- o fornecimento de informação sobre as transportadoras aéreas também está previsto, apesar de a cobertura não ter sido especificamente definida no regulamento. Tal é importante para monitorizar a liberalização dos mercados e, mais particularmente, o nível de concorrência nas diferentes rotas, e a introdução de transportadoras de baixo custo,
- no caso da informação sobre a etapa de voo, são solicitadas três variáveis adicionais: número de voo, tipo de aeronave e lugares disponíveis. Esta informação é importante para analisar em pormenor o fluxo de aeroporto para aeroporto em termos de congestionamento, capacidade e utilização das frotas.

## 1.2 CONTEXTO POLÍTICO

O desenvolvimento da política comum dos transportes exige um conhecimento tão aprofundado quanto possível do alcance e da evolução dos transportes aéreos de passageiros e carga. O *Livro Branco - A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções*<sup>2</sup> definiu o objectivo da política de transportes comunitária, nomeadamente contribuir para proporcionar aos cidadãos europeus sistemas de transporte eficientes e eficazes. Esse objectivo manteve-se na *Revisão intercalar do Livro Branco*<sup>3</sup>, apesar de mais orientado para a garantia da mobilidade sustentável na Europa. Assim, as estatísticas da aviação são utilizadas para enquadrar, monitorizar e avaliar as políticas de transportes da União e demais políticas comunitárias, como o funcionamento do mercado interno.

A importância destes dados para a tomada de decisões na União está a aumentar. Assim, por exemplo, no seguimento das competências atribuídas à Comissão, esta informação é cada vez mais utilizada na preparação de negociações de acordos de transporte aéreo com países

---

<sup>2</sup> COM(2001) 370 de 12 de Setembro de 2001.

<sup>3</sup> COM(2006) 314 de 22 de Junho de 2006: «Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente. Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre os Transportes».

terceiros. Esta informação é igualmente utilizada no âmbito de questões relacionadas com a gestão do tráfego aéreo, na medição dos fluxos de passageiros e carga, e no cálculo da distribuição modal do transporte na União. Um outro exemplo é a utilização dos referidos dados para medir as entradas nas fronteiras da União Europeia através de aeroportos.

A importância dos dados sobre os passageiros é cada vez maior, já que os dados sobre reservas de bilhetes através de sistemas de reserva informatizados são cada vez menos representativos do mercado total, devido ao aumento das reservas via Internet. Além disso, a informação recolhida sobre o tipo de serviço (regular/não regular) é muito difícil de obter através de outras fontes, sendo particularmente importante no caso de algumas rotas extracomunitárias, em que os serviços de passageiros não regulares são predominantes.

Quanto ao transporte de carga, a melhoria da cobertura e da qualidade dos dados permite uma utilização mais frequente desta informação, para a qual não existe fonte alternativa.

Seguem-se outros exemplos de utilização destes dados no contexto de necessidades políticas:

- a possibilidade de os códigos das transportadoras aéreas serem declarados, nos termos dos requisitos do regulamento, é útil para monitorizar a concorrência e os auxílios estatais,
- os dados recolhidos sobre os aeroportos de pequena e média dimensão são úteis para fins de política regional,
- a Agência Europeia para a Segurança da Aviação também está interessada na exploração destes dados para fins de segurança,
- existe igualmente um potencial de utilização destes dados para fins de política ambiental (nomeadamente, no que diz respeito a emissões e ruído).

### **1.3 REGRAS DE EXECUÇÃO**

O Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Conselho confere competências de execução à Comissão, que devem ser exercidas através do procedimento de comité enunciado nos artigos 10.º e 11.º O Eurostat utilizou este procedimento para adoptar um conjunto de regras que abrange aspectos diferentes da execução do regulamento. Essas regras são adoptadas sob a forma de regulamentos da Comissão, após parecer do Comité do Programa Estatístico.

Até ao momento, foram adoptados dois regulamentos de execução, existindo um terceiro cujo procedimento para a respectiva adopção em 2007 está em curso.

O Regulamento (CE) n.º 1358/2003 da Comissão<sup>4</sup> fornece um conjunto muito abrangente de modalidades de aplicação, particularmente a lista dos aeroportos comunitários e das derrogações permitidas por Estado-Membro, as disposições técnicas para a transmissão de dados, bem como uma revisão das definições, da nomenclatura, da codificação e dos conjuntos de dados a fornecer.

