

Брюксел, 18.12.2020 г.  
COM(2020) 821 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА**

**относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/947 на Европейския парламент и на  
Съвета от 4 юли 2018 г. относно статистиката за превоза на товари по вътрешни  
водни пътища**

## **1. ВЪВЕДЕНИЕ**

### **1.1. ЦЕЛ НА ДОКЛАДА**

Комисията има задължение да представи доклад относно изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/974 относно статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища („регламента“). Според конкретния график, определен в член 9 от регламента, Комисията представя доклад до 31 декември 2020 г. и на всеки 5 години след това. Целта на настоящия доклад е да се изпълни изискването за докладване от страна на Комисията.

В настоящия доклад се представят предходното развитие на законодателството, неговия обхват и контекста на политиката и се разглеждат въпроси, свързани с неговото изпълнение. В последния раздел се описват възможностите за бъдещо развитие и се представят заключения.

### **1.2. ПРЕДХОДНО РАЗВИТИЕ НА ПРАВНАТА УРЕДБА**

Регламентът е предназначен да предостави на Комисията, другите институции на ЕС, националните правителства и обществото като цяло сравними, надеждни, хармонизирани, редовни и подробни статистически данни относно развитието на превоза на товари по вътрешните водни пътища на ЕС.

Тъй като Регламент (ЕО) № 1365/2006<sup>1</sup> беше неколкратно и съществено изменян, от съображения за яснота и рационалност той беше кодифициран и отменен с Регламент (ЕС) 2018/974. Единствено Регламент (ЕО) № 425/2007 на Комисията<sup>2</sup> остава в сила.

### **1.3. КОНТЕКСТ НА ПОЛИТИКАТА**

В сравнение с другите видове транспорт, които често са изправени пред проблеми, свързани с претоварване на инфраструктурата и с капацитета, превозът на товари по вътрешни водни пътища се отличава с надеждност и енергийна ефективност и притежава значителен потенциал за разширяване на неговия дял.

Вътрешните водни пътища са конкурентоспособна алтернатива на автомобилния транспорт. По-специално, този вид транспорт представлява екологична алтернатива с оглед потреблението на енергия и шумовите емисии. Освен това вътрешните водни пътища осигуряват висока степен на безопасност, особено при превоза на опасни товари. На последно място, те облекчават натовареността на претоварената пътна мрежа в гъсто населените региони.

Този сектор е от голямо значение за транспортната политика; в Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“<sup>3</sup> са определени 10 цели за конкурентоспособна транспортна система с ефективно

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 1365/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 г. относно статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища и за отмяна на Директива 80/1119/ЕИО на Съвета (ОВ L 264, 25.9.2006 г., стр. 1).

<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 425/2007 на Комисията от 19 април 2007 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 1365/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно статистика за превоз на товари по вътрешни водни пътища (ОВ L 103, 20.4.2007 г., стр. 26).

<sup>3</sup> COM(2011) 144 окончателен.

използване на ресурсите. Действащата понастоящем политика в областта на корабоплаването по вътрешните водни пътища за периода 2014—2020 г. е включена в програмата за действие NAIADES II<sup>4</sup>. За осъществяване на задачите в контекста на последователните програми NAIADES и общата транспортна политика на ЕС статистиката относно вътрешните водни пътища на Европа се използва при установяване на рамката, при мониторинга и оценката на транспортните политики, както и на политиките в други области като функционирането на вътрешния пазар. Разработването на обща транспортна политика на ЕС изисква задълбочено познаване на мащаба на превоза на товари по вътрешните водни пътища, както и на тенденциите за промяна при този вид транспорт. Освен това събраните данни спомагат за популяризирането на вътрешните водни пътища, като съдействат за интегрирането на този вид транспорт в интермодалната логистична верига.

Европейският зелен пакт<sup>5</sup> е новата стратегия за растеж, чиято цел е постигане на устойчивост по отношение на икономиката на ЕС чрез превръщане на климатичните и екологичните предизвикателства във възможности във всички области на политиката и чрез превръщане на прехода в справедлив и приобщаващ за всички. Съобщението относно Европейският зелен пакт съдържа призив за намаляване на емисиите в транспортния сектор с 90 % до 2050 г. Приоритетните действия за преход към устойчива и интелигентна мобилност включват:

- стимулиране на мултимодалния транспорт;
- подкрепа за внедряването на решения за автоматизирана и свързана мобилност в различните видове транспорт;
- намиране на по-добро решение за външните разходи за транспортни дейности чрез ценообразуване;
- увеличаване на производството и внедряването на устойчиви алтернативни горива за транспорта; както и
- намаляване на замърсяването от транспорта, особено в градовете.

