

Brüsszel, 2020.12.18.
COM(2020) 821 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

**a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/974
európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról**

1. BEVEZETÉS

1.1. A JELENTÉS CÉLJA

A Bizottság köteles jelentést készíteni a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról szóló (EU) 2018/974 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: rendelet) végrehajtásáról. A rendelet 9. cikkben előírt ütemezés szerint a Bizottság 2020. december 31-ig, majd azt követően ötévente készít jelentést. A Bizottság e jelentés útján teljesíti a jelentéskészítési kötelezettségét.

A jelentés felvázolja a jogszabály előzményeit, szakpolitikai háttérét és alkalmazási körét, emellett a végrehajtásával kapcsolatos kérdésekkel foglalkozik. Az utolsó szakasz bemutatja a jövőben várható fejleményeket, majd következtetéseket fogalmaz meg.

1.2. A JOGI KERET ELŐZMÉNYEI

A rendelet célja, hogy az Unión belüli belvízi áruszállítás alakulásáról összehasonlítható, megbízható, harmonizált, rendszeres és átfogó statisztikai adatok álljanak a Bizottság és más uniós intézmények, a nemzeti kormányok és a nagyközönség rendelkezésre.

Mivel az 1365/2006/EK rendelet¹ több alkalommal jelentős mértékben módosult, azt pontosítás és észszerűsítés céljából az (EU) 2018/974 rendelet kodifikálta és hatályon kívül helyezte. Egyedül a 425/2007/EK bizottsági rendelet² maradt hatályban.

1.3. SZAKPOLITIKAI HÁTTÉR

Más szállítási módokkal összehasonlítva, amelyeknél gyakran merülnek fel problémák a szűk keresztmetszetekkel és a kapacitással kapcsolatban, a belvízi szállítás megbízható és energiahatékony, emellett kiterjedtebb alkalmazásában is komoly lehetőségek rejlenek.

A belvízi szállítás a közúti szállítás versenyképes alternatívája. Ez a szállítási mód különösen energiafogyasztás és zajkibocsátás szempontjából környezetbarát alternatíva. Emellett a belvízi utak nagyfokú biztonságot nyújtanak, főként veszélyes áruk szállítása esetén. Végül pedig mentesítik a sűrűn lakott térségek túlterhelt közúthálózatát.

Az ágazat fokozottan releváns a közös közlekedéspolitika szempontjából; az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyv³ 10 célt határoz meg a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez. A 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó belvízi hajózási politika a NAIADES II. cselekvési program⁴ része. Az egymást követő NAIADES-programokkal és a közös uniós közlekedéspolitikával összefüggő feladatok ellátása során az európai belvízi szállítással kapcsolatos statisztikák felhasználása a közlekedési és egyéb szakpolitikák, többek között a belső piac működésének kialakítását, figyelemmel kísérését és értékelését szolgálja. A közös uniós közlekedéspolitika kidolgozásához alapos ismeretekre van szükség a belvízi áruszállítás léptékével, valamint e szállítási mód változásaival kapcsolatban. Az összegyűjtött adatok hozzájárulnak a belvízi

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1365/2006/EK rendelete (2006. szeptember 6.) a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról és a 80/1119/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 264., 2006.9.25., 1. o.).

² A Bizottság 425/2007/EK rendelete (2007. április 19.) a belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról szóló 1365/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 103., 2007.4.20., 26. o.).

³ COM(2011) 144 végleges.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (csak angol nyelven).

szállítás előmozdításához, ugyanakkor elősegítik e szállítási mód integrálását az intermodális logisztikai láncba.

Az Európai zöld megállapodás⁵ az EU új növekedési stratégiája, amelynek célja, hogy fenntarthatóvá tegye az Unió gazdaságát azáltal, hogy az éghajlati és környezeti kihívásokból a szakpolitikai területek mindegyikén lehetőségeket teremt, emellett mindenki számára méltányossá teszi az átmenetet. Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény szerint 2050-ig 90 %-kal csökkenteni kell a közúti közlekedésből származó kibocsátást. A fenntartható és intelligens mobilitásra való átállást szolgáló kiemelt intézkedések közé tartoznak az alábbiak:

- a multimodális szállítás fellendítése,
- az automatizált és egymással összekapcsolt, több szállítási módra kiterjedő mobilitási megoldások bevezetésének támogatása,
- a szállítási tevékenységek külső költségeinek jobb kezelése az árazáson keresztül,
- a fenntartható alternatív közlekedési üzemanyagok gyártásának és forgalmazásának fokozása, valamint
- a közlekedésből származó szennyezés csökkentése, különösen a városokban.