---

<sup>4</sup> Regulamento (CE) n.º 1358/2003 da Comissão, de 31 de Julho de 2003, que torna exequível o Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas sobre o transporte aéreo de passageiros, carga e correio e altera os seus anexos I e II, JO L 194 de 1.8.2003, p. 9.

O Regulamento (CE) n.º 546/2005 da Comissão<sup>5</sup> destina-se principalmente a abranger o alargamento da União Europeia aos dez novos Estados-Membros, em 2004, uma vez que inclui a lista dos respectivos aeroportos e das derrogações solicitadas.

Prevê-se a adopção de um projecto de regulamento da Comissão para 2007. Tal dará origem a uma revisão integral da lista dos aeroportos comunitários, a aplicar a partir de Janeiro de 2007. A lista não inclui quaisquer derrogações, já que estas expiraram em 2006.

#### **1.4 COBERTURA DOS ESTADOS-MEMBROS E OUTROS PAÍSES**

O Regulamento (CE) n.º 437/2003 aplica-se directamente e em todos os seus elementos em todos os Estados-Membros, não necessitando de ser transposto para a legislação nacional. Contudo, o regulamento prevê a possibilidade de conceder derrogações relativamente a certos aeroportos, conjuntos de dados e variáveis, de acordo com certas regras e por um período máximo de três anos (até 2005 inclusive).

No que diz respeito à Roménia e à Bulgária, ambos os países manifestaram a vontade de cumprir integralmente a legislação comunitária neste domínio após a adesão, não tendo solicitado quaisquer derrogações. A lista dos aeroportos destes dois novos Estados-Membros foi incluída no *Tratado de Adesão da Bulgária e da Roménia*, nomeadamente nas adaptações técnicas do acervo estatístico.

Quanto aos países candidatos, a Croácia e a Turquia fornecem dados agregados a nível de aeroporto, enquanto a antiga República Jugoslava da Macedónia não fornece qualquer informação.

Em 2003, o Regulamento (CE) n.º 437/2003 foi formalmente incorporado no anexo XXI (Estatísticas) do Acordo EEE por uma decisão do Comité Misto do EEE<sup>6</sup>. De acordo com a referida decisão, a Islândia e a Noruega têm de transmitir os dados solicitados no regulamento, enquanto o Listenstaine está isento.

Os dados baseados nos princípios do regulamento são igualmente transmitidos pela Suíça, em conformidade com o Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre a cooperação no domínio das estatísticas<sup>7</sup>.

## **2 EXECUÇÃO DO REGULAMENTO**

### **2.1 PROBLEMAS ENCONTRADOS**

#### *2.1.1 Respeito das obrigações legais*

O cumprimento das obrigações de fornecimento de dados definidas no regulamento registou uma evolução positiva durante o período considerado. O fornecimento de

---

<sup>5</sup> Regulamento (CE) n.º 546/2005 da Comissão, de 8 de Abril de 2005, que adapta o Regulamento (CE) n.º 437/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à atribuição dos códigos dos países declarantes e que altera o Regulamento (CE) n.º 1358/2003 da Comissão no que se refere à actualização da lista dos aeroportos comunitários, JO L 91 de 9.4.2005, p. 5.

<sup>6</sup> Decisão do Comité Misto do EEE n.º 132/2003, de 26 de Setembro de 2003, que altera o anexo XXI (Estatísticas) do Acordo EEE, JO L 331 de 18.12.2003, p. 68.

<sup>7</sup> Assinado em 26 de Outubro de 2004 e aprovado pela Decisão do Conselho de 27 de Fevereiro de 2006 relativa à celebração do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça sobre a cooperação no domínio das estatísticas, JO L 90 de 28 de Março de 2006, p. 1-21.

dados de 2003, apesar de bastante completo em geral, apresentou, no que diz respeito a alguns países declarantes, problemas específicos relacionados com a periodicidade dos conjuntos de dados ou com hiatos na entrega de alguns elementos (movimentos de aeronaves, passageiros em trânsito ou lugares disponíveis). O fornecimento de dados nos dois anos subsequentes melhorou a situação, particularmente no que se refere à periodicidade dos conjuntos de dados, que é, actualmente, integralmente respeitada.

