



Bruxelles, 18.12.2020.
COM(2020) 821 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o provedbi Uredbe (EU) 2018/974 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o statistici prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima

1. UVOD

1.1. CILJ IZVJEŠĆA

Komisija je obvezna izvješćivati o provedbi Uredbe (EU) 2018/974 o statistici prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima („Uredba”). Prema posebnom rasporedu utvrđenom u članku 9. Uredbe Komisija mora podnijeti izvješće do 31. prosinca 2020. i zatim svakih pet godina. Svrha je ovog izvješća ispunjavanje Komisijine obveze izvješćivanja.

U ovom se izvješću navode kontekst, politička pozadina i područje primjene zakonodavstva te se razmatraju pitanja povezana s njegovom provedbom. U posljednjem odjeljku opisuju se mogući budući razvoj i iznose se zaključci.

1.2. KONTEKST PRAVNOG OKVIRA

Uredba se Komisiji, drugim institucijama EU-a, nacionalnim vladama i široj javnosti omogućuje prikupljanje usporedivih, pouzdanih, usklađenih, redovnih i sveobuhvatnih statističkih podataka o razvoju prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima unutar EU-a.

Budući da je Uredba (EZ) br. 1365/2006¹ nekoliko puta bitno izmijenjena, kodificirana je i stavljena izvan snage Uredbom (EU) 2018/974 da bi bila jasnija i učinkovitija. Na snazi ostaje samo Uredba Komisije (EZ) br. 425/2007².

1.3. POLITIČKA POZADINA

U usporedbi s drugim vrstama prijevoza u kojima su često prisutni problemi zagušenja i kapaciteta, prijevoz unutarnjim vodnim putovima pouzdan je i energetske učinkovit te ima znatan potencijal za širu upotrebu.

Unutarnji vodni putovi konkurentna su alternativa cestovnom prijevozu. Konkretno, ta je vrsta prijevoza ekološki prihvatljiva alternativa u smislu potrošnje energije i emisija buke. Nadalje, unutarnji vodni putovi pružaju visoku razinu sigurnosti, posebno kad je riječ o prijevozu opasnih tvari. Konačno, njima se rasterećuju preopterećene cestovne mreže u gusto naseljenim regijama.

Taj je sektor iznimno važan za prometnu politiku; u Bijeloj knjizi pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”³ utvrđeno je deset ciljeva za konkurentan prometni sustav u kojem se učinkovito gospodari resursima. Trenutačna politika plovidbe unutarnjim vodnim putovima za razdoblje 2014.–2020. obuhvaćena je programom akcijskog plana Naiades II⁴. Za potrebe obavljanja poslova u kontekstu uzastopnih programa Naiades i zajedničke prometne politike EU-a, statistički podaci o europskim unutarnjim vodnim putovima upotrebljavaju se za oblikovanje, praćenje i ocjenjivanje prometnih i drugih politika kao što je funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Za razvoj zajedničke prometne politike EU-a potrebno je dubinsko poznavanje opsega prijevoza tereta na unutarnjim vodnim putovima i načina na

¹ Uredba (EZ) br. 1365/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o statistici prijevoza robe na unutarnjim vodnim putovima i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 80/1119/EEZ (SL L 264, 25.9.2006., str. 1.).

² Uredba Komisije (EZ) br. 425/2007 od 19. travnja 2007. o provedbi Uredbe (EZ) br. 1365/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o statistici prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima (SL L 103, 20.4.2007., str. 26.).

³ COM (2011) 144 final.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (dostupno samo na engleskom jeziku).

koje se ta vrsta prijevoza mijenja. Prikupljeni podaci pomažu i u promicanju prijevoza unutarnjim vodnim putovima i integraciji te vrste prijevoza u intermodalni logistički lanac.

