



Bryssel den 18.12.2020
COM(2020) 821 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/974 av den 4 juli 2018 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar

1. INLEDNING

1.1. SYFTET MED RAPPORTEN

Kommissionen har en skyldighet att rapportera om genomförandet av förordning (EU) 2018/974 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar ("förordningen"). Den särskilda tidsplan som fastställs i artikel 9 i förordningen är att kommissionen ska rapportera senast den 31 december 2020 och därefter vart femte år. Syftet med denna rapport är att följa rapporteringskravet för kommissionen.

I denna rapport beskrivs lagstiftningens bakgrund, dess politiska kontext och dess omfattning, och problem i samband med genomförandet av den diskuteras. I slutavsnittet beskrivs möjlig framtida utveckling, och där presenteras slutsatser.

1.2. BAKGRUND TILL DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Förordningen utformades för att kommissionen, andra EU-institutioner, medlemsstaternas regeringar och allmänheten skulle få tillgång till jämförbara, tillförlitliga, harmoniserade, regelbundna och omfattande statistiska uppgifter om utvecklingen gällande godstransporter på inre vattenvägar inom EU.

Eftersom förordning (EG) nr 1365/2006¹ hade ändrats väsentligt flera gånger, kodifierades och upphävdes den av förordning (EU) 2018/974 som är tydligare och mer förenklad. Endast kommissionens förordning (EG) nr 425/2007² fortsätter att gälla.

1.3. POLITISK BAKGRUND

Jämfört med andra transportsätt, som ofta drabbas av trängsel- och kapacitetsproblem, är transporter på inre vattenvägar tillförlitliga och energieffektiva, och har avsevärd potential att användas i större omfattning.

Inre vattenvägar är ett konkurrenskraftigt alternativ till vägtransporter. I synnerhet är detta transportsätt ett miljövänligt alternativ sett till både energiförbrukning och buller. Dessutom har de inre vattenvägarna höga säkerhetsnivåer, särskilt när det gäller transport av farligt gods. Slutligen avlastar vattenvägarna de överbelastade vägnäten i tätbefolkade regioner.

Sektorn i fråga är högst relevant för transportpolitiken; i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem³ sätts tio mål för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Den nuvarande politiken för inlandssjöfart för 2014–2020 ingår i åtgärdsprogrammet Naiades II⁴. För att utföra uppgifterna i samband med de efterföljande Naiades-programmen och EU:s gemensamma transportpolitik används statistik om europeiska inre vattenvägar i utformningen, övervakningen och utvärderingen av transportpolitik och annan politik såsom den inre marknadens funktion. För att utveckla EU:s gemensamma transportpolitik krävs det djupgående kännedom om omfattningen av frakttransporterna på inre vattenvägar och på

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 av den 6 september 2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG (EUT L 264, 25.9.2006, s. 1).

² Kommissionens förordning (EG) nr 425/2007 av den 19 april 2007 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar (EUT L 103, 20.4.2007, s. 26).

³ KOM(2011) 144 slutlig.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (finns endast på engelska).

vilka sätt denna form av transport förändras. De uppgifter som samlas in bidrar också till att främja transporter på inre vattenvägar och till att införliva transportsättet i fråga i den intermodala logistikkedjan.

Den europeiska gröna given⁵ är den nya tillväxtstrategin, som ska göra EU:s ekonomi hållbar genom att förvandla klimat- och miljöutmaningarna till möjligheter tvärs över alla politikområden och genom att göra omställningen rättvis och inkluderande för alla. I meddelandet om den europeiska gröna given efterlyses att transportutsläppen ska minska med 90 % fram till 2050. De prioriterade åtgärderna för en övergång till hållbar och smart mobilitet är följande:

- Stöd till multimodala transporter.
- Stöd till lösningar för automatiserad och uppkopplad mobilitet för alla transportsätt.
- Bättre hantering av externa kostnader för transportaktiviteter genom prissättning.
- Utbyggnad av produktionen och användningen av hållbara alternativa drivmedel.
- Minskade föroreningar från transporter, i synnerhet i städerna.

För att stödja multimodala transporter uppmanas i den europeiska gröna given till att 75 % av transporterna ska flyttas över från väg till järnväg och inre vattenvägar. För att klara detta mål kommer Europeiska kommissionen att föreslå åtgärder för att höja inlandssjöfartens kapacitet från och med 2021.