За да се даде тласък на мултимодалния транспорт, Европейският зелен пакт съдържа призив за преминаването на 75 % от товарите, превозвани по шосе, към железопътния транспорт и транспорта по вътрешни водни пътища. За постигането на тази цел Европейската комисия ще предложи мерки за повишаване на капацитета на корабоплаването по вътрешните водни пътища, считано от 2021 г.

#### **1.4. ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ И ДРУГИ ДЪРЖАВИ, ПОПАДАЩИ В ОБХВАТА НА РЕГЛАМЕНТА**

Регламентът относно статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища се прилага пряко и в своята цялост във всички държави членки. Не е необходимо транспонирането му в националното законодателство. Все пак, доколкото не всички държави членки използват транспорт по вътрешни водни пътища, регламентът засяга само тези от тях, в които този вид транспорт съществува.

Регламентът установява праг, над който държавите членки са длъжни да предоставят данни: изискването се прилага за всички държави, на чиято територия общият обем

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en) (страницата е налична само на английски език).

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

товари, превозвани годишно по вътрешни водни пътища, надвишава един милион тона. Понастоящем 12 държави членки имат задължението да предоставят данни: Австрия, Белгия, България, Германия, Люксембург, Нидерландия, Полша, Румъния, Словакия, Унгария, Франция и Хърватия.

Съгласно регламента държавите, които прехвърлят прага от един милион тона, но нямат международен или транзитен транспорт по вътрешни водни пътища, са длъжни да предоставят по-ограничен набор от годишни данни (таблица V1 в приложение V към регламента). Понастоящем това не е приложимо за нито една държава членка.

Към настоящия момент пет държави членки предоставят данни на доброволни начала: Италия, Литва, Финландия, Чехия и Швеция. Въпреки че Чехия не достига установения в регламента праг, тя предоставя всички изискуеми данни. Другите четири държави предоставят по-ограничен набор от годишни данни (таблица V1 в приложение V).

Белгия, Люксембург, Нидерландия, Румъния, Унгария и Чехия също предоставят данни относно движението на плавателните съдове (незадължителна таблица II2 в приложение II).

Извън Европейския съюз Сърбия, която е държава кандидатка, също предоставя на доброволни начала данни за всяко тримесечие.

От 1 февруари 2020 г., когато Обединеното кралство напусна Европейския съюз, Евростат добави към своите набори от данни новия агрегат „Европейски съюз — 27 държави (от 2020 г.)“, който не включва Обединеното кралство. По време на преходния период до края на 2020 г. Обединеното кралство продължава да изпраща данни на Евростат. Тези данни се предоставят на разположение на потребителите.

## **2. ПОСЛЕДВАЩИ ДЕЙСТВИЯ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА РЕГЛАМЕНТА**

### **2.1. СПАЗВАНЕ НА ПРАВНИТЕ ЗАДЪЛЖЕНИЯ**

Спазването на установеното в регламента задължение за предоставяне на данни е на много добро ниво. Всички държави членки предоставят изискуемите набори от данни. Забавания се наблюдават само в отделни случаи. Високото ниво на съответствие означава, че статистиката за превоза на товари по вътрешни водни пътища в Европа е надеждна и с високо качество.

### **2.2. МЕТОДИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ДАННИ, ИЗПОЛЗВАНИ В ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ**

Процесите на събиране и съставяне на данни се различават в отчитащите се държави, но следват традиционен поток на информацията от долу нагоре. Доставчиците на данни също се различават в отделните държави, но най-честите източници са органите, отговарящи за пристанища и шлюзове. Държавите допълват своите данни с информация, получена от широк кръг източници, включително митнически служби, съседни държави, частни оператори, предприятия и агенции. Девет от отчитащите се държави използват данни, получени от техните речни информационни услуги или други сходни системи.

Повечето компетентни национални органи извършват проверки за потвърждаване, преди да изпратят данните на Евростат, като използват разработените вътрешни процедури за проверка. Правилата за потвърждаване обхващат много аспекти от

процеса, включително формат на данните, кодиране, вътрешна съгласуваност на всеки набор от данни, съгласуваност между наборите от данни и променливите величини, както и съгласуваност на динамичните редове.