Europski zeleni plan⁵ nova je strategija rasta usmjerena na postizanje održivosti gospodarstva EU-a pretvaranjem klimatskih i ekoloških izazova u prilike u svim područjima politike i osiguravanjem pravedne i uključive tranzicije. U Komunikaciji o europskom zelenom planu poziva se na smanjenje stakleničkih plinova u prometu za 90 % do 2050. Prioritetne mjere za prijelaz na održivu i pametnu mobilnost uključuju:

- poticanje multimodalnog prometa;
- potporu u primjeni rješenja za povezanu i automatiziranu mobilnost u različitim načinima prijevoza;
- utvrđivanje cijene kao bolje rješenje za vanjske troškove djelatnosti prijevoza;
- povećanje proizvodnje i upotrebe održivih alternativnih goriva u prometu; i
- smanjenje zagađenja iz prometa, posebno u gradovima.

Radi poticanja multimodalnog prometa, u europskom zelenom planu poziva se na preusmjeravanje 75 % cestovnog prometa na promet željeznicom i unutarnjim vodnim putovima. Kako bi se ostvario taj cilj, Europska komisija predložit će mjere za povećanje kapaciteta plovidbe unutarnjim vodnim putovima od 2021.

1.4. OBUHVAĆENOST DRŽAVA ČLANICA I OSTALIH ZEMALJA

Uredba o statistici prijevoza robe unutarnjim vodnim putovima primjenjuje se izravno i u cijelosti na sve države članice. Ne mora se prenositi u nacionalno zakonodavstvo. Međutim, budući da se ne koriste sve države članice prijevozom na unutarnjim vodnim putovima, Uredba se odnosi samo na one u kojima ta vrsta prijevoza postoji.

Uredbom se uspostavlja prag iznad kojeg su države članice obvezne dostavljati podatke: zahtjev se odnosi na sve u kojima je ukupna godišnja količina robe koja se prevozi na unutarnjim vodnim putovima veća od milijun tona. Trenutačno je dvanaest država članica obvezno dostavljati podatke: Belgija, Bugarska, Njemačka, Francuska, Hrvatska, Luksemburg, Mađarska, Nizozemska, Austrija, Poljska, Rumunjska i Slovačka.

U skladu s Uredbom, zemlje u kojima se premašuje prag od milijun tona ne uzimajući u obzir međunarodni ili provozni promet obvezne su dostavljati samo smanjeni godišnji skup podataka (tablica VI. Priloga V. Uredbi). Trenutačno se to ne primjenjuje ni na jednu državu članicu.

Pet država članica trenutačno dobrovoljno dostavlja podatke: Češka, Italija, Litva, Finska i Švedska. Češka dostavlja sve potrebne podatke iako ne premašuje prag koji je utvrđen u uredbi. Ostale četiri zemlje dostavljaju smanjeni godišnji skup podataka (tablica VI. Priloga V.).

Belgija, Češka, Luksemburg, Mađarska, Nizozemska i Rumunjska isto tako dostavljaju podatke o prometu plovila (izborna tablica II.2 Priloga II.).

Izvan Europske unije zemlja kandidatkinja Srbija isto tako dobrovoljno dostavlja tromjesečne podatke.

⁵ COM (2019) 640 final.

Od 1. veljače 2020., kada je Ujedinjena Kraljevina napustila Europsku uniju, Eurostat je svojim skupovima podataka dodao novi agregirani skup podataka „Europska unija – 27 zemalja (od 2020.)” u koji Ujedinjena Kraljevina nije uključena. Tijekom prijelaznog razdoblja do kraja 2020. Ujedinjena Kraljevina i dalje dostavlja Eurostatu svoje podatke. Ti su podaci stavljeni korisnicima na raspolaganje.

2. PRAĆENJE PROVEDBE UREDBE

2.1. USKLAĐENOST S PRAVNIM OBVEZAMA

Usklađenost s obvezama o pružanju podataka utvrđenima u uredbi vrlo je dobra. Sve države članice dostavljaju tražene skupove podataka. Zabilježen je tek mali broj kašnjenja. Visoka razina usklađenosti znači da su statistički podaci o prijevozu tereta unutarnjim vodnim putovima u Europi pouzdani i visokokvalitetni.

