

Bruxelles, den 18.12.2020
COM(2020) 821 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET
om gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/974 af 4.
juli 2018 om statistik over godstransport ad indre vandveje

1. INDLEDNING

1.1. FORMÅLET MED RAPPORTEN

Kommissionen har pligt til at aflægge rapport om gennemførelsen af forordning (EU) 2018/974 om statistik over godstransport ad indre vandveje (herefter "forordningen"). Den specifikke tidsplan, der er fastsat i forordningens artikel 9, er, at Kommissionen skal aflægge rapport senest den 31. december 2020 og derefter hvert femte år. Formålet med denne rapport er at opfylde Kommissionens rapporteringskrav.

I rapporten beskrives lovgivningens baggrund, politiske kontekst og dækning og drøftes de spørgsmål, der er forbundet med dens gennemførelse. I det sidste afsnit beskrives den mulige fremtidige udvikling og forelægges konklusioner.

1.2. BAGGRUNDEN FOR DE RETLIGE RAMMER

Formålet med forordningen var at give Kommissionen, de øvrige EU-institutioner, de nationale regeringer og offentligheden sammenlignelige, pålidelige, harmoniserede, regelmæssige og omfattende statistiske oplysninger om udviklingen i godstransporten ad indre vandveje i EU.

Da forordning (EF) nr. 1365/2006¹ var blevet ændret væsentligt flere gange, blev den kodificeret og ophævet ved forordning (EU) 2018/974 for at gøre den tydeligere og mere strømlinet. Kun Kommissionens forordning (EF) nr. 425/2007² er fortsat i kraft.

1.3. POLITISK BAGGRUND

Sammenlignet med andre transportformer, som ofte oplever trafikpropper og kapacitetsproblemer, er transport ad indre vandveje pålidelig og energieffektiv og har et betydeligt potentiale for udvidet anvendelse.

Indre vandveje er et konkurrencedygtigt alternativ til vejtransport. Navnlig er denne transportform et miljøvenligt alternativ både med hensyn til energiforbrug og støjemissioner. Desuden sikrer indre vandveje et højt sikkerhedsniveau, navnlig for transport af farligt gods. Endelig letter indre vandveje byrden på overbelastede vejnet i tætbefolkede områder.

Sektoren er yderst relevant for transportpolitikken. I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"³ opstilles 10 mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem. Den nuværende politik for sejlads på indre vandveje for 2014-2020 indgår i handlingsplanen Naiades II⁴. For at kunne udføre opgaverne i forbindelse med de forskellige Naiadesprogrammer og EU's fælles transportpolitik anvendes europæiske statistikker over indre vandveje i udformningen, overvågningen og evalueringen af transportpolitikken og

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1365/2006 af 6. september 2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje og om ophævelse af Rådets direktiv 80/1119/EØF (EUT L 264 af 25.9.2006, s. 1).

² Kommissionens forordning (EF) nr. 425/2007 af 19. april 2007 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1365/2006 om statistik over godstransport ad indre vandveje (EUT L 103 af 20.4.2007, s. 26).

³ COM (2011) 144 final.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (findes kun på engelsk).

andre politikker, såsom det indre markeds funktion. Udviklingen af EU's fælles transportpolitik kræver indgående kendskab til omfanget af godstransport ad indre vandveje og de måder, hvorpå denne transportform ændrer sig. De indsamlede data bidrager også til at fremme transport ad indre vandveje og bidrager samtidig til at integrere denne transportform i den intermodale logistikkæde.

Den europæiske grønne pagt⁵ er den nye vækststrategi, som har til formål at gøre EU's økonomi bæredygtig ved at vende klima- og miljøudfordringerne til muligheder på tværs af alle politikområder og gøre omstillingen inklusiv og retfærdig for alle. I meddelelsen om den europæiske grønne pagt opfordres der til, at transportemissionerne reduceres med 90 % inden 2050. Prioriterede foranstaltninger til omstillingen til bæredygtig og intelligent mobilitet omfatter:

- fremme af multimodal transport
- støtte til udbredelsen af automatiserede og forbundne mobilitetsløsninger på tværs af transportformer
- bedre håndtering af eksterne omkostninger ved transportaktiviteter ved hjælp af prissætning
- forøgelse af produktionen og udbredelsen af bæredygtige alternative brændstoffer til transport og
- reduktion af forurening fra transport, navnlig i byer.