A multimodális szállítás fellendítése érdekében az Európai zöld megállapodás szorgalmazza, hogy a szárazföldi áruszállítás 75 %-át kitevő közúti áruforgalom jelentős része kerüljön át a vasútra és a belvízi utakra. E célkitűzés teljesítése érdekében az Európai Bizottság olyan intézkedésekre tesz javaslatot, amelyek 2021-től növelik a belvízi hajózás kapacitását.

1.4. A TAGÁLLAMOK ÉS MÁS ORSZÁGOK LEFEDETTSÉGE

A belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikákról szóló rendelet teljes egészében és közvetlenül alkalmazandó minden tagállamban. A nemzeti jogrendbe nem kell átültetni. Mivel azonban a belvízi szállítást nem minden tagállamban alkalmazzák, a rendelet közülük csak azokat érinti, ahol ez a szállítási mód megtalálható.

A rendelet értékhatárt állapít meg, amely felett a tagállamok kötelesek adatot szolgáltatni: a követelmény minden olyan tagállamra vonatkozik, ahol a belvízi forgalomban évente szállított teljes árumennyiség meghaladja az egymillió tonnát. Jelenleg 12 tagállam köteles adatot szolgáltatni: Belgium, Bulgária, Németország, Franciaország, Horvátország, Luxemburg, Magyarország, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Románia és Szlovákia.

A rendelet szerint azok az országok, amelyekben nem zajlik nemzetközi vagy átmenő belvízi szállítás, de a belvízi áruforgalom meghaladja az egymillió tonnás értékhatárt, csökkentett éves adatkészletet szolgáltatnak (a rendelet V. mellékletének V1 táblázatában). Jelenleg ez egyik tagállamra sem vonatkozik.

Jelenleg öt tagállam teljesít önkéntes adatszolgáltatást: Csehország, Olaszország, Litvánia, Finnország és Svédország. Bár Csehország nem éri el a rendeletben meghatározott értékhatárt, a teljes előírt adatkört szolgáltatja. A másik négy ország csökkentett éves adatkészletet szolgáltat (V. melléklet, V1 táblázat).

Belgium, Csehország, Luxemburg, Magyarország, Hollandia és Románia hajóforgalmi adatokat is átad (a II. melléklet nem kötelező II2. táblázatában).

⁵ COM(2019) 640 final.

Az Európai Unión kívül tagjelölt államként önkéntes jelleggel Szerbia is közöl negyedéves adatokat.

2020. február 1-jétől, az Egyesült Királyság kilépésének napjától az Eurostat adatkészletei „Európai Unió – 27 ország (2020-tól)” elnevezéssel új, az Egyesült Királyságot nem tartalmazó összesített kategóriával egészültek ki. A 2020 végéig tartó átmeneti időszak során az Egyesült Királyság továbbra is küld adatokat az Eurostat részére. Az adatok hozzáférhetők a felhasználók számára.

2. A RENDELET VÉGREHAJTÁSÁNAK NYOMON KÖVETÉSE

2.1. A JOGI KÖTELEZETTSÉGEKNEK VALÓ MEGFELELÉS

A rendeletben előírt adatszolgáltatási kötelezettségeknek való megfelelés nagyon jónak mondható. Az előírt adatkészleteket minden tagállam átadja. Késedelmes teljesítésre néhány esetben került sor. A magas szintű megfelelés azt jelenti, hogy az Európában végzett belvízi áruszállítással kapcsolatos statisztikák megbízhatók és jó minőségűek.