Всички отчитащи се държави използват пряко или непряко информацията, събрана на национално ниво, за целите на политиката или за разпространение.

### **2.3. РАЗХОДИ И ТЕЖЕСТ ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ**

Евростат полага постоянни усилия за намаляване и опростяване на тежестта, като получава редовна обратна връзка от държавите членки по този въпрос. В сътрудничество с националните статистически институти Евростат осъществява конкретни мерки за намаляване на тежестта на събирането и отчитането на данни. Те включват:

1. разработване на матрица за разстоянията с цел улесняване на отчитането;
2. разработване на автоматизирани инструменти и процеси за предаване и потвърждаване, които осигуряват обратна връзка с държавите членки относно качеството на данните и конкретните грешки във всеки набор от данни;
3. организиране на редовни срещи на националните експерти от държавите членки, държавите от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ), държавите кандидатки и потенциални кандидати (напр. експертната група по статистика на превоза по вътрешни водни пътища и работните групи) за обмен на добри практики и обсъждане на качеството на данните, проблеми и решения.

Според отговорите, събрани чрез въпросник, изпратен на държавите членки през февруари 2020 г., мнозинството от държавите считат събирането на данни за полезно, а разходите и тежестта, свързани със събирането на данни — за оправдани, като се имат предвид ползите от събраните данни. Според една от държавите отчитането на данни за транзита представлява голяма тежест.

### **2.4. ПОТВЪРЖДАВАНЕ НА ДАННИТЕ И КАЧЕСТВО НА ПОЛУЧЕНИТЕ СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ**

Постигнато е високо ниво на стандартизация по отношение на техническите разпоредби за предаването на данни. Данните се предават на Евростат по електронен път чрез EDAMIS<sup>6</sup>, като се спазва структурата за файлове с данни и формата на записите. Благодарение на въведената в EDAMIS система за потвърждаване на данни се откриват своевременно основни грешки и неправилни кодове, а информацията се интегрира бързо в производствената база данни на Евростат.

След като данните бъдат качени в производствената база данни на Евростат, по отношение на предадените данни се прилагат подробни проверки за качество. Потвърждаването включва вътрешната съгласуваност на наборите от данни, последователност във времето, съгласуваност между наборите от данни и сравнение на резултатите между партниращите отчитащи се държави (огледални проверки).

---

<sup>6</sup> Чрез информационната система EDAMIS (информационна система за администриране и управление на електронния поток от данни) се изпълнява политиката за единна входна точка. Всички файлове с данни, обменяни между Евростат и неговите партньори на национално и международно равнище, се предават по електронен път чрез приложението EDAMIS. В случая на статистиката за транспорта очакваният формат на данните се определя в свързаното с това законодателство, като допълнително се конкретизира в технически ръководства.

Като цяло качеството на данните може да се определи като добро. Необходими са обаче още усилия, особено за намаляване на асиметриите, ясно отчетени от огледалните проверки, и за подобряване на отчитането на данни за транзита.

## **2.5. МЕТОДОЛОГИЧНА ПОДКРЕПА ЗА ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ**

Евростат предоставя непрекъсната методологична и техническа помощ и полага всякакви усилия да поддържа информационна система за данни и метаданни с високо качество.

Евростат изготви *Справочник относно статистиката на превоза по вътрешни водни пътища*,<sup>7</sup> който осигурява ръководство на държавите членки при изпълнението на регламента. Справочникът се актуализира редовно (обикновено ежегодно), за да включва най-новата информация, документация или насоки, свързани със събирането на тези статистически данни.

## **2.6. ПИЛОТНИ ПРОУЧВАНИЯ ОТНОСНО НАЛИЧИЕТО НА СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ, СВЪРЗАНИ С ПЪТНИЧЕСКИЯ ТРАНСПОРТ ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

Член 5 от регламента задължава Комисията в сътрудничество с държавите членки да проучи развитието на статистиката относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища, включително при трансгранични транспортни услуги. По-специално, член 5 предвижда, че Комисията:

- а) до 8 декември 2018 г. разработва методологията за събиране на съответни данни;
- б) до 8 декември 2019 г. поставя началото на доброволни пилотни проучвания, които да се извършат от държавите членки, предоставящи данни в рамките на регламента, относно наличието на статистически данни, свързани с пътническия транспорт по вътрешни водни пътища;
- в) до 8 декември 2020 г. представя доклад на Европейския парламент и на Съвета.

