



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 17.4.2007
COM(2007) 187 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**privind experiența dobândită în aplicarea Regulamentului (CE) nr. 437/2003 al
Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2003 privind rapoartele
statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă**

CUPRINS

	SINTEZĂ	3
1	INTRODUCERE.....	3
1.1	ISTORIC ȘI OBIECTIVE.....	3
1.2	CONTEXT POLITIC.....	4
1.3	REGULI DE PUNERE ÎN APLICARE	5
1.4	STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT.....	5
2	PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI.....	6
2.1	PROBLEME ÎNTÂLNITE	6
2.1.1	Respectarea obligațiilor legale	6
2.1.2	Sarcina țărilor declarante de punere în aplicare și furnizare periodică a datelor	8
2.1.3	Procesul de colectare, compilare și validare a datelor	9
2.1.4	Aspecte metodologice	9
2.2	REZULTATE.....	9
2.2.1	Validarea și transmisia și datelor	9
2.2.2	Consiliere metodologică.....	10
2.2.3	Difuzarea datelor.....	10
3	CONCLUZII	12
3.1	PROGRESE PE TERMEN SCURT	12
3.2	PROGRESE PE TERMEN LUNG	12

INDEXUL TABELELOR

Table 1: Respectarea cerințelor regulamentului: livrarea setului de date pe an.....	7
Table 2: Respectarea cerințelor regulamentului: numărul aeroporturilor declarante pe set de date și an.....	8
Table 3: Transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă în funcție de țară: datele pentru 2005 și creșterea înregistrată în perioada 2003-2005.....	11

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind experiența dobândită în aplicarea Regulamentului (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2003 privind datele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă

SINTEZĂ

Regulamentul (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2003 privind datele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă¹ stipulează în articolul 9.2 faptul că, după colectarea datelor pentru o perioadă de trei ani, Comisia va înainta un raport Parlamentului European și Consiliului privind experiența dobândită în punerea în aplicare a prezentului regulament. Raportul vizează respectarea acestei cerințe după încheierea primilor trei ani de colectare a datelor (2003-2005).

După o descriere generală a istoricului, a obiectivelor și a contextului politic ale actului juridic, sunt discutate unele probleme legate de punerea în aplicare. Raportul prezintă de asemenea informații privind principalele rezultate obținute. Ultima secțiune oferă concluzii și posibile căi de dezvoltare pe viitor.

Punerea în aplicare a prezentului regulament a generat o creștere a disponibilității informațiilor detaliate privind transportul aerian european de pasageri și de mărfuri, precum și o îmbunătățire a calității și promptitudinii datelor. Statele membre au depus eforturi în vederea îndeplinirii cerințelor regulamentului, iar majoritatea dintre acestea furnizează toate datele solicitate, respectând termenele limită stabilite.

1 INTRODUCERE

1.1 ISTORIC ȘI OBIECTIVE

O colectare voluntară a datelor privind statistica transportului aerian a fost inițiată din anul de referință 1993, pe baza unei metodologii convenite cu statele membre. Adoptarea Regulamentului 437/2003 a oficializat metodologia deja existentă și a extins sfera de acoperire pentru furnizarea datelor la unele elemente suplimentare. În consecință, prezentul regulament a urmărit să ofere Comisiei, celorlalte instituții ale UE, guvernelor naționale și marelui public, date statistice comparabile, fiabile, armonizate, uniforme și cuprinzătoare privind dezvoltarea transportului aerian de pasageri, mărfuri și poștă în Uniunea Europeană.

Principalele caracteristici ale Regulamentului 437/2003 pot fi sintetizate după cum urmează:

- Obligația de furnizare a datelor este definită la nivel de aeroport. Se definesc unele grupuri de aeroporturi pentru a permite o distribuție modulară a sarcinii suportate de respondenți, prin solicitarea mai multor date de la aeroporturile medii

¹ Regulamentul (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 februarie 2003 privind datele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă, JO L 66, 11.3.2003, p.1.