2.2. A TAGÁLLAMOKBAN ALKALMAZOTT ADATGYŰJTÉSI MÓDSZEREK

Az alkalmazott adatgyűjtési és -összeállítási folyamatok adatközlő országokként eltérők, ugyanakkor hagyományos, alulról felfelé irányuló információáramlást követnek. Bár az adatszolgáltatók nem minden országban azonosak, a leggyakoribb források a kikötőkért és zsilipekért felelős hatóságok. Az országok az adataikat a források széles köréből – többek között vámhivataloktól, szomszédos országoktól, magántulajdonú szereplőktől, vállalkozásoktól és ügynökségektől – származó információkkal egészítik ki. Kilenc adatközlő ország használja fel a saját folyami információs szolgáltatásából vagy hasonló rendszerekből származó adatokat.

Mielőtt elküldik az adatokat az Eurostat részére, az illetékes nemzeti hatóságok saját fejlesztésű kontroll eljárások keretében érvényességi ellenőrzéseket végeznek. Az érvényesítési szabályok a folyamat számos szempontjára kiterjednek, ideértve az adatformátumot, a kódolást, az egyes adatkészletek belső konzisztenciáját, a különböző adatkészletek és változók közötti konzisztenciát, valamint az idősorok konzisztenciáját.

Az adatközlő országok mindegyike közvetlenül vagy közvetetten felhasználja a nemzeti szinten gyűjtött adatokat szakpolitikai vagy terjesztési célból.

2.3. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL VISELT KÖLTSÉGEK ÉS TERHEK

Az Eurostat folyamatosan törekszik a terhek csökkentésére és egyszerűsítésére, és ennek kapcsán rendszeres visszajelzéseket kap a tagállamoktól. A nemzeti statisztikai hivatalokkal együttműködve célzott intézkedéseket hajt végre, amelyekkel az adatgyűjtéssel és az adatszolgáltatással kapcsolatos terheket kívánja mérsékelni. Ilyen intézkedések a következők:

1. távolsági mátrix kifejlesztése az adatszolgáltatás megkönnyítésére;
2. automatizált adatátvitel és hitelesítési eszközök, eljárások kifejlesztése, amelyek visszajelzést adnak a tagállamoknak az adatok minőségéről és az egyes adatállományokban előforduló konkrét hibákról;
3. rendszeres találkozókat szervezése, amelyeken a tagállamok, az Európai Szabadkereskedelmi Térség (EFTA) országai, a tagjelölt országok és a potenciális tagjelölt országok nemzeti szintű szakértői (a belvízi szállítással kapcsolatos

statisztikákkal foglalkozó szakértői csoport és munkacsoportok) bevált gyakorlatokat oszthatnak meg egymással, és az adatminőséggel kapcsolatos kérdéseket, megoldásokat vitathatnak meg.

A tagállamok részére 2020 februárjában kiküldött kérdőív útján kapott visszajelzések szerint az országok többsége hasznosnak ítéli a az adatgyűjtést, és a gyűjtött adatok hasznosságára tekintettel indokoltnak tartja annak költségeit és terhét. A tranzitadatok szolgáltatása egy ország számára okoz jelentős terhet.

2.4. AZ ADATOK HITELESÍTÉSE ÉS AZ ELKÜLDÖTT STATISZTIKAI ADATOK MINŐSÉGE

Az adatok továbbítására vonatkozó technikai rendelkezéseket sikerült jelentős mértékben szabványosítani. Az adatok elektronikus továbbítása az Eurostat-hoz az EDAMIS⁶ alkalmazáson keresztül történik az előírt struktúrájú adatállományok és rekordformátum alkalmazásával. Az EDAMIS alkalmazásban megvalósított érvényesítési rendszernek köszönhetően az alapvető hibák és a helytelen kódok gyorsan észlelhetők, az információk pedig ugyancsak gyorsan bekerülnek az Eurostat éles adatbázisába.

Az adatoknak Eurostat éles adatbázisába történő betöltését követően a továbbított adatokon részletes minőségellenőrzés történik. Az érvényesítés kiterjed az adatkészletek belső konzisztenciájára, időbeli konzisztenciájára, az adatkészletek közötti konzisztenciára, valamint az adatközlő partnerországok eredményeinek összehasonlítására (tükörstatisztikákra).