2.2. METODE PRIKUPLJANJA PODATAKA U DRŽAVAMA ČLANICAMA

Postupci prikupljanja i sastavljanja podataka razlikuju se među državama izvjestiteljicama, ali slijede tradicionalan tok informacija odozdo prema gore. Davatelji podataka razlikuju se među zemljama, ali su najčešći izvori podataka tijela nadležna za prevodnice i luke. Zemlje nadopunjavaju svoje podatke informacijama koje prime iz velikog broja izvora, uključujući carinske urede, susjedne zemlje, privatne gospodarske subjekte, društva i agencije. Devet zemalja izvjestiteljica upotrebljava podatke dobivene iz svojeg riječnog informacijskog sustava ili drugog sličnog sustava.

Većina nadležnih nacionalnih tijela provodi validacijske provjere s pomoću interno razvijenih kontrolnih postupaka prije slanja informacija Eurostatu. Pravila validacije obuhvaćaju brojne aspekte postupka, uključujući oblik podataka, kodifikaciju, unutarnju dosljednost svakog skupa podataka, usklađenost različitih skupova podataka i varijabli te usklađenost u pogledu vremenskih okvira.

Sve zemlje izvjestiteljice na izravan ili neizravan način upotrebljavaju prikupljene podatke na nacionalnoj razini, za potrebe politike ili za širenje podataka.

2.3. TROŠAK I ADMINISTRATIVNO OPTEREĆENJE ZA DRŽAVE ČLANICE

Eurostat neprestano nastoji smanjiti i pojednostaviti opterećenja te po tom pitanju redovno dobiva povratne informacije od država članica. U suradnji s nacionalnim zavodima za statistiku Eurostat provodi posebne mjere za smanjenje opterećenja prikupljanja podataka i izvješćivanja. Te mjere uključuju:

1. razvoj matrice udaljenosti kako bi se pojednostavilo podnošenje izvješća;
2. razvoj automatiziranih alata i rutina za prijenos i validaciju kojima se državama članicama osiguravaju povratne informacije o kvaliteti podataka i specifičnim pogreškama u svakom skupu podataka;
3. organizaciju redovnih sastanaka nacionalnih stručnjaka iz država članica, zemalja članica Europskog udruženja za slobodnu trgovinu (EFTA), zemalja kandidatkinja i potencijalnih kandidatkinja (tj. stručne skupine za statistiku prijevoza na unutarnjim vodnim putovima i radnih skupina) radi razmjene dobre prakse i raspravljanja o kvaliteti podataka, problemima i rješenjima.

Na temelju povratnih informacija prikupljenih putem upitnika koji je državama članicama poslan u veljači 2020., većina zemalja smatra da je prikupljanje podataka korisno te da su trošak i opterećenje prikupljanja podataka opravdani u odnosu na korist prikupljenih podataka. Jedna zemlja smatra da je izvješćivanje o podacima o provozu veliko opterećenje.

2.4. VALIDACIJA PODATAKA I KVALITETA PRIMLJENIH STATISTIČKIH PODATAKA

Visoka razina standardizacije ostvarena je u tehničkim rješenjima za prijenos podataka. Podaci se elektroničkim putem prenose Eurostatu putem EDAMIS-a⁶, uzimajući u obzir strukturu podatkovnih datoteka i oblik evidencija. Zahvaljujući sustavu validacije koji je ugrađen u EDAMIS, osnovne pogreške i netočne oznake lako se otkrivaju, a informacije se brzo unose u Eurostatovu operativnu bazu podataka.

Nakon prijenosa podataka u Eurostatovu operativnu bazu podataka provode se detaljne provjere kvalitete prenesenih podataka. Ta validacija uključuje unutarnju dosljednost skupova podataka, usklađenost tijekom vremena, usklađenost skupova podataka i usporedbu rezultata između partnerskih zemalja izvjestiteljica (zrcalne provjere).

Kvaliteta podataka sveukupno se može smatrati dobrom. Međutim, potrebno je i dalje raditi, posebno na smanjenju asimetrija otkrivenih na temelju zrcalnih provjera i poboljšanju izvješćivanja o podacima o provozu.