și mari și prin diminuarea ori eliminarea obligației de furnizare a datelor din partea aeroporturilor mai mici.

- Sunt definite două niveluri pentru furnizarea de date: etapa de zbor și originea/destinația zborurilor. Este importantă monitorizarea fluxurilor de transport aerian de intrare și ieșire din UE în funcție de deplasarea avionului (etapa de zbor) sau în funcție de deplasarea călătorilor/ mărfii (în funcție de originea/ destinația de zbor) și identificarea pasagerilor în tranzit direct.
- Informațiile trebuie să fie furnizate separat atât pentru sosiri și plecări, cât și pentru servicii regulate și neregulate, ceea ce va permite o analiză detaliată a fluxurilor de intrare și de ieșire, precum și a impactului diferit al serviciilor regulate și neregulate, mai ales la nivel de zone din afara granițelor UE.
- Este prevăzută de asemenea furnizarea informațiilor de zbor, deși acest aspect nu a fost definit în mod special în prezentul regulament. Aceste informații sunt importante pentru monitorizarea liberalizării piețelor și îndeosebi a nivelului competiției între diferitele rute și introducerea unor operatori de transport aerian cu tarife reduse.
- În cazul informațiilor referitoare la etapele de zbor, sunt solicitate alte trei variabile: numărul de zboruri, tipul avionului și numărul de locuri disponibile. Aceste informații sunt importante pentru analiza în detaliu a fluxurilor de transport de la un aeroport la altul în termeni de congestie, capacitate și utilizare a flotelor.

1.2 CONTEXTUL POLITIC

Dezvoltarea politicii comune a transporturilor necesită cele mai bune cunoștințe în materie de acoperire și evoluție a transportului aerian de pasageri și mărfuri. Cartea albă *Politica europeană a transporturilor pentru 2010: momentul deciziei*² a definit obiectivul politicii transportului comunitar pentru a facilita furnizarea unor sisteme de transport eficiente și eficiente pentru cetățenii europeni. Acest obiectiv a fost menținut în *Evaluarea intermediară a Cărții Albe*³, totuși mai orientată spre asigurarea mobilității susținute în Europa. Astfel, statisticile comunitare ale transporturilor aeriene sunt folosite pentru încadrarea, monitorizarea și evaluarea politicilor de transport ale UE și a altor politici UE precum funcționarea pieței interne.

Importanța acestor date pentru procesul de luare a deciziilor la nivelul UE este în creștere. De exemplu, ca rezultat al atribuirii de competențe Comisiei, această informație este folosită din ce în ce mai mult pentru pregătirea negocierilor privind acordurile în materie de transport aerian, cu țări terțe. Aceste informații sunt utilizate de asemenea pentru aspecte legate de gestionarea traficului aerian, calcularea fluxurilor de pasageri și mărfuri și calculul repartiției modale a transportului în cadrul Uniunii Europene. Un alt exemplu îl reprezintă utilizarea acestor date în scopul evaluării numărului de intrări pe teritoriul UE la aeroporturi.

² COM(2001) 370 din septembrie 2001.

³ COM(2006) 314 din 22 iunie 2006: „Păstrarea Europei în mișcare – Mobilitate susținută pentru continentul nostru. Evaluarea intermediară a Cărții albe din 2001 a Comisiei Europene”.

Importanța acordată datelor referitoare la pasageri este în creștere, deoarece informațiile cu privire la rezervarea biletului în sistemele informatizate de rezervare reprezintă tot mai puțin totalul pieței, datorită creșterii numărului de rezervări via internet. În plus, informațiile culese, referitoare la tipul de serviciu utilizat (regulat/ neregulat) sunt foarte greu de obținut din alte surse și sunt de o importanță deosebită pe unele rute din exteriorul UE, unde predomină serviciile de pasageri neregulate.

În ceea ce privește transportul aerian de mărfuri, o mai bună reglementare și îmbunătățirea calității datelor permite o utilizare mai frecventă a acestor informații pentru care nu există surse alternative.