Освен това в член 5 се посочва, че докладът до Европейския парламент и Съвета трябва да представя резултатите от пилотните проучвания. В зависимост от резултатите от този доклад, когато е целесъобразно, Комисията трябва да представи в разумен срок законодателно предложение за изменение на действащия регламент по отношение на статистиката относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища.

Комисията покри част от разходите за пилотните проучвания, като отпусна безвъзмездни средства на националните статистически институти и други национални органи.

Евростат в сътрудничество с държавите членки разработи проект на методология за статистика относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища. В съответствие с член 5, параграф 1 от регламента този проект на методология бе завършен на 6 декември 2018 г. и предоставен на разположение на държавите членки, за да го използват в техните пилотни проучвания. Пилотните проучвания се състоят от два модула: статистика относно пътническия транспорт по вътрешни водни пътища (модул 1) и статистика относно произшествията, свързани с вътрешни водни пътища

---

<sup>7</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual%20October%202019.pdf> (налично само на английски език).

(модул 2). През юни 2019 г. безвъзмездни средства за провеждане на пилотни проучвания бяха предоставени на седем държави: Австрия, Германия, Нидерландия, Полша, Румъния, Хърватия и Швеция.

Темата бе обсъдена от DIMESA (среща на директорите в Евростат по въпросите на статистическите данни и сметките в секторната статистика и статистиката на околната среда), която подкрепя извършеното в тази област.

## **2.7. ПИЛОТНИ ПРОУЧВАНИЯ ОТНОСНО НАЛИЧИЕТО НА СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ ОТНОСНО ПРОИЗШЕСТВИЯТА, СВЪРЗАНИ С ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

Член 5 от регламента не се отнася за статистика относно произшествията. Въпреки това данните относно произшествията, свързани с вътрешни водни пътища, са още една важна област за Комисията. По-конкретно, тя има за цел да разработи система за хармонизирано събиране на статистически данни относно произшествията и инцидентите, свързани с вътрешни водни пътища, включително при трансгранично движение.

Евростат публикува данни относно произшествията, свързани с пет вида транспорт (железопътен, сухопътен въздушен, морски и по вътрешни водни пътища (частично)). Данните относно произшествията, свързани с железопътен, въздушен и морски транспорт, се събират от европейски агенции, чиято дейност е съсредоточена в тези конкретни области. Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ към Комисията събира данни относно сухопътните произшествия. Такава агенция обаче не съществува по отношение на данните за произшествията, свързани с вътрешни водни пътища. Публикуваните от Евростат данни са предоставени доброволно от някои държави членки (вж. *Справочник относно статистиката на превоза по вътрешни водни пътища*).

Събраните данни обаче не са пълни. За да получи пълни статистически данни и за петте вида транспорт, Евростат преразглежда и доразви методологията относно произшествията при превоз на пътници и товари по вътрешни водни пътища, като включи отделен модул в пилотните проучвания.

Резултатите от този модул относно произшествията ще помогнат да се подобри събирането на данни относно произшествията, свързани с вътрешни водни пътища.

## **2.8. РАЗПРОСТРАНЕНИЕ НА ДАННИТЕ**

Евростат оповестява събраните данни съгласно регламента чрез своята база данни за разпространение, до която има безплатен достъп от интернет страницата на Евростат. Базата данни съдържа 17 таблици относно транспорта по вътрешни водни пътища, придружени от подробен файл с метаданни.

Освен това Евростат изготвя три статии „Статистиката в достъпна форма“ („Statistics Explained“), които предоставят анализ на данните за медиите и широката общественост<sup>8</sup>. Данните се разпространяват и чрез специално изготвени за потребителите и лицата, изготвящи политиките, справки с извлечени данни, както и в

---

<sup>8</sup> [Превоз на товари по вътрешни водни пътища — тримесечни и годишни данни](#) (налично само на английски език).

[Статистика за транспорта по вътрешни водни пътища](#) (налично само на английски език).

[Вътрешни водни пътища — статистика за превоза на контейнери](#) (налично само на английски език).

статии и публикации на Евростат (напр. статистическия сборник „*Статистика за енергетиката, транспорта и околната среда*“<sup>9</sup>).

