



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.12.2020 r.
COM(2020) 821 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/974 z dnia 4
lipca 2018 r. w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami
śródlądowymi

1. WPROWADZENIE

1.1. CEL SPRAWOZDANIA

Komisja jest zobowiązana do składania sprawozdań z wykonania rozporządzenia (UE) 2018/974 w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi („rozporządzenie”). Zgodnie ze szczegółowym harmonogramem określonym w art. 9 rozporządzenia Komisja ma obowiązek złożenia sprawozdania do dnia 31 grudnia 2020 r., a następnie co pięć lat. Celem niniejszego sprawozdania jest spełnienie nałożonego na Komisję wymogu dotyczącego sprawozdawczości.

W niniejszym sprawozdaniu przedstawiono tło, kontekst polityczny i zakres rozporządzenia oraz omówiono kwestie związane z jego wykonaniem. W ostatniej części opisano możliwy rozwój sytuacji i przedstawiono wnioski.

1.2. KONTEKST RAM PRAWNYCH

Celem rozporządzenia było zapewnienie Komisji, innym instytucjom UE, rządów krajowym i ogółowi społeczeństwa porównywalnych, wiarygodnych, zharmonizowanych, regularnie aktualizowanych i wyczerpujących danych statystycznych dotyczących rozwoju sytuacji w przewozie towarów transportowanych śródlądowymi drogami wodnymi w UE.

Ponieważ rozporządzenie (WE) nr 1365/2006¹ było kilkakrotnie znacząco zmieniane, zostało ono ujednolicone i uchylone rozporządzeniem (UE) 2018/974, aby przepisy stały się bardziej przejrzyste i uproszczone. W dalszym ciągu obowiązuje jedynie rozporządzenie Komisji (WE) nr 425/2007².

1.3. KONTEKST POLITYCZNY

W porównaniu z innymi rodzajami transportu, w przypadku których często powstają problemy związane z zatorami komunikacyjnymi i przepustowością, transport śródlądowymi drogami wodnymi jest niezawodny i energooszczędny oraz ma znaczny potencjał szerszego wykorzystania.

Śródlądowe drogi wodne stanowią konkurencyjną alternatywę dla transportu drogowego. Ten rodzaj transportu jest przede wszystkim bardziej przyjazny dla środowiska, zarówno pod względem zużycia energii, jak i emisji hałasu. Śródlądowe drogi wodne zapewniają ponadto wysoki poziom bezpieczeństwa, w szczególności w przypadku transportu towarów niebezpiecznych. Odciążają również przeciążone sieci drogowe w regionach gęsto zaludnionych.

Sektor ten ma duże znaczenie dla polityki transportowej; w białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”³ określono dziesięć celów, których realizacja sprawi, że system transportu stanie się konkurencyjny i zasobooszczędny. Obecną politykę

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi i uchylające dyrektywę Rady 80/1119/EWG (Dz.U. L 264 z 25.9.2006, s. 1).

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 425/2007 z dnia 19 kwietnia 2007 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 1365/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi (Dz.U. L 103 z 20.4.2007, s. 26).

³ COM(2011) 144 final.

w zakresie żeglugi śródlądowej na lata 2014–2020 ujęto w programie działań NAIADES II⁴. Aby realizować zadania w kontekście kolejnych programów NAIADES oraz wspólnej polityki transportowej UE, europejskie statystyki dotyczące śródlądowych dróg wodnych są wykorzystywane do celów kształtowania, monitorowania i oceny polityki transportowej oraz polityki w innych obszarach, takich jak funkcjonowanie rynku wewnętrznego. Opracowanie wspólnej polityki transportowej UE wymaga dogłębnej wiedzy na temat skali transportu towarowego śródlądowymi drogami wodnymi oraz zmian, które zachodzą w przypadku tego rodzaju transportu. Zebrane dane pomagają również we wspieraniu transportu śródlądowymi drogami wodnymi, przyczyniając się jednocześnie do włączenia tego rodzaju transportu do intermodalnego łańcucha logistycznego.