Alte exemple ale utilizării acestor date în scopul satisfacerii necesităților politice sunt următoarele:

- Posibilitatea raportării codurilor aeriene în conformitate cu cerințele regulamentului este utilă în vederea monitorizării competiției și a ajutorului de stat.
- Datele culese referitoare la aeroporturile mici și medii sunt utile în scopuri de politică regională.
- Agenția Europeană pentru Siguranța Aviației este de asemenea interesată de valorificarea acestor date din motive de siguranță.
- Există de asemenea posibilitatea de utilizare a acestor date în scopuri de politică de mediu (adică emisii și zgomot).

1.3 REGULI DE PUNERE ÎN APLICARE

Regulamentul 437/2003 conferă Comisiei competențe de punere în aplicare, care trebuie să fie exercitate prin procedura de comitologie, astfel cum se menționează în articolele 10 și 11. Eurostat a utilizat această procedură în scopul adoptării unui set de reguli care reglementează diferite aspecte ale punerii în aplicare a regulamentului. Aceste reguli sunt adoptate sub formă de regulamente ale Comisiei în urma avizului Comitetului pentru programul statistic.

Până în prezent, au fost adoptate două regulamente de aplicare și urmează procedura pentru adoptarea unui nou regulament în 2007.

Regulamentul 1358/2003⁴ al Comisiei prevede un set global de norme de punere în aplicare, în special lista aeroporturilor comunitare și derogările permise pentru fiecare stat membru, acordurile tehnice cu privire la transmisia datelor, precum și o revizuire a definițiilor, nomenclurii, codificării și a seturilor de date ce urmează să fie furnizate.

⁴ Regulamentul (CE) nr. 1358/2003 al Comisiei din 31 iulie 2003 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 437/2003 al Parlamentului European și al Consiliului privind datele statistice referitoare la transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă și de modificare a anexelor I și II ale acestuia, JO L 194, 1.8.2003, p.9.

Regulamentul 546/2005⁵ al Comisiei urmărește în principal reglementarea ariei de extindere a UE la zece noi state membre din 2004, fiind prevăzută aici lista aeroporturilor acestora și derogările solicitate.

Este planificată adoptarea în 2007 a unui proiect de regulament al Comisiei, care va prevedea o revizuire completă a listei aeroporturilor comunitare, ce urmează să se aplice din ianuarie 2007. Această listă nu include nici o derogare, deoarece toate au expirat în 2006.

1.4 STATELE MEMBRE ȘI ALTE ȚĂRI VIZATE DE PREZENTUL RAPORT

Regulamentul 437/2003 se aplică direct și în toate elementele sale în toate statele membre. Acesta nu trebuie să fie transpus în legislație națională. Totuși, regulamentul a prevăzut posibilitatea acordării de derogări pentru anumite aeroporturi, seturi de date și variabile în funcție de anumite norme și pentru o perioadă maximă de 3 ani (până în 2005 inclusiv).

În ceea ce privește România și Bulgaria, ambele țări și-au declarat dorința de a respecta în totalitate legislația UE din acest domeniu în momentul aderării, fără a solicita nici o derogare. Lista aeroporturilor acestor două noi state membre a fost inclusă în *Tratatul de aderare a Bulgariei și României conform Adaptărilor tehnice la acquis-ul statistic*.

În ceea ce privește țările candidate, Croația și Turcia furnizează date agregate la nivel de aeroport, în timp ce Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei nu furnizează nici o informație.

În 2003, Regulamentul 437/2003 a fost incorporat oficial în Anexa XXI (Statistică) a Acordului SEE printr-o Decizie a Comitetului mixt al SEE⁶. Conform acestei decizii, Islanda și Norvegia sunt obligate să transmită datele solicitate în regulament, iar Liechtenstein este scutit de această obligație.

Date bazate pe principiile regulamentului sunt de asemenea transmise de Elveția în conformitate cu Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația elvețiană privind cooperarea în domeniul statisticilor⁷.