O quadro 1 mostra a situação em termos de transmissão de dados relativamente ao período 2003-2005, por conjunto de dados e periodicidade. Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1358/2003, os conjuntos de dados A1 e B1 são mensais (apenas em 2003, foram aceites trimestrais) e o conjunto de dados C1 é, pelo menos, anual.

**Quadro 1 - Cumprimento dos requisitos do regulamento: transmissão dos conjuntos de dados por ano**

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Bélgica	M	M	Q	M	M	A/M	M	M	A/M
República Checa	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Dinamarca	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Alemanha	M	M	A	M	M	A	M	M	-
Estónia	Q	-	Q	Q	Q	Q/A	M	M	Q
Grécia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Espanha	M	M	M	M	M	M	M	M	M
França	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Irlanda	M	-	-	M	M	A/M	M	M	A/M
Itália	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Chipre	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Letónia	M	-	Q	M	M	M/Q	M	M	M
Lituânia	-	A	Q	-	Q	Q	M	M	M
Luxemburgo	A	-	A	A	-	-	M	-	-
Hungria	M	M	M	M	M	M	M	M	A/M
Malta	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Países Baixos	M	M	A	M	M	-	M	M	-
Áustria	M	M	A	M	M	A	M	M	A
Polónia	-	-	A	M	M	A/M	M	M	A/M
Portugal	Q	Q	Q	M	M	M	M	M	M
Eslovénia	-	-	M	M	M	M	M	M	M
Eslováquia	Q	Q	Q	M/Q	M/Q	M/Q	M	M	M
Finlândia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Suécia	M	-	M	M	M	M	M	M	M
Reino Unido	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bulgária	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Roménia	-	Q	Q	Q	Q	Q	M	M	M
Croácia	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turquia	-	-	M	-	-	M	-	-	M
Islândia	M	M	A/M	M	M	A/M	M	M	A/M
Noruega	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Suíça	Q	Q	A	M	M	A	M	M	A

**LEGENDA:** M: mensal; Q: trimestral; A: anual; -: não foram fornecidos dados.

Ainda subsistem alguns problemas no caso de certos Estados-Membros. As principais questões a resolver são o fornecimento de dados apropriados sobre carga, a transmissão do conjunto de dados C1 e os problemas de qualidade da informação sobre lugares disponíveis. Contudo, na maior parte dos casos, os países em causa estão a aplicar medidas de correcção ou têm previstos planos para aperfeiçoar os respectivos sistemas, de modo a garantir o cumprimento integral dos requisitos legais.

No que diz respeito à aplicação das derrogações concedidas, não foi detectado qualquer problema particular. Os países que as solicitaram começaram a fornecer os dados necessários após a sua expiração. Alguns países decidiram até não beneficiar destas derrogações relativamente à totalidade do período concedido e forneceram os dados antes de ser obrigatório. O quadro 2 mostra o número de aeroportos declarantes por país.

**Quadro 2 - Cumprimento dos requisitos do regulamento: número de aeroportos declarantes por conjunto de dados e por ano**

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Bélgica	1	1	1	2	2	5	2	2	5
República Checa	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Dinamarca	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Alemanha	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estónia	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grécia	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Espanha	33	33	38	33	33	39	33	33	39
França	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlanda	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Itália	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Chipre	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Letónia	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lituânia	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburgo	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Hungria	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Países Baixos	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Áustria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polónia	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugal	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Eslovénia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Eslováquia	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlândia	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Suécia	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Reino Unido	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgária	:	:	4	:	:	4	:	:	4
Roménia	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Croácia	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turquia	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islândia	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Noruega	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Suíça	7	7	62	7	7	62	7	7	7



### 2.1.2 *Ónus da execução e do fornecimento regular de dados para os países declarantes*

Na maior parte dos países declarantes, o cumprimento do regulamento exigiu a aplicação de um procedimento novo em matéria de recolha e compilação de dados. Noutros países, foi necessário alargar e adaptar os procedimentos em vigor. Em muito poucos casos, não foram adoptadas medidas específicas, uma vez que os procedimentos em vigor eram suficientes para satisfazer os requisitos. É necessário mencionar que o regulamento não previa qualquer apoio financeiro destinado a cobrir o custo da respectiva execução.