1.4. MEDLEMSSTATER OCH ANDRA LÄNDER SOM OMFATTAS

Förordningen om statistik över godstransporter på inre vattenvägar gäller direkt och i sin helhet för samtliga medlemsstater. Den behöver inte införlivas i nationell lagstiftning. Eftersom alla medlemsstater inte använder transporter på inre vattenvägar berör emellertid förordningen endast de stater där detta transportsätt finns.

I förordningen sätts en gräns för när medlemsstaterna är skyldiga att tillhandahålla uppgifter: kravet gäller alla stater där den totala varumängd som årligen transporteras på inre vattenvägar överstiger en miljon ton. Just nu är det tolv medlemsstater som är skyldiga att lämna uppgifter: Belgien, Bulgarien, Tyskland, Frankrike, Kroatien, Luxemburg, Ungern, Nederländerna, Österrike, Polen, Rumänien och Slovakien.

Enligt förordningen behöver länder som överstiger gränsen på en miljon ton men saknar internationell trafik eller transittrafik tillhandahålla endast en reducerad uppsättning årsdata (tabell V1 i bilaga V till förordningen). Just nu gäller inte detta för någon medlemsstat.

Fem medlemsstater tillhandahåller just nu uppgifter på frivillig basis: Tjeckien, Italien, Litauen, Finland och Sverige. Tjeckien ligger under den gräns som är satt i förordningen men rapporterar ändå alla de uppgifter som krävs. De andra fyra länderna lämnar en reducerad uppsättning årsdata (tabell V1 i bilaga V).

Belgien, Tjeckien, Luxemburg, Ungern, Nederländerna och Rumänien lämnar även uppgifter om fartygstrafik (den icke-obligatoriska tabell II2 i bilaga II).

Utanför Europeiska unionen lämnar även kandidatlandet Serbien kvartalsvisa uppgifter på frivillig basis.

⁵ COM(2019) 640 final.

Sedan den 1 februari 2020, då Storbritannien lämnade Europeiska unionen, har Eurostat i sina datauppsättningar lagt till det nya aggregatet ”Europeiska unionen – 27 länder (från 2020)” där Storbritannien är utelämnat. Under övergångsperioden fram till slutet av 2020 fortsätter Storbritannien att skicka uppgifter till Eurostat. Dessa uppgifter görs tillgängliga för användare.

2. UPPFÖLJNING OM GENOMFÖRANDET AV FÖRORDNINGEN

2.1. UPPFYLLANDE AV RÄTTSLIGA SKYLDIGHETER

Uppfyllandet av de skyldigheter att lämna uppgifter som fastställs i förordningen är mycket bra. Samtliga medlemsstater lämnar de datauppsättningar som krävs. Dröjsmål har bara observerats i ett fåtal fall. Den höga uppfyllandenivån innebär att statistiken över godstransporterna via inre vattenvägar i Europa är tillförlitlig och av god kvalitet.

2.2. MEDLEMSSTATERNAS METODER FÖR INSAMLING AV UPPGIFTER

Processerna för att samla in och sammanställa uppgifter skiljer sig mellan de rapporterande länderna men följer ett traditionellt informationsflöde nerifrån och upp. Länderna har olika slags uppgiftslämnare, men de oftast förekommande källorna är hamn- och slussmyndigheterna. Länderna kompletterar sina uppgifter med information som inhämtas från ett stort antal källor, däribland tullkontor, grannländer, privata operatörer, företag och myndigheter. Nio av de rapporterande länderna använder uppgifter som erhållits från deras flodinformationstjänst eller andra liknande system.

De flesta behöriga nationella myndigheter tillämpar valideringskontroller med hjälp av internt utarbetade kontrollförfaranden innan informationen skickas till Eurostat. Valideringsreglerna omfattar många aspekter av processen, däribland dataformat, kodifiering, intern konsekvens i varje datauppsättning, konsekvens mellan olika datauppsättningar och variabler samt konsekvens i tidsserierna.

Alla rapporterande länder använder sig direkt eller indirekt av uppgifter insamlade på nationell nivå, antingen för politiska ändamål eller för spridning.