2 PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI

2.1 PROBLEME ÎNTÂLNITE

2.1.1 Respectarea obligațiilor legale

Respectarea obligațiilor de furnizare a datelor definite în prezentul regulament a cunoscut o evoluție pozitivă în intervalul de timp analizat. Furnizarea datelor pentru 2003, deși destul de completă în general, a prezentat pentru unele țări declarante probleme specifice asociate cu periodicitatea seturilor de date sau cu neconcordanțe

⁵ Regulamentul (CE) nr. 546/2005 al Comisiei din 8 aprilie 2005 de adaptare a Regulamentului (CE) nr. 437/2003 privind alocarea codurilor țărilor declarante și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1358/2003 al Comisiei privind actualizarea listei aeroporturilor comunitare, JO L91, 9.4.2005, p.5.

⁶ Decizia nr. 132/2003 a Comitetului mixt al SEE din 26 septembrie 2003 de modificare a Anexei XXI (Statistică) la Acordul SEE, JO L 331, 18.12.2003, p. 68.

⁷ Semnat la 26 octombrie 2004 și aprobat prin Decizia Consiliului din 27 februarie 2006 privind concluzia Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană pentru cooperare în domeniul statisticii, JO L 90 din 28 martie 2006, pp.1-21.

în livrarea unor elemente (deplasări ale avioanelor, pasageri în tranzit sau număr de locuri disponibile). Furnizarea datelor în următorii doi ani a îmbunătățit situația, în special în ceea ce privește periodicitatea seturilor de date, care este pe deplin respectată în prezent.

Tabelul 1 indică statutul livrării datelor pentru perioada 2003-2005 pe set de date și periodicitate. În conformitate cu Regulamentul 1358/2003, seturile de date A1 și B1 sunt lunare (livrarea trimestrială de date a fost acceptată doar în 2003) iar setul de date C1 este cel puțin anual.

Tabel 1: Respectarea condițiilor Regulamentului: livrarea setului de date pe an

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgia	L	L	T	L	L	A/L	L	L	A/L
Republica Cehă	T	T	T	L/T	L/T	L/T	L	L	L
Danemarca	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Germania	L	L	A	L	L	A	L	L	-
Estonia	T	-	T	T	T	T/A	L	L	T
Grecia	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Spania	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Franța	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Irlanda	L	-	-	L	L	A/L	L	L	A/L
Italia	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Cipru	T	T	T	L/T	L/T	L/T	L	L	L
Letonia	L	-	T	L	L	L/T	L	L	L
Lituania	-	A	T	-	T	T	L	L	L
Luxemburg	A	-	A	A	-	-	L	-	-
Ungaria	L	L	L	L	L	L	L	L	A/L
Malta	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Țările de Jos	L	L	A	L	L	-	L	L	-
Austria	L	L	A	L	L	A	L	L	A
Polonia	-	-	A	L	L	A/L	L	L	A/L
Portugalia	T	T	T	L	L	L	L	L	L
Slovenia	-	-	L	L	L	L	L	L	L
Slovacia	T	T	T	L/T	L/T	L/T	L	L	L
Finlanda	L	L	A/L	L	L	A/L	L	L	A/L
Suedia	L	-	L	L	L	L	L	L	L
Regatul Unit	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Bulgaria	-	-	L	-	-	L	-	-	L
România	-	T	T	T	T	T	L	L	L
Croația	-	-	-	-	-	A	-	-	A
Turcia	-	-	L	-	-	L	-	-	L
Islanda	L	L	A/L	L	L	A/L	L	L	A/L
Norvegia	L	L	L	L	L	L	L	L	L
Elveția	T	T	A	L	L	A	L	L	A

Legendă: L: Lunar; T: Trimestrial; A: Anual; -: Nespecificat

Rămân încă unele probleme pentru anumite state membre. Principalele probleme de rezolvat sunt furnizarea de date adecvate privind mărfurile, livrarea setului de date C1 și problemele de calitate a datelor cu informațiile privind numărul de locuri disponibile. Totuși, în majoritatea cazurilor, țările vizate pun în aplicare măsuri sau au planuri de îmbunătățire a sistemelor lor, în scopul asigurării respectării integrale a condițiilor legale.