### **3. ПО-НАТАТЪШНО РАЗВИТИЕ НА СТАТИСТИКАТА ЗА ПРЕВОЗА НА ТОВАРИ И ПЪТНИЦИ, КАКТО И ЗА ПРОИЗШЕСТВИЯТА ПО ВЪТРЕШНИ ВОДНИ ПЪТИЩА**

С Европейския зелен пакт беше обявен набор от политики за постигане на трансформация в икономическите сектори, включително в транспорта. Статистиката за транспорта по вътрешни водни пътища може да помогне при определянето и мониторинга на целите на политиката. Това се постига чрез предоставяне на данни за обема на превозваните стоки, оборудването и инфраструктурата.

В зависимост от нуждите на потребителите на данни и при подробната преценка на евентуалната тежест за отговарящите може да бъде разгледана възможността за събиране на нови или по-подробни променливи. В този контекст от особен интерес е въпросът за по-доброто обхващане на данните според пристанището на натоварване/разтоварване и на данните според вида на товарите. Освен това е необходимо да се проучи по какъв начин съществуващите или нови данни биха могли да помогнат за мониторинга на въглеродния интензитет и енергийната ефективност на транспорта по вътрешни водни пътища.

Друга област, в която е възможен напредък, е хармонизирането на определенията и списъците с кодове между транспорта по вътрешни водни пътища и другите видове транспорт, участващи в интермодалния товарен транспорт. Това би допринесло за по-добра сравнимост на данните за различните видове транспорт.

Съществува възможност за увеличаване на ролята на вътрешните водни пътища за превоза на пътници. Данните за пътниците могат да предоставят интересна информация относно използването на различните видове транспорт по вътрешни водни пътища (напр. круизи, превоз с фериботи и водни автобуси и т.н.)

Комисията продължи да работи по разработването на хармонизиран европейски инструмент „матрица за разстоянията“ на ниво от пристанище до пристанища. В тази матрица общото разстояние между две пристанища е разделено на отделните разстояния, пропътувани във всяка от държавите, през които се преминава по време на пътуването. Една от целите на матрицата е да помогне за намаляване на тежестта, свързана със събирането на данни за транзита. По-нататъшното ѝ приложение зависи от наличността на данни на ниво от пристанище до пристанища. То зависи и от установяването на географското положение на пристанището с по-голяма точност и последователност, както и от подобряването на географската мрежа на вътрешните водни пътища.

Държавите следва да се насърчават да предоставят данни според пристанище на натоварване/разтоварване и според вида на товарите; и в двете категории понастоящем данните се предоставят само доброволно.

Географският обхват на събирането на статистически данни може да се разшири чрез бъдещи разширявания на ЕС и чрез доброволно участие на трети държави и/или международни организации посредством споразумения за сътрудничество.

Събраните отговори чрез въпросника, изпратен на държавите членки през февруари 2020 г., показват, че пет държави (от отговорилите девет) нямат конкретни изисквания

---

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (налично само на английски език).



за усъвършенстване на действащия регламент. Те споменават, че ограничените средства, както и увеличените разходи и тежест могат да ограничат възможностите им за събиране на нови данни или за разширяване събирането на вече застъпени видове данни (напр. данни относно превоза на пътници или данни с разбивка по видове товари). Същевременно тези държави отчитат факта, че настоящите европейски инициативи (като например Европейският зелен пакт) могат да породят нови потребности от данни, които да подлежат на оценка и обсъждане. Подчертава се необходимостта от по-нататъшно разработване на матрицата за разстоянията за транспорта по вътрешни водни пътища, тъй като тя в частност ще намали тежестта, свързана със събирането на данни за транзита. Следва да се обмисли и по-добро хармонизиране на определенията.

#### **4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

Придобитият опит и получените резултати от изпълнението на Регламент (ЕС) 2018/974 могат да се оценят като положителни. Механизъм, който е утвърден както на равнище Евростат, така и на национално равнище, позволява сравними резултати с високо качество.

Евростат предприема всички необходими мерки в помощ на държавите членки при изпълнението на регламента. Службата разработи подходяща информационна система и въведе методи на комуникация, които помагат да се намали тежестта на управлението на данни за отчитащите се държави. Освен това Евростат продължи да предоставя подкрепа за по-нататъшно подобряване на качеството на данните и намаляване на тежестта на събирането и отчитането на данни.

Що се отнася до използването на събраните данни, получените резултати намират непосредствено приложение при разработването, прилагането и мониторинга на политиките в областта на транспорта по вътрешни водни пътища на национално равнище и на равнище ЕС.