Quanto ao fornecimento regular de dados, o volume de trabalho envolvido é considerado aceitável pela maior parte dos países declarantes. No entanto, em alguns países, tal envolve um volume de trabalho importante, particularmente para os aeroportos fornecedores de dados originais.

Em termos de custos, um estudo-piloto lançado em 2006, a pedido do grupo de trabalho de programação e coordenação do sistema estatístico europeu, revelou uma situação muito heterogénea, com um custo anual médio por aeroporto declarante muito variado, consoante o país. Em certa medida, tal reflecte a posição diferente da autoridade nacional competente (ANC) responsável pela transmissão dos dados ao Eurostat perante os seus fornecedores nacionais de dados, em geral os aeroportos. A ANC pode ser o instituto nacional de estatística, a autoridade em matéria de aviação civil, o ministério dos transportes ou mesmo a administração do aeroporto nos países declarantes onde exista apenas um aeroporto.

### 2.1.3 *Procedimentos de recolha, compilação e validação de dados*

Os procedimentos de recolha e compilação de dados nos países declarantes seguem um fluxo de informação ascendente tradicional. Em geral, esse fluxo começa nas transportadoras aéreas e/ou nos agentes de assistência que fornecem os dados às organizações dos aeroportos, normalmente com base em mensagens electrónicas normalizadas sobre os movimentos. Em seguida, os aeroportos transmitem a informação à ANC, que procede à compilação, validação e transmissão dos dados nacionais ao Eurostat.

No entanto, existem algumas variantes relativamente a esse fluxo geral. Em alguns casos, os aeroportos utilizam as suas próprias bases de dados ou fontes para fornecer a informação, particularmente no que diz respeito a algumas das variáveis solicitadas no conjunto de dados C1, como movimentos de aeronaves. Noutros casos, as transportadoras aéreas ou os agentes de assistência transmitem directamente a informação à ANC.

Todas as ANC executam verificações de validação antes de enviarem a informação ao Eurostat, utilizando procedimentos de controlo desenvolvidos a nível interno e/ou uma ferramenta informática de pré-validação fornecida pelo Eurostat. As regras de validação abrangem muitos aspectos do procedimento, incluindo formato dos dados, codificação, coerência entre conjuntos de dados e variáveis, etc.

#### 2.1.4 *Questões metodológicas*

As disposições do Regulamento (CE) n.º 1358/2003 em matéria de metodologia facultaram um quadro comum que garante a recolha harmonizada de dados e a produção de resultados comparáveis. Durante o período considerado, não foram levantadas questões metodológicas importantes.

## 2.2 **RESULTADOS**

#### 2.2.1 *Transmissão de dados e validação*

O artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 437/2003 estabelece que a transmissão de dados se realize, o mais tardar, seis meses após o final do período de observação. Durante o período considerado, o respeito desse prazo melhorou significativamente. Actualmente, esse prazo é geralmente respeitado e, em muitos casos, foi significativamente reduzido.

Quanto às disposições técnicas relativas à transmissão de dados, foi atingido um nível elevado de normalização. Os dados são transmitidos electronicamente ao Eurostat, respeitando a estrutura dos ficheiros de dados e o formato dos registos, como solicitado. Tal permite a integração rápida da informação na base de dados de produção do Eurostat e a detecção atempada de erros básicos e de códigos desconhecidos.

Uma vez os dados inseridos na base de dados do Eurostat, são aplicados procedimentos de validação pormenorizados para garantir a qualidade dos dados transmitidos. A validação inclui a coerência interna dos conjuntos de dados, a coerência temporal, a coerência entre conjuntos de dados e a comparação dos resultados, no que diz respeito a rotas partilhadas por dois países declarantes.

O nível global da qualidade dos dados pode ser considerado elevado. Esta afirmação é baseada na aplicação de um quadro metodológico comum sólido, nos esforços em termos de procedimentos de compilação e validação a nível nacional, bem como nos controlos da qualidade subsequentes, levados a cabo no Eurostat antes da divulgação dos dados.

#### 2.2.2 *Orientação metodológica*

O Eurostat editou um manual de referência sobre as estatísticas do transporte aéreo com o objectivo de orientar os Estados-Membros e os demais países declarantes na execução do regulamento. O manual de referência é actualizado anualmente, de modo a incluir a informação, a documentação ou as orientações mais recentes, que são pertinentes para a recolha dessas estatísticas.