For at fremme den multimodale transport opfordres der i den europæiske grønne pagt til en omstilling af 75 % af transporten fra vej til jernbane og indre vandveje. For at nå dette mål vil Europa-Kommissionen foreslå foranstaltninger til at øge kapaciteten til sejlads på indre vandveje fra 2021.

1.4. DÆKNING AF MEDLEMSSTATER OG ANDRE LANDE

Forordningen om statistik over godstransport ad indre vandveje finder direkte og i sin helhed anvendelse på alle medlemsstater. Det er ikke nødvendigt at gennemføre forordningen i national lovgivning. Men da ikke alle medlemsstater anvender transport ad indre vandveje, berører forordningen kun de medlemsstater, hvor denne transportform eksisterer.

Forordningen fastsætter en tærskel, over hvilken medlemsstaterne er forpligtet til at levere data: Kravet gælder for alle, hvor den samlede mængde gods, der årligt transporteres ad indre vandveje, overstiger 1 mio. ton. I øjeblikket er 12 medlemsstater forpligtet til at levere data: Belgien, Bulgarien, Tyskland, Frankrig, Kroatien, Luxembourg, Ungarn, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien og Slovakiet.

I henhold til forordningen skal lande, der overskrider tærsklen på 1 mio. ton, men uden international trafik eller transittrafik, kun levere et reduceret årligt datasæt (tabel V1 i bilag V til forordningen). Dette gælder i øjeblikket ikke for nogen medlemsstater.

Fem medlemsstater leverer i øjeblikket data på frivillig basis: Tjekkiet, Italien, Litauen, Finland og Sverige. Selv om Tjekkiet ligger under den tærskel, der er fastsat i forordningen, rapporterer det alle de nødvendige data. De øvrige fire lande leverer et reduceret årligt datasæt (tabel V1 i bilag V).

⁵ COM(2019) 640 final.

Belgien, Tjekkiet, Luxembourg, Ungarn, Nederlandene og Rumænien leverer også data om skibstrafik (valgfri tabel II2 i bilag II).

Uden for Den Europæiske Union leverer Serbien, der er kandidatland, også kvartalsvise data på frivillig basis.

Siden 1. februar 2020, hvor Det Forenede Kongerige forlod Den Europæiske Union, har Eurostat tilføjet den nye aggregerede "Den Europæiske Union — 27 lande (fra 2020)" uden Det Forenede Kongerige. I overgangsperioden indtil udgangen af 2020 sender Det Forenede Kongerige fortsat data til Eurostat. Disse data stilles til rådighed for brugerne.

2. OPFØLGNING PÅ GENNEMFØRELSEN AF FORORDNINGEN

2.1. OVERHOLDELSE AF RETLIGE FORPLIGTELSE

Overholdelsen af bestemmelserne om oplysningspligt, der er fastsat i forordningen, er rigtig god. Alle medlemsstater stiller de krævede datasæt til rådighed. Der er kun konstateret forsinkelser i nogle få tilfælde. Det høje overholdelsesniveau betyder, at statistikker over godstransport ad indre vandveje i Europa er pålidelige og af høj kvalitet.

2.2. DATAINDSAMLINGSMETODER, DER ANVENDES I MEDLEMSSTATERNE

Indsamlingen og udarbejdelsen af data varierer mellem de indberettende lande, men følger en traditionel bottom-up-strøm af oplysninger. Dataleverandørerne er forskellige fra land til land, men de hyppigste kilder er havne- og slusemyndigheder. Landene supplerer deres data med oplysninger fra en lang række kilder, herunder toldsteder, nabolande, private operatører, virksomheder og agenturer. Ni af de indberettende lande anvender data fra deres flodinformatiionstjenester eller andre lignende systemer.

De fleste kompetente nationale myndigheder anvender valideringskontroller ved hjælp af internt udviklede kontrolprocedurer, inden de sender oplysningerne til Eurostat. Valideringsreglerne dækker mange aspekter af processen, herunder dataformat, kodificering, intern konsistens af hvert datasæt, overensstemmelse mellem forskellige datasæt og variabler og tidsseriekonsistens.