2.3. KOSTNADER OCH BELASTNING FÖR MEDLEMSSTATERNA

Eurostat försöker hela tiden minska och förenkla belastningen och får regelbundet in återkoppling från medlemsstaterna i den frågan. I samarbete med de nationella statistikbyråerna genomför man särskilda åtgärder för att minska belastningen vid uppgiftsinsamling och rapportering. Dessa omfattar bland annat

1. utveckling av en avståndstabell för att underlätta rapporteringen,
2. utveckling av automatiserade verktyg och rutiner för överföring och validering, som ger återkoppling till medlemsstaterna om uppgifternas kvalitet och specifika fel i varje datauppsättning,
3. anordnande av regelbundna möten med nationella experter från medlemsstaterna, länderna i Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta), kandidatländer och potentiella kandidater (d.v.s. expertgruppen om statistik över transport på inre vattenvägar och arbetsgrupper) för att utbyta god praxis och diskutera uppgifternas kvalitet, problem och lösningar.

Enligt den återkoppling som inhämtats genom ett frågeformulär som skickades till medlemsstaterna i februari 2020 anser de flesta länderna att insamlingen av uppgifter är användbar och att kostnaderna för och belastningen vid uppgiftsinsamlingen är motiverad med tanke på fördelarna med de insamlade uppgifterna. Ett land ser rapporteringen av transituppgifter som en stor belastning.

2.4. VALIDERING AV UPPGIFTER OCH KVALITETEN PÅ DE STATISTISKA UPPGIFTER SOM TAS EMOT

En hög grad av standardisering har åstadkommit i de tekniska arrangemangen för överföring av uppgifter. Uppgifterna överförs elektroniskt till Eurostat via Edamis⁶, med oförändrad struktur på datafiler och dokumentationsformat. Tack vare ett valideringssystem som införts i Edamis upptäcks grundläggande fel och felaktiga koder snabbt, och informationen införlivas skyndsamt i Eurostats produktionsdatabas.

När uppgifterna väl har kommit in i Eurostats produktionsdatabas tillämpas detaljerade kvalitetskontroller på de överförda uppgifterna. Denna validering innefattar intern konsekvens i datauppsättningarna, konsekvens över tid, konsekvens mellan datauppsättningar samt en resultatjämförelse mellan de rapporterade partnerländerna (spegelkontroller).

På det hela taget kan uppgifternas kvalitet anses god. Det behövs dock fortfarande vissa arbetsinsatser, särskilt för att minska den asymmetri som framkommit vid spegelkontrollerna och förbättra rapporteringen av transituppgifterna.

2.5. METODSTÖD TILL MEDLEMSSTATERNA

Eurostat ger kontinuerligt metodstöd och tekniskt stöd och sätter in alla ansträngningar för att upprätthålla ett informationssystem för uppgifter och metauppgifter av god kvalitet.

Eurostat har tagit fram en *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*⁷ (referenshandbok för statistik över transporter på inre vattenvägar) där medlemsstaterna får vägledning i hur de genomför förordningen. Referenshandboken uppdateras regelbundet (vanligen en gång om året) så att den innehåller den mest aktuella informationen, dokumentationen eller riktlinjerna som är relevanta för att samla in denna statistik.

2.6. PILOTSTUDIER OM TILLGÅNGEN TILL STATISTISKA UPPGIFTER VAD GÄLLER PASSAGERARTRANSPORTER PÅ INRE VATTENVÄGAR

I artikel 5 i förordningen krävs det att kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna, utreder framtagningen av statistik om passagerartransporter på inre vattenvägar, inklusive genom gränsöverskridande transporttjänster. Mer specifikt föreskrivs det i artikel 5 att kommissionen ska

- a) utveckla en lämplig metod för att samla in relevanta uppgifter, senast den 8 december 2018,

⁶ Edamis, Electronic Dataflow Administration and Management Information System (elektroniskt system för administration av uppgiftsflödet och förvaltningsinformation), är ett informationssystem enligt principen om en enda kontaktpunkt. Alla datafiler som utväxlas mellan Eurostat och dess partner på nationell och internationell nivå överförs elektroniskt genom Edamis-programmet. När det gäller transportstatistik fastställs det förväntade dataformatet i lagstiftningen om detta, och det specificeras vidare i tekniska manualer.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (finns endast på engelska).

- b) inleda frivilliga pilotstudier som ska utföras av de medlemsstater som tillhandahåller uppgifter inom ramen för förordningen om tillgången till statistiska uppgifter avseende passagerartransporter på inre vattenvägar, senast den 8 december 2019,
- c) lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet senast den 8 december 2020.