Összességében az adatminőség jónak tekinthető. Ennek ellenére további erőfeszítésekre van szükség, különösen a tükörstatisztikák által jelzett aszimmetriák csökkentése és a tranzitadatok szolgáltatás javítása érdekében.

2.5. A TAGÁLLAMOKNAK NYÚJTOTT MÓDSZERTANI TÁMOGATÁS

Az Eurostat folyamatos módszertani és technikai támogatást nyújt, emellett minden tőle telhetőt megtesz azért, hogy jó minőségű adatokra és metaadatokra épülő információs rendszert tartson fenn.

Az Eurostat összeállította *A belvízi szállítással kapcsolatos statisztikák referencia-kézikönyvét*⁷, amely iránymutatást nyújt a tagállamoknak a rendelet végrehajtásához. A referencia-kézikönyv rendszeresen, általában évente kiegészül a statisztikai adatok gyűjtéséhez kapcsolódó legfrissebb információkkal, dokumentációval, iránymutatásokkal.

2.6. KÍSÉRLETI TANULMÁNYOK A BELVÍZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA VONATKOZÓ STATISZTIKAI ADATOK ELÉRHEŐSÉGÉRŐL

A rendelet 5. cikke előírja, hogy a Bizottság a tagállamokkal együttműködésben vizsgálja meg a belvízi személyszállításra – beleértve a határokon átnyúló szállítási szolgáltatásokat is – vonatkozó statisztikák kidolgozásának lehetőségét. Konkrétabban az 5. cikk előírja, hogy a Bizottság:

⁶ Az EDAMIS (elektronikus adatfolyam-adminisztrációs és vezetői információs rendszer) az egyablakos ügyintézési pontra vonatkozó politikát megvalósító információs rendszer. Az Eurostat és annak nemzeti és nemzetközi szintű partnerei között átdott adatállományok továbbítása elektronikusan történik az EDAMIS alkalmazáson keresztül. A szállítási statisztikák esetében elvárt adatformátum meghatározása a kapcsolódó jogszabályban, részletes leírása technikai kézikönyvekben található.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (csak angol nyelven).

- a) 2018. december 8-ig kidolgozza a vonatkozó adatgyűjtés módszertanát;
- b) 2019. december 8-ig kísérleti tanulmányok elkészítését kezdeményezi, amelyeket a rendelet hatálya alá tartozó adatokat szolgáltató tagállamok állítanak össze önkéntes alapon a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikai adatok elérhetőségéről;
- c) 2020. december 8-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

Az 5. cikk kimondja továbbá, hogy az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott jelentésnek ismertetnie kell a kísérleti tanulmányok eredményeit. A Bizottságnak adott esetben – a jelentés eredményeitől függően – észszerű időn belül jogalkotási javaslatot kell benyújtania a hatályos rendeletnek a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikák tekintetében történő módosítása céljából.

A kísérleti tanulmányok költségeit részben a Bizottság finanszírozta a nemzeti statisztikai hivataloknak és más nemzeti hatóságoknak nyújtott vissza nem térítendő támogatások formájában.

Az Eurostat a tagállamokkal közösen módszertantervezetet dolgozott ki a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikákra vonatkozóan. A rendelet 5. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Bizottság a 2018. december 6-án véglegesített módszertantervezetet a tagállamok rendelkezésére bocsátotta, így azt azok felhasználhatták kísérleti tanulmányaik elkészítése során. A kísérleti tanulmányok két modult tartalmaznak: az egyik a belvízi személyszállításra vonatkozó statisztikákkal (1. modul), a másik pedig a belvízi utakon bekövetkező balesetekre vonatkozó statisztikákkal (2. modul) foglalkozik. 2019 júniusában hét ország kapott vissza nem térítendő támogatást kísérleti tanulmányok céljára: Németország, Horvátország, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Románia és Svédország.

A témát megvitatta az ágazati és környezeti statisztikákkal és számlákkal foglalkozó igazgatókból álló Eurostat-munkacsoport (DIMESA) ülése, amely támogatja a területen végzett munkát.