2.5. METODOLOŠKA POTPORA ZA DRŽAVE ČLANICE

Eurostat neprekidno pruža metodološku i tehničku potporu i poduzima sve mjere da bi se održala visoka kvaliteta informacijskog sustava podataka i metapodataka.

Da bi državama članicama pružio smjernice o provedbi uredbe, Eurostat je izradio dokument *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics* (Referentni priručnik o statistici prijevoza na unutarnjim vodnim putovima)⁷. Referentni priručnik redovno se ažurira (obično jednom godišnje) da bi se upotpunio najnovijim informacijama, dokumentacijom ili smjernicama koje su relevantne za prikupljanje tih statističkih podataka.

2.6. PILOT-STUDIJE O DOSTUPNOSTI STATISTIČKIH PODATAKA POVEZANIH S PRIJEVOZOM PUTNIKA NA UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA

U članku 5. Uredbe od Komisije se zahtijeva da u suradnji s državama članicama ispita razvoj statističkih podataka o prijevozu putnika na unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranične usluge prijevoza. Konkretnije, u članku 5. navedeno je da Komisija mora:

- a) razviti metodologiju za prikupljanje relevantnih podataka do 8. prosinca 2018.;
- b) pokrenuti dobrovoljne pilot-studije koje trebaju provoditi države članice kojima se dostavljaju podaci obuhvaćeni područjem primjene te Uredbe o dostupnosti statističkih podataka koji se odnose na putnički prijevoz unutarnjim vodnim putovima do 8. prosinca 2019.;
- c) podnijeti Europskom parlamentu i Vijeću izvješće do 8. prosinca 2020.

⁶ EDAMIS (elektronički informacijski sustav za administraciju i upravljanje tokom podataka) informacijski je sustav za provedbu politike jedinstvene kontaktne točke. Sve podatkovne datoteke koje razmijene Eurostat i njegovi partneri na nacionalnoj i međunarodnoj razini prenose se elektroničkim putem s pomoću aplikacije EDAMIS. U slučaju statističkih podataka o prijevozu, očekivani oblik podataka utvrđen je u povezanom zakonodavstvu i dodatno opisan u tehničkim priručnicima.

⁷ <https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual%20October%202019.pdf> (dostupno samo na engleskom jeziku).

U članku 5. isto se tako navodi da se u izvješću za Europski parlament i Vijeće moraju prikazati rezultati pilot-studija. Ovisno o rezultatima tog izvješća, i unutar razumnog roka, Komisija mora podnijeti, ako je primjenjivo, zakonodavni prijedlog radi izmjene postojeće Uredbe u pogledu statističkih podataka o prijevozu putnika unutarnjim vodnim putovima.

Komisija je za potrebe pokrića dijela troškova pilot-studija dodijelila bespovratna sredstva nacionalnim zavodima za statistiku i drugim nacionalnim tijelima.

U suradnji s državama članicama Eurostat je razvio nacrt metodologije za statističke podatke o prijevozu putnika unutarnjim vodnim putovima. U skladu s člankom 5. stavkom 1. Uredbe, taj je nacrt metodologije dovršen 6. prosinca 2018. i stavljen državama članicama na raspolaganje za korištenje u njihovim pilot-studijama. Pilot-studije obuhvaćaju dva modula: statističke podatke o prijevozu putnika unutarnjim vodnim putovima (modul 1.) i statističke podatke o nesrećama koje uključuju unutarnje vodne putove (modul 2.). U lipnju 2019. bespovratna sredstva za provedbu pilot-studija dodijeljena su sedam zemalja: Hrvatskoj, Njemačkoj, Nizozemskoj, Austriji, Poljskoj, Rumunjskoj i Švedskoj.

O toj su temi raspravljali članovi skupine DIMESA (Eurostatov sastanak direktora sektorskih i okolišnih statistika i računa) koja podržava rad koji se obavlja u tom području.