I artikel 5 fastställs också att resultaten av pilotstudierna måste presenteras i rapporten till Europaparlamentet och rådet. Beroende på rapportens resultat ska kommissionen, om så är lämpligt och inom en rimlig tidsperiod, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av nuvarande förordning avseende statistik om passagerartransporter på inre vattenvägar.

Kommissionen täckte en del av kostnaderna för pilotstudierna genom att tilldela bidrag till de nationella statistikbyråerna och andra nationella myndigheter.

Eurostat har tillsammans med medlemsstaterna utvecklat ett utkast till metod för statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar. I linje med artikel 5.1 i förordningen slutfördes detta utkast till metod den 6 december 2018 och gjordes tillgängligt för medlemsstaterna att användas i deras pilotstudier. Pilotstudierna utgörs av två moduler: statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar (modul 1), och statistik över olyckor som inbegriper inre vattenvägar (modul 2). I juni 2019 tilldelades tillstånd att utföra pilotstudier till sju länder: Kroatien, Tyskland, Nederländerna, Österrike, Polen, Rumänien och Sverige.

Frågan diskuterades av Eurostats direktörsgrupp för sektor- och miljöstatistik samt sektor- och miljöräkenskaper, som stöder det arbete som utförs på detta område.

2.7. PILOTSTUDIER OM TILLGÅNGEN TILL STATISTISKA UPPGIFTER OM OLYCKOR PÅ INRE VATTENVÄGAR

I artikel 5 i förordningen nämns inte statistik om olyckor. Uppgifter om olyckor som inbegriper inre vattenvägar är emellertid ett annat viktigt område för kommissionen. Mer specifikt har kommissionen för avsikt att ta fram ett system för harmoniserad insamling av statistik om olyckor och incidenter som rör fartyg på inre vattenvägar, inbegripet gränsöverskridande trafik.

Eurostat offentliggör uppgifter om olyckor kopplade till fem transportsätt (järnväg, väg, flyg, sjöfart och inre vattenvägar (delvis)). Uppgifter om olyckor som rör järnvägs-, flyg- och sjötransport samlas in av EU-organ som verkar på dessa områden. Kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet samlar in uppgifter om olyckor på vägar. Det finns emellertid inget sådant organ för uppgifter om olyckor på inre vattenvägar. De siffror som offentliggörs av Eurostat tillhandahålls av vissa medlemsstater på frivillig basis (se *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*).

Denna insamling är dock inte fullständig. För att erhålla fullständiga statistiska uppgifter om alla fem transportsätt har Eurostat sett över och ytterligare utvecklat metoden för olyckor vid passagerar- och godstransporter på inre vattenvägar och tagit med en särskild modul för detta i pilotstudierna.

Med hjälp av resultaten från denna modul om olyckor kommer insamlingen av uppgifter om olyckor på inre vattenvägar att förbättras.

2.8. SPRIDNING AV UPPGIFTER

Eurostat släpper de uppgifter som samlats in enligt förordningen genom Eurostats spridningsdatabas, som går att nå kostnadsfritt från Eurostats webbplats. Databasen innehåller 17 tabeller om transporter på inre vattenvägar, åtföljda av en detaljerad metadatafil.

Eurostat tar också fram tre artiklar med ”förklaring av statistiken”, där det finns analyser av uppgifterna för media och allmänheten ⁸. Uppgiftsspridningen innehåller även specialanpassade utdrag av uppgifter för användare och politiska beslutsfattare, nyhetsartiklar från Eurostat och uppgifter i Eurostats publikationer (t.ex. statistikboken *Energy, transport and environment statistics* [Energi-, transport- och miljöstatistik]⁹).

3. YTTERLIGARE UTVECKLING AV STATISTIKEN OM GODSTRANSPORTER, PASSAGERARTRANSPORTER OCH OLYCKOR PÅ INRE VATTENVÄGAR

I meddelandet om den europeiska gröna given har det pålysts en uppsättning omvälvande politiska åtgärder i många olika ekonomiska sektorer, däribland transporter. Statistiken över transporter på inre vattenvägar kan bidra till att sätta upp och övervaka politiska mål. Detta uppnås genom de uppgifter som tillhandahålls om mängden transporterade varor, utrustning och infrastruktur.