2.7. KÍSÉRLETI TANULMÁNYOK A BELVÍZI UTAKAT ÉRINTŐ BALESETEKRE VONATKOZÓ STATISZTIKAI ADATOK ELÉRHETŐSÉGÉRŐL

A rendelet 5. cikke nem említ baleseti statisztikákat. A belvízi utakon bekövetkező érintő balesetekre vonatkozó statisztikai adatok területe ennek ellenére fontos a Bizottság számára. A Bizottság kifejezett célja egy olyan rendszer kifejlesztése, amelyben a határokon átnyúló forgalomra is kiterjedően harmonizáltan gyűjthetők a belvízi hajókat érintő balesetekkel és biztonsági eseményekkel kapcsolatos statisztikai adatok.

Az Eurostat öt szállítási móddal: a vasúti, a közúti, a légi, a tengeri, valamint – részlegesen – a belvízi szállítással kapcsolatban tesz közzé baleseti adatokat. A vasúti, a közúti, a légi, valamint a tengeri szállítást érintő balesetekkel kapcsolatos adatokat a célzottan e területekkel foglalkozó európai ügynökségek gyűjtik. A közúti szállítással kapcsolatos baleseti adatok gyűjtését a Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága végzi. A belvízi utakon bekövetkező balesetekre vonatkozó statisztikai adatokkal nem foglalkozik külön ügynökség. Az Eurostat által közzétett adatokat néhány tagállam szolgáltatja önkéntes alapon (lásd *A belvízi szállítással kapcsolatos statisztikák referencia-kézikönyvét*).

A gyűjtés azonban hiányos. Annak érdekében, hogy mind az öt szállítási móddal kapcsolatban teljes körű statisztikai adatokhoz jusson, az Eurostat felülvizsgálta és továbbfejlesztette a belvízi személy- és áruszállítás során bekövetkezett balesetekre

vonatkozó módszertant, és az e célból kialakított modullal kiegészítette a kísérleti tanulmányokat.

Az e baleseti modulból nyert eredmények hozzájárulnak a belvízi utakon bekövetkező balesetekre vonatkozó statisztikai adatgyűjtés javításához.

2.8. ADATTERJESZTÉS

Az Eurostat a rendelet alapján gyűjtött adatokat saját terjesztési adatbázisán keresztül teszi közzé, amely ingyenesen hozzáférhető az Eurostat honlapján. Az adatbázis a belvízi szállításra vonatkozóan 17 táblázatot tartalmaz, amelyeket részletes metaadat-állomány egészít ki.

Az Eurostat emellett három cikket is készít a „Statistics Explained” weboldalra, amelyek a média és a nagyközönség számára elemzik az adatokat⁸. Az adatterjesztés emellett magában foglalja a felhasználók és szakpolitikai döntéshozók számára készített egyedi adatlekérdezéseket, az Eurostat híreit, valamint az Eurostat kiadványaiban (pl. az *Energy, transport and environment statistics* címmel kiadott energiaügyi, közlekedési és környezetvédelmi statisztikai évkönyvben⁹) közölt adatokat.

3. A BELVÍZI ÁRU- ÉS SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI, VALAMINT BALESETI STATISZTIKÁK TOVÁBBFEJLESZTÉSE

Az európai zöld megállapodásról szóló közlemény több gazdasági ágazatra, köztük a közlekedésre is kiterjedően jelentett be átalakulást hozó szakpolitikai intézkedéseket. A belvízi közlekedéssel kapcsolatos statisztikák elősegíthetik a szakpolitikai célok meghatározását és nyomon követését. Ez a szállított árumennyiségre, az eszközökre és az infrastruktúrára vonatkozó adatszolgáltatás útján valósul meg.

Az adatfelhasználói igények figyelembevételével, valamint a várható adatszolgáltatói terhek körültekintő értékelésével mérlegelhető új, illetve részletesebb változók gyűjtése. Ezzel összefüggésben különösen fontos a lefedettség javítása a berakodási/kirakodási kikötőre, valamint a rakománytípusokra vonatkozó adatok tekintetében. Vizsgálni szükséges továbbá azt is, hogy a meglévő, illetve az új adatok miképpen járulhatnak hozzá a belvízi hajózás karbonintenzitásának és energiahatékonyságának figyelemmel kíséréséhez.