#### 2.2.3 *Divulgação dos dados*

Em conformidade com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1358/2003, a Comissão pode divulgar todos os dados que os Estados-Membros não declararam confidenciais. Na prática, muito poucos países utilizaram esta cláusula e a grande maioria dos dados transmitidos ao Eurostat pode ser divulgada.

Contudo, a divulgação de informação sobre as transportadoras aéreas foi limitada aos valores agregados relativos a transportadoras comunitárias ou de países terceiros licenciadas. O fornecimento de informação pormenorizada sobre as transportadoras aéreas é facultativo e, na prática, as restrições de confidencialidade a nível nacional impedem muitos países de proceder a esse fornecimento ou limitam-no aos valores agregados.

O Eurostat divulga os dados recolhidos através da sua base de divulgação de dados, acessível gratuitamente através do sítio Web do Eurostat. Devido a limitações em termos de dimensão, é utilizada uma estrutura por limiares para a divulgação dos dados de aeroporto a aeroporto (rotas aéreas). O Eurostat também divulga essa informação através de publicações específicas como a série *Statistics in Focus* ou de comunicados de imprensa, que chamam a atenção da comunicação social e do público em geral para estes dados.

O quadro 3 contém alguns valores-chave relativos ao transporte aéreo europeu recolhidos com base no referido regulamento

**Quadro 3 - Transporte aéreo de passageiros, carga e correio, por país: dados de 2005 e crescimento de 2003-2005**

	Passageiros		Carga e correio	
	Dados de 2005	Crescimento 2003-2005	Dados de 2005 (em toneladas)	Crescimento 2003-2005
Bélgica	17,813,943	18,0%	694,523	14,5%
República Checa	11,265,764	45,2%	56,259	5,7%
Dinamarca <sup>2</sup>	22,172,778	14,1%	7,465	-17,0%
Alemanha	145,977,422	20,5%	3,005,967	23,0%
Estónia	1,393,105	96,2%	9,739	92,8%
Grécia	30,798,527	9,3%	105,502	-23,0%
Espanha	143,679,871	19,5%	526,125	19,6%
França	107,955,149	12,1%	1,476,721	4,3%
Irlanda	24,254,298	24,4%	89,356	114,6%
Itália	87,906,423	18,9%	754,302	10,3%
Chipre	6,782,277	11,6%	39,220	23,3%
Letónia	1,872,040	165,5%	15,428	14,0%
Lituânia	1,434,241	98,7%	9,580	83,6%
Luxemburgo	1,538,152	6,1%	624,803	3,7%
Hungria	8,048,760	60,6%	55,472	9,8%
Malta	2,757,240	4,1%	16,891	2,2%
Países Baixos	46,433,037	12,8%	1,550,736	11,7%
Áustria	19,684,822	24,6%	181,533	41,0%
Polónia <sup>1</sup>	7,080,325	16,2%	31,130	-48,3%
Portugal	20,272,160	14,3%	129,516	4,8%
Eslovénia <sup>1</sup>	1,217,167	16,3%	4,549	-27,1%
Eslováquia	1,582,978	152,9%	4,069	-68,3%
Finlândia	12,348,113	17,4%	119,569	33,3%
Suécia	22,899,135	12,0%	:	-
Reino Unido	204,013,386	14,7%	2,450,838	7,2%
<b>União Europeia 25<sup>1</sup></b>	<b>705,820,750</b>	<b>8,5%</b>	<b>10,953,661</b>	<b>3,5%</b>
Bulgária	5,022,584	40,5%	16,845	8,5%
Roménia	3,493,783	28,6%	17,980	13,5%
Croácia <sup>1</sup>	3,915,666	18,7%	18,109	82,3%
Turquia	53,515,594	58,9%	333,511	19,5%
Islândia	2,111,100	35,2%	62,969	38,7%
Noruega	:	-	:	-
Suíça	28,876,072	12,5%	334,024	3,8%

Os agregados UE são calculados excluindo a dupla contagem entre aeroportos comunitários parceiros.

<sup>1</sup> Por motivos relacionados com a disponibilidade de dados, o crescimento é calculado entre 2004 e 2005.