Alle indberettende lande gør direkte eller indirekte brug af data indsamlet på nationalt plan, enten til politisk brug eller til formidling.

2.3. OMKOSTNINGER OG BYRDE FOR MEDLEMSSTATERNE

Eurostat forsøger konstant at mindske og forenkle byrderne og får regelmæssigt feedback fra medlemsstaterne om dette spørgsmål. I samarbejde med de nationale statistiske kontorer gennemfører Eurostat specifikke foranstaltninger for at mindske byrden i forbindelse med dataindsamling og indberetning. Det drejer sig om:

1. udvikling af en distancematrix for at lette indberetningen
2. udvikling af automatiserede systemer til overførsel og validering af data og rutiner, som giver medlemsstaterne feedback om datakvalitet og specifikke fejl i hvert datasæt
3. afholdelse af regelmæssige møder mellem nationale eksperter fra medlemsstaterne, lande i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), kandidatlande og potentielle kandidatlande (dvs. ekspertgruppen vedrørende transportstatistik for indre

vandveje og taskforcer) med henblik på udveksling af god praksis og drøftelse af datakvalitet, -spørgsmål og -løsninger.

Ifølge den feedback, der blev indsamlet i forbindelse med et spørgeskema, der blev sendt til medlemsstaterne i februar 2020, mener de fleste lande, at indsamlingen af data er nyttig, og at omkostningerne og byrden ved indsamlingen af data er berettiget i betragtning af fordelene ved de indsamlede data. Et land anser indberetning af transitdata for at være en stor byrde.

2.4. DATAVALIDERING OG KVALITETEN AF DE MODTAGNE STATISTISKE DATA

Der er opnået en høj grad af standardisering i de tekniske ordninger for datatransmission. Data overføres elektronisk til Eurostat via EDAMIS⁶, idet datafilernes struktur og registreringsformatet respekteres. Takket være et valideringssystem, der implementeres i EDAMIS, registreres basisfejl og forkerte koder hurtigt, og oplysningerne indarbejdes hurtigt i Eurostats produktionsdatabase.

Når dataene er indlæst i Eurostats produktionsdatabase, foretages der en detaljeret kvalitetskontrol af de indberettede data. Denne validering omfatter datasættenes interne konsistens, konsistensen over tid, konsistensen mellem datasættene og en sammenligning af resultaterne mellem indberettende partnerlande ("mirror checks").

Datakvaliteten kan generelt anses for at være god. Der er dog stadig behov for forbedringer og især for at mindske de asymmetrier, der kunne konstateres under de såkaldte mirror checks, samt for at forbedre indberetningen af transitdata.

2.5. METODOLOGISK BISTAND TIL MEDLEMSSTATERNE

Eurostat yder løbende metodologisk og teknisk støtte og bestræber sig på at opretholde et data- og metadatainformationssystem af høj kvalitet.

Eurostat har udarbejdet en referencemanual om statistik over transport ad indre vandveje *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*⁷ som vejledning for medlemsstaterne om gennemførelsen af forordningen. Referencemanualen ajourføres løbende (som regel årligt), så den kommer til at indeholde de nyeste oplysninger, dokumenter og retningslinjer, der er relevante for indsamlingen af disse statistiske data.

2.6. PILOTUNDERSØGELSER AF TILGÆNGELIGHEDEN AF STATISTISKE DATA VEDRØRENDE PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

I henhold til forordningens artikel 5 skal Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne undersøge udviklingen af statistikker om passagertransport ad indre vandveje, herunder ved grænseoverskridende transporttjenester. Nærmere bestemt hedder det i artikel 5, at Kommissionen:

- a) senest den 8. december 2018 skal udvikle metoden til indsamling af relevante data
- b) senest den 8. december 2019 skal iværksætte frivillige pilotundersøgelser til gennemførelse i medlemsstaterne, som leverer data inden for rammerne af

⁶ EDAMIS (elektronisk system til administration af datastrømme og forvaltningsoplysninger) er det informationssystem, der anvendes til gennemførelse af politikken for et enkelt kontaktpunkt. Alle datafiler, der udveksles mellem Eurostat og dets partnere på nationalt og internationalt plan, overføres elektronisk via EDAMIS-applikationen. For transportstatistikker er det forventede dataformat fastlagt i den relevante lovgivning og yderligere specificeret i tekniske vejledninger.