További lehetséges fejlesztési terület a fogalommeghatározások és kódjegyzékek harmonizációja a belvízi szállítás, valamint az intermodális áruszállításban érintett egyéb módok között. Ez hozzájárulhat a különböző módokra vonatkozó szállítási adatok jobb összehasonlíthatóságához.

A belvízi szállításban megvan a lehetőség arra, hogy nagyobb szerephez jusson a személyszállításban. Az utasokkal kapcsolatos adatokból érdekes információk nyerhetők a belvízi hajózás különböző típusainak (üdülési célú hajóút, kompjáratok, vízibuszok stb.) használatáról.

A Bizottság az egyes kikötők viszonylatában alkalmazható, harmonizált európai „távolsági mátrix” kifejlesztésén dolgozik. A mátrix az út során érintett egyes országokban megtett egyedi távolságokra lebontva tartalmazza a kikötők egymás közötti teljes távolságát. A mátrix célja többek között az, hogy elősegítse a tranzitadatok gyűjtéséhez kapcsolódó teher

⁸ [Inland waterways freight transport - quarterly and annual data](#) (csak angol nyelven).

[Inland waterway transport statistics](#) (csak angol nyelven).

[Inland waterways - statistics on container transport](#) (csak angol nyelven).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (csak angol nyelven).

mérséklését. Későbbi alkalmazása részben az egyes kikötők viszonylatáról rendelkezésre álló adatoktól függ. További előfeltétele a kikötők földrajzi helyzetének pontosabb és következetesebb meghatározása valamint a belvízi utak földrajzi hálózatának javítása.

Az országokat ösztönözni kell arra, hogy szolgáltatassanak a berakodási/kirakodási kikötőre, valamint a rakománytípusokra vonatkozó adatokat; az adatszolgáltatás jelenleg mindkét kategóriában önkéntes.

A statisztikai adatgyűjtés földrajzi lefedettsége kiterjeszthető az Unió további bővítésével, valamint harmadik országok és/vagy nemzetközi szervezetek együttműködési megállapodás keretében történő önkéntes részvétele útján is.

A tagállamok részére 2020 februárjában kiküldött kérdőív útján kapott visszajelzések szerint a kilenc válaszadó országból ötnek nincsenek konkrét elvárásai a hatályos rendelet továbbfejlesztése kapcsán. Megemlítették, hogy az erőforrások hiánya, valamint a költségek és terhek növekedése korlátozhatja képességüket új adatok gyűjtésére vagy a meglévő adattípusok szélesebb körű, pl. személyszállításra vonatkozó, illetve rakománytípus szerint alábontott adatokra is kiterjedő gyűjtésére. Ugyanakkor elismerik, hogy a jelenlegi európai kezdeményezésekből, mint amilyen az európai zöld megállapodás is, új adatszükségletek származhatnak, amelyek értékelése és megvitatása szükséges. Kiemelték, hogy tovább kell fejleszteni a belvízi szállításhoz kapcsolódó távolsági mátrixot, különösen azért, mert az eszközzel mérsékelhető a tranzitadatok gyűjtésével összefüggő teher. A fogalommeghatározások jobb harmonizálását is vizsgálni szükséges.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Az (EU) 2018/974 rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatok és eredmények pozitívnak tekinthetők. Az Eurostat szintjén és nemzeti szinten egyaránt megfelelően kialakított mechanizmus révén jó minőségű, összehasonlítható adatok nyerhetők.

Az Eurostat minden szükséges intézkedést megtesz annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat a rendelet végrehajtásában. Megfelelő információs rendszert fejlesztett ki, emellett olyan kommunikációs módszereket vezetett be, amelyek minimálisra csökkentik az adatközlő országok adatgazdálkodási terheit. Az Eurostat ezenkívül támogatja az adatminőség további javítását, valamint az adatgyűjtés és -szolgáltatás terhének mérséklését.

A gyűjtött adatok felhasználását illetően a kapott eredmények nemzeti és uniós szinten egyaránt közvetlenül alkalmazhatók a belvízi szállítással kapcsolatos szakpolitikai intézkedések kidolgozása, végrehajtása és nyomon követése során.