2.7. PILOT-STUDIJE O DOSTUPNOSTI STATISTIČKIH PODATAKA O NESREĆAMA KOJE UKLJUČUJU UNUTARNJE VODNE PUTOVE

U članku 5. uredbe ne upućuje se na statističke podatke o nesrećama. Međutim, podaci o nesrećama koje uključuju unutarnje vodne putove isto su tako važno područje za Komisiju. Točnije, njezin je cilj razviti sustav za usklađeno prikupljanje statističkih podataka o nesrećama i nezgodama koje uključuju plovila na unutarnjim vodnim putovima, uključujući prekogranični promet.

Eurostat objavljuje podatke o nesrećama koje su povezane s pet oblika prijevoza (željeznički, cestovni, zračni i pomorski promet te promet unutarnjim vodnim putovima (djelomično)). Podatke o nesrećama koje uključuju željeznički, zračni i pomorski promet prikupljaju europske agencije usmjerene posebno na ta područja. Glavna uprava Komisije za mobilnost i promet prikuplja podatke o nesrećama koje uključuju cestovni promet. Međutim, takva agencija ne postoji za podatke o nesrećama koje uključuju unutarnje vodne putove. Vrijednosti koje objavljuje Eurostat dobrovoljno dostavljaju određene države članice (vidjeti Referentni priručnik o statistici prijevoza na unutarnjim vodnim putovima).

Međutim, ta zbirka podataka nije potpuna. Radi prikupljanja potpunih statističkih podataka o svih pet oblika prijevoza, Eurostat je pregledao i dodatno razvio metodologiju za nesreće u putničkom i teretnom prijevozu na unutarnjim vodnim putovima te uključio namjenski modul u pilot-studije.

Rezultati tog modula o nesrećama pomoći će u unaprjeđenju prikupljanja podataka o nesrećama koje uključuju unutarnje vodne putove.

2.8. ŠIRENJE PODATAKA

Eurostat objavljuje podatke prikupljene na temelju Uredbe u svojoj bazi podataka namijenjenih objavljivanju, kojima se može besplatno pristupiti s internetske stranice Eurostata. Baza podataka sadržava 17 tablica o prometu na unutarnjim vodnim putovima uz koje je priložena detaljna datoteka s metapodacima.

Eurostat je isto tako sastavio tri članka u *Statistics Explained* (Objašnjenja o statistici) u kojima se analiziraju podaci za medije i širu javnost⁸. Širenje podataka isto tako uključuje prilagođeno izvlačenje podataka za korisnike i oblikovatelje politika, Eurostatove objave vijesti i podatke u njegovim publikacijama (npr. statistička knjiga *Energy, transport and environment statistics* (Energetska, prijevozna i okolišna statistika)⁹).

3. DALJNI RAZVOJ STATISTIČKIH PODATAKA O PRIJEVOZU, PUTNICIMA I NESREĆAMA NA UNUTARNJIM VODNIM PUTOVIMA

U Komunikaciji o europskom zelenom planu najavljen je skup politika za restrukturiranje raznih gospodarskih sektora, uključujući prometni. Statistički podaci o prijevozu na unutarnjim vodnim putovima mogu pomoći u utvrđivanju i praćenju ciljeva politike. To se postiže pružanjem podataka o prevezenoj robi, opremi i infrastrukturi.

Moguće je predvidjeti prikupljanje novih ili detaljnijih varijabli uzimajući pritom u obzir potrebe korisnika podataka i pažljivo procjenjujući opterećenje koje bi se moglo nametnuti ispitanicima. U tom kontekstu od posebnog su interesa bolja pokrivenost podataka prema luci utovara/istovara i podataka prema vrsti tereta. Isto je tako potrebno istražiti na koji bi način postojeći ili novi podaci mogli pridonijeti praćenju ugljikova intenziteta i energetske učinkovitosti prijevoza na unutarnjim vodnim putovima.

Dodatno područje u kojem su moguća poboljšanja jest usklađivanje definicija i popisa oznaka između unutarnjih vodnih putova i drugih načina prijevoza u intermodalnom prijevozu tereta. Time bi se pridonijelo boljoj usporedivosti vrijednosti prijevoza za različite načine prijevoza.