⁷ <https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual%20October%202019.pdf> (findes kun på engelsk).

forordningen om tilgængeligheden af statistiske data vedrørende passagertransport ad indre vandveje

c) senest den 8. december 2020 skal forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport.

I artikel 5 hedder det også, at rapporten til Europa-Parlamentet og Rådet skal indeholde resultaterne af pilotundersøgelserne. Afhængigt af konklusionerne i denne rapport fremsætter Kommissionen inden for en rimelig frist eventuelt et lovgivningsforslag om ændring af denne forordning for så vidt angår statistikker om passagertransport ad indre vandveje.

Kommissionen dækkede en del af omkostningerne til pilotundersøgelserne ved at yde tilskud til de nationale statistiske kontorer og andre nationale myndigheder.

Eurostat har sammen med medlemsstaterne udarbejdet et udkast til en metode for statistikker om passagertransport ad indre vandveje. I overensstemmelse med forordningens artikel 5, stk. 1, blev dette udkast til metode færdiggjort den 6. december 2018 og stillet til rådighed for medlemsstaterne til brug i deres pilotundersøgelser. Pilotundersøgelserne omfatter to moduler: statistikker om passagertransport ad indre vandveje (modul 1) og statistikker om ulykker med indre vandveje (modul 2). I juni 2019 blev der ydet tilskud til pilotundersøgelser til syv lande: Kroatien, Tyskland, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien og Sverige.

Emnet blev drøftet af DIMESA (Eurostats direktørmøder om sektorstatistik og miljøstatistik og -regnskaber), som støtter det arbejde, der udføres på dette område.

2.7. PILOTUNDERSØGELSER AF TILGÆNGELIGHEDEN AF STATISTISKE DATA OM UHELD MED INDRE VANDVEJE

I forordningens artikel 5 henvises der ikke til ulykkesstatistikker. Data om ulykker med indre vandveje er imidlertid et andet vigtigt område for Kommissionen. Den sigter specifikt mod at udvikle et system for harmoniseret indsamling af statistiske oplysninger om ulykker og hændelser, der involverer fartøjer på indre vandveje, herunder grænseoverskridende trafik.

Eurostat offentliggør data om ulykker i forbindelse med fem transportformer (jernbane, vej, luftfart, søfart og indre vandveje (delvis)). Data om ulykker med jernbane, luftfart og søtransport indsamles af Europæiske agenturer med særligt fokus på disse områder. Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport indsamler ulykkesdata, der omfatter veje. Der findes imidlertid ikke noget agentur for data om ulykker, der involverer indre vandveje. De tal, som Eurostat har offentliggjort, leveres af nogle medlemsstater på frivillig basis (jf. *referencemanualen om statistik over transport ad indre vandveje*).

Denne samling er dog ikke fuldstændig. For at få fuldstændige statistiske oplysninger om alle fem transportformer har Eurostat gennemgået og videreudviklet metoden for ulykker i passager- og godstransport ad indre vandveje og medtaget et særligt modul i pilotundersøgelserne.

Resultaterne af dette modul om ulykker vil bidrage til at forbedre indsamlingen af data om ulykker, der involverer indre vandveje.

2.8. FORMIDLING AF DATA

Eurostat offentliggør de data, der indsamles i henhold til forordningen, via Eurostats formidlingsdatabase, som kan tilgås gratis fra Eurostats websted. Databasen indeholder 17 tabeller over transport ad indre vandveje ledsaget af en detaljeret metadatafil.

Eurostat producerer også tre "Statistics Explained"-artikler, der indeholder en analyse af data for medierne og den brede offentlighed⁸. Dataformidlingen omfatter også skræddersyede dataudtræk til brugere og politiske beslutningstagere, Eurostats nyheder og data i Eurostats publikationer (f.eks. *statistik over energi, transport og miljø*⁹).

3. VIDEREUDVIKLING AF GODSTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE, PASSAGERER OG ULYKKESSTATISTIKKER

Meddelelsen om den europæiske grønne pagt indeholder en række transformative politikker på tværs af økonomiske sektorer, herunder transport. Statistikker over transport ad indre vandveje kan bidrage til fastsættelsen og overvågningen af politiske mål. Dette opnås ved at tilvejebringe data om mængden af transporteret gods, udstyr og infrastruktur.