Privind aplicarea derogărilor acordate, nu a fost semnalată nici o problemă deosebită. Țările care au solicitat aceste derogări au început să furnizeze datele necesare după expirarea acestora. Unele țări chiar au hotărât să nu beneficieze de aceste derogări pentru toată perioada acordată și au furnizat datele înainte ca acest lucru să fie obligatoriu. Tabelul nr. 2 prezintă numărul aeroporturilor declarante pentru fiecare țară.

Tabel 2: Respectarea condițiilor regulamentului: numărul aeroporturilor declarante pe set de date și an.

	2003			2004			2005		
	A1	B1	C1	A1	B1	C1	A1	B1	C1
Belgia	1	1	1	2	2	5	2	2	5
Republica Cehă	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Danemarca	8	3	9	10	10	10	10	10	10
Germania	70	69	40	68	68	40	71	71	:
Estonia	1	:	1	1	1	2	1	1	2
Grecia	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Spania	33	33	38	33	33	39	33	33	39
Franța	80	80	80	64	64	64	66	66	66
Irlanda	3	:	:	3	3	11	6	6	11
Italia	30	30	42	34	34	42	34	34	43
Cipru	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Letonia	1	:	2	1	1	2	1	1	2
Lituania	:	1	3	:	1	3	3	3	3
Luxemburg	1	:	1	1	:	:	1	:	:
Ungaria	1	1	1	1	1	1	1	1	3
Malta	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Țările de Jos	5	5	5	5	5	:	5	5	:
Austria	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Polonia	:	:	12	1	1	12	1	1	10
Portugalia	9	9	9	9	9	10	10	10	10
Slovenia	:	:	1	1	1	1	1	1	1
Slovacia	2	2	2	2	2	6	2	2	6
Finlanda	31	28	26	31	30	26	30	30	26
Suedia	18	:	42	18	3	42	18	3	32
Regatul Unit	47	47	60	47	47	61	48	48	61
Bulgaria	:	:	4	:	:	4	:	:	4
România	:	17	17	16	16	16	3	3	9
Croația	:	:	:	:	:	8	:	:	9
Turcia	:	:	14	:	:	15	:	:	14
Islanda	1	1	24	1	1	24	1	1	24
Norvegia	81	54	133	81	55	137	82	52	166
Elveția	7	7	62	7	7	62	7	7	7

2.1.2 Sarcina statelor declarante de punere în aplicare și furnizare periodică a datelor

În majoritatea țărilor declarante, respectarea regulamentului a impus punerea în aplicare a unui nou proces de colectare și compilare a datelor. În alte țări, au fost necesare extinderi sau adaptări ale proceselor existente. În foarte puține cazuri nu s-au luat măsuri speciale, deoarece procesele existente au fost suficiente pentru a satisface cerințele. Trebuie menționat faptul că nu a fost prevăzut nici un sprijin financiar în regulament în vederea acoperirii costului punerii sale în aplicare.

În ceea ce privește furnizarea regulată a datelor, volumul de lucru implicat este considerat ca fiind acceptabil de către majoritatea țărilor declarante. Totuși, în unele țări aceasta implică o sarcină importantă, îndeosebi pentru aeroporturi ca furnizori originari de date.

Din punctul de vedere al costurilor, un studiu pilot lansat în 2006 în numele Grupului de lucru privind coordonarea și programarea sistemului statistic european a dezvăluit o situație destul de eterogenă, cu un cost mediu anual pe aeroport declarant variind considerabil de la o țară la alta. Aceasta reflectă într-o anumită măsură poziția diferită a Autorității naționale competente (ANC) responsabile cu transmiterea datelor către Eurostat în raport cu furnizorii lor naționali de date, aeroporturile în general. ANC poate fi biroul statistic național, autoritatea aviației civile, Ministerul Transporturilor, sau chiar administrația aeroportuară în țările declarante care au un singur aeroport.