<sup>2</sup> Os dados dinamarqueses sobre o transporte de carga não incluem os valores relativos ao aeroporto de København/Kastrup, uma vez que estes não estão disponíveis.

### 3 CONCLUSÕES

A experiência adquirida e os resultados obtidos com a execução do Regulamento (CE) n.º 437/2003 podem ser considerados, em geral, muito positivos. Mesmo considerando que já estava em funcionamento um sistema similar antes da adopção do regulamento, o trabalho e os recursos investidos na aplicação dos requisitos legais, tanto a nível nacional como do Eurostat, permitiram produzir rapidamente resultados comparáveis e fiáveis. Tal é particularmente importante no caso dos dez Estados-Membros que aderiram à União Europeia em 2004 e onde a experiência anterior em matéria de recolha de dados do transporte aéreo era limitada.

A maior parte das questões relacionadas com a interpretação do regulamento e com a recolha, compilação, transmissão e validação dos dados foi analisada e devidamente tratada. A execução do regulamento conduziu ao aumento da informação pormenorizada disponível sobre o sector, bem como a uma melhoria da qualidade e da actualidade dos dados. No que diz respeito à utilização dos dados, os resultados obtidos têm aplicação imediata na formulação de políticas, particularmente em termos de desenvolvimento, aplicação e monitorização das políticas do sector dos transportes aéreos a nível nacional e comunitário. A divulgação dos dados em diversos meios públicos contribuiu para dar visibilidade a todo o processo e para compensar os cidadãos dos recursos investidos.

#### 3.1 DESENVOLVIMENTOS A CURTO PRAZO

A curto prazo, os esforços devem concentrar-se nas questões seguintes:

- melhoria continuada da qualidade dos dados relativos a certos elementos. Alguns países declarantes devem redobrar esforços no sentido de fornecerem regularmente dados fiáveis e comparáveis sobre as variáveis relativas à carga, informação sobre os lugares disponíveis e alguns elementos incluídos no conjunto de dados C1,
- fornecimento de informação sobre as transportadoras aéreas. A transmissão de informação sobre as transportadoras aéreas repartida, pelo menos, entre transportadoras comunitárias e não comunitárias deverá ser um objectivo exequível para todos os Estados-Membros, sem diminuir as respectivas restrições de confidencialidade. Além disso, em circunstâncias especiais como a negociação de acordos de transporte aéreo com países terceiros, pode ser necessário definir um procedimento através do qual a Comissão poderá solicitar aos Estados-Membros que forneçam informação pormenorizada sobre as transportadoras aéreas, para além da transmitida ao abrigo do fornecimento de dados regular,
- alargamento da União à Bulgária e à Roménia. O Eurostat estará particularmente atento para garantir que estes dois novos Estados-Membros cumpram a legislação comunitária no domínio das estatísticas do transporte aéreo.

### 3.2 DESENVOLVIMENTOS A LONGO PRAZO

Os desenvolvimentos a longo prazo implicariam provavelmente um alargamento da recolha de dados a novas variáveis como: origem/destino final verdadeiros dos passageiros quando a viagem inclui diversos voos (pelo menos, para os passageiros com um bilhete único para a viagem completa); nacionalidade dos passageiros não comunitários que entram na União; determinação do preço dos bilhetes; número de passageiros em trânsito indirecto (isto é, passageiros com voos de correspondência) por aeroporto; ou a repartição do número de movimentos por período do dia e por tecnologia, de acordo com normas em matéria de níveis de ruído certificados.

Estas variáveis correspondem a novas necessidades políticas e ultrapassam o âmbito actual do regulamento. Contudo, os países declarantes expressaram claramente a impossibilidade actual de recolher a referida informação e a necessidade de justificar devidamente qualquer volume de trabalho adicional relacionado com a recolha de estatísticas dos transportes aéreos.

Seja com for, podem prever-se, pelo menos, dois desenvolvimentos futuros que não estão relacionados com novas exigências de dados:

- pequena redução do período de transmissão de dados para cinco meses após o final do período de observação, em conformidade com a recolha de dados estatísticos sobre outros modos de transporte,
- alargamento da cobertura geográfica devido a alargamentos futuros da União ou ao envolvimento voluntário de países terceiros através de acordos de cooperação.