Det er muligt at overveje at indsamle nye eller mere detaljerede variabler, samtidig med at der tages hensyn til databrugernes behov og foretages en omhyggelig evaluering af den sandsynlige byrde for respondenterne. I denne forbindelse er en bedre dækning af data fra lastnings-/losningshavn og data efter fragtttype af særlig interesse. Der er også behov for at undersøge, hvordan eksisterende eller nye data kan bidrage til at overvåge kulstofintensiteten og energieffektiviteten i transport ad indre vandveje.

Et andet område, hvor der kan ske forbedringer, er harmoniseringen af definitioner og kodelister mellem indre vandveje og andre transportformer, der er involveret i intermodal godstransport. Dette vil bidrage til en bedre sammenlignelighed af transporttallene for de forskellige transportformer.

Indre vandveje har potentiale til at øge deres rolle inden for passagertransport. Data om passagerer kan give interessante oplysninger om brugen af de forskellige former for transport ad indre vandveje (f.eks. krydstogter, transport med færger og vandbusser osv.).

Kommissionen har arbejdet på at udvikle et harmoniseret europæisk "distancematrix"-værktøj på havn-til-havn-niveau. I matrixen opdeles den samlede afstand fra havn til havn i de enkelte tilbagelagte strækninger i de enkelte lande undervejs. Et af formålene med matrixen er at bidrage til at mindske den byrde, der er forbundet med indsamlingen af transitdata. Matrixens fremtidige anvendelse afhænger af, at der er adgang til data fra havn til havn. Den afhænger også af, at havnens geografiske beliggenhed fastlægges mere præcist og konsekvent, og af, at det geografiske netværk af indre vandveje forbedres.

Landene bør opfordres til at levere data for hver lastnings-/losningshavn og efter fragtttype. Begge kategorier tilbydes kun på frivillig basis.

Den geografiske dækning af indsamlingen af statistik kan udvides gennem fremtidige EU-udvidelser og gennem frivillig deltagelse af tredjelande og/eller internationale organisationer via samarbejdsaftaler.

Den feedback, der blev indsamlet ved hjælp af et spørgeskema, der blev sendt til medlemsstaterne i februar 2020, viser, at fem lande (af de ni, der svarede) ikke har nogen særlige krav til forbedring af den nuværende forordning. De nævnte, at knappe ressourcer samt øgede omkostninger og byrder kan begrænse deres kapacitet til at indsamle nye data eller udvide indsamlingen af eksisterende datatyper (f.eks. data om passagertransport eller data opdelt efter fragtttype). Samtidig erkender de, at de nuværende europæiske initiativer

⁸ [Inland waterways freight transport — quarterly and annual data](#) (findes kun på engelsk).

[Inland waterway transport statistics](#) (findes kun på engelsk).

[Inland waterways — statistics on container transport](#) (findes kun på engelsk).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (findes kun på engelsk).

(såsom den europæiske grønne pagt) kan skabe nye data, der skal evalueres og drøftes. Behovet for yderligere udvikling af distancematrixen for transport ad indre vandveje blev understreget, navnlig fordi det vil mindske den byrde, der er forbundet med indsamlingen af transitdata. Der bør også overvejes en bedre harmonisering af definitionerne.

4. KONKLUSIONER:

De indhøstede erfaringer og opnåede resultater med gennemførelsen af forordning (EU) 2018/974 kan vurderes som positive. En mekanisme, der er veletableret både i Eurostat og på nationalt plan, gør det muligt at opnå sammenlignelige resultater af høj kvalitet.

Eurostat træffer alle nødvendige foranstaltninger for at hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre forordningen. Eurostat har udviklet et passende informationssystem og har implementeret kommunikationsmetoder, der bidrager til at minimere dataforvaltningsbyrden for de indberettende lande. Eurostat har også ydet støtte til yderligere forbedring af datakvaliteten og til at mindske byrden ved indsamling og indberetning af data.

For så vidt angår anvendelsen af de indsamlede data har de opnåede resultater en umiddelbar relevans i forbindelse med udvikling, gennemførelse og overvågning af politikker for transport ad indre vandveje på nationalt plan og EU-plan.