2.1.3 Procesul de colectare, compilare și validare a datelor

Procesul de colectare și compilare a datelor în țările declarante urmează un flux de informații ascendent. În general, acest flux începe cu companiile aeriene sau cu agenții care furnizează date organizațiilor aeroportuare, în mod obișnuit pe baza unor mesaje electronice standard privind deplasarea. Apoi, aeroporturile transmit informațiile către ANC care compilează, validează și transmite datele naționale către Eurostat.

Există totuși câteva variante ale acestui flux general. În unele cazuri, aeroporturile utilizează propriile baze de date sau propriile surse în scopul furnizării informațiilor, în special pentru unele dintre variabilele solicitate pentru setul de date C1, precum deplasările avioanelor. În alte cazuri, companiile aeriene sau agenții furnizează direct informațiile Autorității naționale competente.

Toate Autoritățile naționale competente aplică controale de validare înainte de a transmite informațiile către Eurostat, utilizând proceduri de control dezvoltate intern și/sau utilizând instrumente software de prevalidare furnizate de Eurostat. Regulile de validare acoperă mai multe aspecte ale procesului inclusiv formatul de date, codificarea, coerența dintre seturile de date și variabile, etc.

2.1.4 Aspecte metodologice

Convențiile metodologice ale punerii în aplicare a Regulamentului 1358/2003 au furnizat un cadru comun în vederea garantării unei colectări de date armonizate și a obținerii unor rezultate comparabile. În perioada analizată, nu s-au pus în discuție probleme metodologice majore.

2.2 REZULTATE

2.2.1 Validarea și transmisia datelor.

Articolul 7 din Regulamentul 437/2003 solicită ca transmisia datelor să se realizeze în termen de cel mult șase luni de la încheierea perioadei de observație. În perioada analizată, se observă o îmbunătățire considerabilă în ceea ce privește respectarea acestui termen limită. În prezent, acest termen limită este în general respectat și, în multe cazuri, a fost redus considerabil.

Cu privire la acordurile tehnice pentru transmisia datelor, a fost atins un nivel înalt de standardizare. Datele sunt transmise electronic către Eurostat, respectând structura solicitată a fișierelor de date și a formatului de înregistrare. Aceasta permite o

integrare rapidă a informației în baza de date Eurostat și o detectare timpurie a erorilor de bază și a codurilor necunoscute.

Odată ce datele au fost introduse în baza de date Eurostat, se aplică proceduri detaliate de validare în scopul garantării calității datelor transmise. Validarea include consistența internă a seturilor de date, consistența în timp, coerența între seturile de date și o analiză comparativă a rezultatelor pentru rutele aeriene comune a două țări declarante.

Nivelul global al calității datelor poate fi estimat drept ridicat. Această constatare este fundamentată pe punerea în aplicare a unui cadru metodologic comun, pe eforturile depuse în procedurile de compilare și validare la nivel național, precum și pe controalele de calitate ulterioare, realizate de Eurostat înainte de difuzarea datelor.

2.2.2 *Consiliere metodologică*

Eurostat a creat un *Manual de referință privind statistica transportului aerian* în scopul consilierii statelor membre și a altor țări declarante referitor la punerea în aplicare a regulamentului. Manualul de referință este actualizat anual pentru a include cele mai recente informații, documentație sau orientări pertinente pentru colectarea acestor statistici.

2.2.3 *Difuzarea datelor*

În conformitate cu articolul din Regulamentul 1358/2003, Comisia poate transmite toate datele care nu sunt declarate confidențiale de către statele membre. În practică, foarte puține țări au utilizat această clauză iar marea majoritate a datelor transmise către Eurostat poate fi difuzată.