Europejski Zielony Ład⁵ jest nową strategią rozwoju, dzięki której gospodarka UE ma stać się zrównoważona w wyniku przekształcenia wyzwań związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym w możliwości rozwoju we wszystkich obszarach polityki oraz w wyniku sprawiedliwej i sprzyjającej włączeniu społecznemu transformacji. W komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu wezwano do ograniczenia emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Priorytetowe działania na rzecz przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność obejmują:

- stymulowanie transportu multimodalnego;
- wspieranie wdrażania rozwiązań w zakresie mobilności zautomatyzowanej i opartej na sieci w odniesieniu do różnych rodzajów transportu;
- lepsze uwzględnienie kosztów zewnętrznych działalności transportowej poprzez odpowiednie ustalanie cen;
- rozwinięcie produkcji i wprowadzania alternatywnych, zrównoważonych paliw transportowych; oraz
- obniżenie poziomu zanieczyszczeń pochodzących z transportu, w szczególności w miastach.

Aby stymulować transport multimodalny, w ramach Europejskiego Zielonego Ładu wezwano do przeniesienia 75 % przewozów z dróg na tory kolejowe i śródlądowe drogi wodne. Aby osiągnąć ten cel, Komisja Europejska proponuje środki mające na celu zwiększenie możliwości w zakresie żeglugi śródlądowej od 2021 r.

1.4. PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I INNE KRAJE OBJĘTE ROZPORZĄDZENIEM

Rozporządzenie w sprawie statystyk dotyczących transportu towarów wodami śródlądowymi stosuje się bezpośrednio i w całości do wszystkich państw członkowskich. Nie ma zatem potrzeby transponowania rozporządzenia do prawodawstwa krajowego. Ponieważ jednak nie wszystkie państwa członkowskie wykorzystują transport śródlądowymi drogami wodnymi, rozporządzenie dotyczy tylko tych państw członkowskich, w których ten rodzaj transportu istnieje.

Rozporządzenie ustanawia próg, po przekroczeniu którego państwa członkowskie są zobowiązane do przekazywania danych: wymóg ten ma zastosowanie do wszystkich tych państw, w których całkowity wolumen towarów przewożonych rocznie śródlądowymi drogami wodnymi przekracza milion ton. Obecnie do przekazywania danych zobowiązane

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

⁵ COM(2019) 640 final.

jest 12 państw członkowskich: Belgia, Bułgaria, Niemcy, Francja, Chorwacja, Luksemburg, Węgry, Niderlandy, Austria, Polska, Rumunia i Słowacja.

Zgodnie z rozporządzeniem kraje, które przekroczyły próg miliona ton, ale bez uwzględniania transportu międzynarodowego lub tranzytu, są zobowiązane do przekazywania jedynie ograniczonego zbioru danych rocznych (tabela V1 w załączniku V do rozporządzenia). Nie ma to obecnie zastosowania do żadnego z państw członkowskich.

Obecnie pięć państw członkowskich przekazuje dane na zasadzie dobrowolności: Republika Czeska, Włochy, Litwa, Finlandia i Szwecja. Republika Czeska przekazuje wszystkie wymagane dane, chociaż znajduje się poniżej progu określonego w rozporządzeniu. Pozostałe cztery państwa przekazują ograniczony zbiór danych rocznych (tabela V1 w załączniku V).

Belgia, Republika Czeska, Luksemburg, Węgry, Niderlandy i Rumunia również przekazują dane dotyczące ruchu statków (nieobowiązkowa tabela II2 w załączniku II).

Poza Unią Europejską również Serbia, kraj kandydujący, dobrowolnie przekazuje dane kwartalne.