Unutarnji vodni putovi pokazuju potencijal povećanja svoje uloge u prijevozu putnika. Podaci o putnicima mogli bi pružiti zanimljive informacije o korištenju različitim vrstama prijevoza na unutarnjim vodnim putovima (npr. krstarenja, prijevoz trajektima i vodenim autobusima itd.).

Komisija razvija alat za usklađivanje europske „matrice udaljenosti” na razini od luke do luke. U matrici se ukupna udaljenost od luke do luke razlaže na pojedinačne prijedene udaljenosti u svakoj od zemalja kroz koju se prolazi tijekom putovanja. Jedan od ciljeva matrice jest pomoći u smanjenju opterećenja povezanog s prikupljanjem podataka o provožu. Njezina buduća primjena ovisi o dostupnosti podataka na razini od luke do luke. Isto tako ovisi o točnijem i dosljednijem utvrđivanju geografskog položaja luke i o poboljšanju geografske mreže unutarnjih vodnih putova.

Trebalo bi poticati zemlje da dostavljaju podatke prema luci utovara/istovara i prema vrsti tereta, s obzirom na to da se trenutačno obje kategorije dostavljaju samo dobrovoljno.

Geografska pokrivenost zbirke statističkih podataka mogla bi se proširiti u sklopu budućeg proširenja EU-a i putem dobrovoljne uključenosti trećih zemalja i/ili međunarodnih organizacija na temelju sporazuma o suradnji.

Povratne informacije prikupljene u upitniku koji je državama članicama poslan u veljači 2020. pokazuju da pet zemalja (od devet koje su dostavile odgovore) nema konkretne

⁸ [Inland waterways freight transport – quarterly and annual data \(Prijevoz tereta na unutarnjim vodnim putovima – tromjesečni i godišnji podaci\)](#) (dostupno samo na engleskom jeziku).

[Inland waterway transport statistics \(Statistika o prijevozu na unutarnjim vodnim putovima\)](#) (dostupno samo na engleskom jeziku).

[Inland waterways – statistics on container transport \(Unutarnji vodni putovi – statistika o prijevozu kontejnerom\)](#) (dostupno samo na engleskom jeziku).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (dostupno samo na engleskom jeziku).

prijedloge za poboljšanje postojeće Uredbe. U svojim odgovorima spominju da bi nedostatak resursa, kao i povećanje troška i opterećenja, mogli ograničiti njihove kapacitete za prikupljanje novih podataka ili proširenje zbirke postojećih vrsta podataka (npr. podaci o prijevozu putnika ili podaci razloženi prema vrsti tereta). Pritom potvrđuju da bi se trenutačnim europskim inicijativama (kao što je europski zeleni plan) mogla stvoriti potreba za procjenom i razmatranjem novih podataka. Istaknuta je potreba za dodatnim razvojem matrice za prijevoz na unutarnjim vodnim putovima, posebno jer će se njome smanjiti opterećenje koje predstavlja prikupljanje podataka o provozu. Trebalo bi razmotriti i bolje usklađivanje definicija.

4. ZAKLJUČCI

Stečeno iskustvo i rezultati dobiveni na temelju provedbe Uredbe (EU) 2018/974 mogu se smatrati pozitivnima. Mehanizam koji je dobro uspostavljen na razini Eurostata i na nacionalnoj razini daje visokokvalitetne usporedive rezultate.

Eurostat poduzima sve potrebne mjere da bi pomogao državama članicama pri provedbi Uredbe. Razvio je odgovarajući informacijski sustav i uveo komunikacijske metode kako bi se opterećenje upravljanja podacima za zemlje izvjestiteljice svelo na najmanju moguću mjeru. Isto tako, Eurostat pruža potporu u cilju dodatnog poboljšanja kvalitete podataka i smanjenja opterećenja prikupljanja i dostavljanja podataka.

Kad je riječ o upotrebi prikupljenih podataka, dobiveni rezultati odmah se primjenjuju u razvoju, provedbi i praćenju politika o prometu na unutarnjim vodnim putovima na nacionalnoj razini i na razini Unije.