Totuși, difuzarea informațiilor referitoare la transportul aerian a fost limitată la valori agregate pentru operatorii de transport aerian autorizați din interiorul și din exteriorul teritoriului UE. Furnizarea de informații detaliate privind companiile aeriene este opțională și, în practică, constrângeri de confidențialitate la nivel național interzic multor țări să îndeplinească această dispoziție sau o limitează la valori agregate.

Eurostat comunică datele colectate prin baza sa de date de difuzare accesibilă în mod liber pe site-ul web Eurostat. Datorită limitărilor de dimensiune, se aplică o structură prag pentru difuzarea datelor de la un aeroport la altul (rutele aeriene). Eurostat difuzează aceste informații prin intermediul unor publicații specifice precum seria *Statistics in Focus (Statistici pe scurt)* sau comunicate de presă care conferă relevanță acestor date pentru mass-media și publicul larg.

Tabelul 3 conține câteva cifre cheie privind transportul aerian european colectate pe baza prezentului regulament.

Tabelul 3: Transportul aerian de pasageri, mărfuri și poștă în funcție de țară: date pentru 2005 și creșterea pentru 2003-2005.

	Pasageri		Mărfuri și poștă	
	Date 2005	Creștere 2003-2005	Date 2005 (în tone)	Creștere 2003-2005
Belgia	17,813,943	18.0%	694,523	14.5%
Republica Cehă	11,265,764	45.2%	56,259	5.7%
Danemarca ²	22,172,778	14.1%	7,465	-17.0%
Germania	145,977,422	20.5%	3,005,967	23.0%
Estonia	1,393,105	96.2%	9,739	92.8%
Grecia	30,798,527	9.3%	105,502	-23.0%
Spania	143,679,871	19.5%	526,125	19.6%
Franța	107,955,149	12.1%	1,476,721	4.3%
Irlanda	24,254,298	24.4%	89,356	114.6%
Italia	87,906,423	18.9%	754,302	10.3%
Cipru	6,782,277	11.6%	39,220	23.3%
Letonia	1,872,040	165.5%	15,428	14.0%
Lituania	1,434,241	98.7%	9,580	83.6%
Luxemburg	1,538,152	6.1%	624,803	3.7%
Ungaria	8,048,760	60.6%	55,472	9.8%
Malta	2,757,240	4.1%	16,891	2.2%
Țările de Jos	46,433,037	12.8%	1,550,736	11.7%
Austria	19,684,822	24.6%	181,533	41.0%
Polonia ¹	7,080,325	16.2%	31,130	-48.3%
Portugalia	20,272,160	14.3%	129,516	4.8%
Slovenia ¹	1,217,167	16.3%	4,549	-27.1%
Slovacia	1,582,978	152.9%	4,069	-68.3%
Finlanda	12,348,113	17.4%	119,569	33.3%
Suedia	22,899,135	12.0%	:	-
Regatul Unit	204,013,386	14.7%	2,450,838	7.2%
Uniunea Europeană 25¹	705,820,750	8.5%	10,953,661	3.5%
Bulgaria	5,022,584	40.5%	16,845	8.5%
România	3,493,783	28.6%	17,980	13.5%
Croația ¹	3,915,666	18.7%	18,109	82.3%
Turcia	53,515,594	58.9%	333,511	19.5%
Islanda	2,111,100	35.2%	62,969	38.7%
Norvegia	:	-	:	-
Elveția	28,876,072	12.5%	334,024	3.8%

Valorile agregate UE sunt calculate excluzându-se înregistrările duble între aeroporturile partenere din Uniunea Europeană

¹ Datorită accesibilității datelor, creșterea este calculată între 2004 și 2005

² Datele daneze privind mărfurile nu cuprind cifrele aeroportului Kobenhavn/Kastrup deoarece acestea nu sunt accesibile

3 CONCLUZII

Experiența câștigată și rezultatele obținute privind punerea în aplicare a Regulamentului 437/2003 pot fi apreciate, în general, drept foarte pozitive. Chiar dacă un sistem similar funcționa înainte de adoptarea regulamentului, munca și resursele investite în scopul stabilirii condițiilor legale, atât la nivel național cât și la nivel de Eurostat, au permis producerea rapidă de rezultate comparabile și fiabile. Această constatare este în special pertinentă în cazul celor zece state membre care au aderat la UE în 2004, care dispuneau de o experiență anterioară limitată în colectarea de date referitoare la transportul aerian.