Det är möjligt att räkna med att samla in nya eller mer detaljerade variabler och samtidigt ta hänsyn till uppgifts användarnas behov och noggrant bedöma den sannolika belastningen på de svarande. Mot denna bakgrund är det av särskilt stort intresse att uppgifterna per lastnings-/lossningshamn och uppgifterna per typ av last får bättre täckning. Det finns också ett behov av att undersöka hur befintliga eller nya uppgifter skulle kunna bidra till att övervaka koldioxidintensiteten och energieffektiviteten vid transporter på inre vattenvägar.

Ett annat område där förbättringar är möjliga är harmoniseringen av definitioner och kodförteckningar mellan inre vattenvägar och andra transportsätt som ingår i de intermodala godstransporterna. Detta skulle göra det lättare att jämföra transportsiffror för olika transportsätt.

Inre vattenvägar har potential att få en större roll för passagerartransporter. Uppgifter om passagerare skulle kunna ge intressant information om hur de olika typerna av transport på inre vattenvägar används (t.ex. kryssningar, transport på färjor och vattenbussar osv.).

Kommissionen har arbetat för att ta fram ett harmoniserat europeiskt verktyg med en ”avståndstabell” mellan olika hamnar. I tabellen delas det totala avståndet från hamn till hamn upp i de enskilda avstånd som avverkas i vart och ett av de länder man passerar genom under färden. Ett av målen med tabellen är att hjälpa till att minska belastningen som det medför att samla in transituppgifter. Hur den kan användas i framtiden beror på tillgången till uppgifter om avstånden från en viss hamn till en annan. Det är också beroende av att en hamns geografiska belägenhet identifieras mer exakt och konsekvent och att det geografiska nätet av inre vattenvägar förbättras.

Länderna bör uppmuntras att tillhandahålla uppgifter per lastnings-/lossningshamn och per typ av last; båda kategorierna tillhandahålls just nu endast på frivillig basis.

Statistikinsamlingens geografiska omfattning skulle kunna utökas genom framtida utvidgningar av EU och genom att tredjeländer och/eller internationella organisationer frivilligt deltar via samarbetsavtal.

Återkoppling som inhämtats genom ett frågeformulär som skickades till medlemsstaterna i februari 2020 visar att fem länder (av de nio som svarade) inte har några särskilda önskemål i åtanke om att förbättra den nuvarande förordningen. De nämnde att knappa resurser, liksom

⁸ [Inland waterways freight transport - quarterly and annual data](#) (finns endast på engelska).

[Inland waterway transport statistics](#) (finns endast på engelska).

[Inland waterways - statistics on container transport](#) (finns endast på engelska).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (finns endast på engelska).

ökade kostnader och belastning, kan begränsa deras möjligheter att samla in nya uppgifter eller utöka insamlingen av befintliga uppgiftstyper (t.ex. uppgifter om passagerartransporter eller uppgifter uppdelade efter typ av last). Samtidigt erkänner de att nuvarande europeiska initiativ (såsom den europeiska gröna given) kan ge upphov till att nya uppgifter behöver bedömas och diskuteras. Behovet av att ytterligare utveckla avståndstabellen för transporter på inre vattenvägar betonades, särskilt eftersom den kommer att minska den belastning det medför att samla in transituppgifter. Bättre harmoniserade definitioner bör också övervägas.

4. SLUTSATSER

Den erfarenhet som inhämtats och de resultat som erhållits från genomförandet av förordning (EU) 2018/974 kan klassas som positiva. En mekanism som är väl etablerad på både Eurostat-nivå och nationell nivå möjliggör jämförbara resultat av god kvalitet.

Eurostat vidtar alla nödvändiga åtgärder för att hjälpa medlemsstaterna att genomföra förordningen. Man har utvecklat ett lämpligt informationssystem och har genomfört kommunikationsmetoder som medför att de rapporterande länderna blir mindre belastade med att hantera uppgifter. Eurostat har även gett stöd för att ytterligare förbättra uppgifternas kvalitet och minska belastningen med att samla in och rapportera uppgifter.

När det gäller hur de insamlade uppgifterna används, så tillämpas de erhållna resultaten omedelbart för att utveckla, genomföra och övervaka politiska åtgärder för transporter på inre vattenvägar på nationell nivå och EU-nivå.