Majoritatea problemelor asociate cu interpretarea regulamentului, colectarea, compilarea, transmisia și validarea datelor au fost adresate și soluționate în mod corespunzător. Punerea în aplicare a prezentului regulament a generat o creștere a disponibilității informației din acest sector precum și o îmbunătățire a calității și promptitudinii datelor. Referitor la utilizarea datelor, rezultatele obținute favorizează aplicarea imediată a acestora în procesul de luare a deciziilor, în special pentru dezvoltarea, punerea în aplicare și monitorizarea politicilor sectorului de transport aerian la nivel național și la nivelul UE. Furnizarea datelor prin diverse mijloace publice a contribuit la transparența întregului proces și la furnizarea unui răspuns cetățenilor pentru resursele investite în acest scop.

3.1 PROGRESE PE TERMEN SCURT

Pe termen scurt, eforturile trebuie să se concentreze pe următoarele aspecte:

- Noi îmbunătățiri ale calității datelor pentru anumite elemente. Unele țări declarante trebuie să întreprindă eforturi suplimentare în vederea furnizării regulate de date comparabile și fiabile pentru variabilele mărfurilor, informații privind locurile disponibile sau unele din elementele cuprinse în setul de date C1.
- Furnizarea de informații referitoare la transportul aerian. Livrarea informațiilor referitoare la transportul aerian care separă, cel puțin, operatorii de transport aerian din UE de cei din afara granițelor UE, ar trebui să fie un obiectiv accesibil pentru toate statele membre fără ca acestea să își diminueze restricțiile de confidențialitate. Mai mult, în circumstanțe speciale precum negocierea acordurilor privind transportul aerian cu țări terțe, este posibil să apară nevoia definirii unei proceduri pentru care Comisia să poată solicita statelor membre furnizarea de informații referitoare la transportul aerian, nelivrate în furnizarea periodică a datelor.
- Extinderea Uniunii Europene cu România și Bulgaria. Eurostat va urmări cu deosebită atenție respectarea de către cele două noi state membre a legislației europene privind statistica transportului aerian.

3.2 PROGRESE PE TERMEN LUNG

Progresele pe termen lung vor implica probabil extinderea ariei de colectare a datelor la noi variabile, precum: adevărata origine/ destinație finală de zbor a pasagerilor în cazul în care călătoria include zboruri multiple (cel puțin pentru pasagerii cu un

singur bilet pentru întreaga călătorie); naționalitatea pasagerilor din exteriorul UE care sosesc în Uniune; stabilirea prețului biletelor; numărul pasagerilor în tranzit indirect (adică pasagerii în transfer) în funcție de aeroport; sau o defalcare în funcție de numărul de deplasări într-o anumită perioadă a zilei și de tehnologie conform standardelor privind nivelurile autorizate de zgomot.

Aceste variabile vin în întâmpinarea noilor nevoi politice și depășesc actualul domeniu de aplicare al regulamentului. Cu toate acestea, țările declarante au exprimat în mod clar imposibilitatea actuală de a colecta astfel de informații și nevoia de a justifica corect orice viitoare sarcină asociată cu colectarea statisticilor privind transportul aerian.

Totuși, pot fi prevăzute cel puțin două perspective de evoluție care nu sunt asociate cu solicitările noi de date:

- O scurtă reducere a perioadei de transmisie a datelor la un total de cinci luni după încheierea perioadei de observare, în conformitate cu colectarea de date statistice privind altor moduri de transport.
- Extinderea ariei de acoperire geografică, datorată fie viitoarelor extinderi ale UE, fie implicării voluntare a țărilor terțe prin intermediul acordurilor de cooperare.