Od dnia 1 lutego 2020 r., kiedy to Zjednoczone Królestwo opuściło Unię Europejską, Eurostat dodał do swoich zbiorów danych nowe zestawienie danych zagregowanych „Unia Europejska – 27 państw (od 2020 r.)”, które nie obejmuje Zjednoczonego Królestwa. W okresie przejściowym trwającym do końca 2020 r. Zjednoczone Królestwo nadal przesyła dane do Eurostatu. Dane te są udostępniane użytkownikom.

2. DZIAŁANIA NASTĘPCZE W ZWIĄZKU Z WYKONANIEM ROZPORZĄDZENIA

2.1. PRZESTRZEGANIE ZOBOWIĄZAŃ PRAWNYCH

Poziom przestrzegania obowiązku przekazywania danych określonego w rozporządzeniu jest bardzo wysoki. Wszystkie państwa członkowskie przekazują wymagane zbiory danych. Opóźnienia odnotowano tylko w kilku przypadkach. Wysoki poziom przestrzegania przepisów oznacza, że statystyki dotyczące przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi w Europie są wiarygodne, a ich jakość jest wysoka.

2.2. METODY GROMADZENIA DANYCH STOSOWANE W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Procesy gromadzenia i zestawiania danych różnią się w poszczególnych krajach zgłaszających, ale przebiegają zgodnie z tradycyjnym oddolnym przepływem informacji. W różnych krajach źródłem danych są różne podmioty, ale na najczęściej są to organy zarządzające portami i służami. Kraje uzupełniają swoje dane informacjami otrzymanymi z wielu różnych źródeł, w tym urzędów celnych, krajów sąsiadujących, prywatnych operatorów, firm i agencji. Dziewięć krajów zgłaszających wykorzystuje dane uzyskane ze swojego systemu usług informacji rzecznej lub innych podobnych systemów.

Większość właściwych organów krajowych przeprowadza przed przesłaniem informacji do Eurostatu walidację za pomocą opracowanych wewnętrznie procedur kontrolnych. Zasady dotyczące walidacji obejmują wiele aspektów procesu, w tym format danych, kodyfikację, wewnętrzną spójność każdego zbioru danych, spójność między różnymi zbiorami danych i zmiennymi oraz spójność szeregów czasowych.

Wszystkie kraje zgłaszające bezpośrednio lub pośrednio wykorzystują dane zebrane na szczeblu krajowym do celów polityki lub rozpowszechniania.

2.3. KOSZTY I OBCIĄŻENIA DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Eurostat stale stara się ograniczać i upraszczać obciążenia i regularnie otrzymuje informacje zwrotne od państw członkowskich w tej sprawie. We współpracy z krajowymi urzędami statystycznymi wdraża konkretne środki mające na celu ograniczenie obciążenia związanego z gromadzeniem danych i sprawozdawczością. Są to:

1. opracowywanie macierzy odległości w celu ułatwienia sprawozdawczości;
2. opracowywanie zautomatyzowanych narzędzi i procedur służących przekazywaniu i walidacji danych, które zapewniają państwom członkowskim informacje zwrotne na temat jakości danych i konkretnych błędów w poszczególnych zbiorach danych;
3. organizowanie regularnych spotkań krajowych ekspertów z państw członkowskich, państw Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), krajów kandydujących i potencjalnych kandydatów (grupa ekspertów ds. statystyk dotyczących śródlądowego transportu wodnego i grupy zadaniowej) w celu wymiany dobrych praktyk oraz omówienia jakości danych, problemów i rozwiązań.

Zgodnie z informacjami zwrótnymi zebranymi za pomocą kwestionariusza wysłanego do państw członkowskich w lutym 2020 r. większość państw uważa, że gromadzenie danych jest użyteczne, a koszty i obciążenia związane z gromadzeniem danych są uzasadnione w świetle korzyści płynące z tych danych. Jeden z krajów uważa, że zgłaszanie danych dotyczących tranzytu stanowi duże obciążenie.

2.4. WALIDACJA DANYCH I JAKOŚĆ OTRZYMYWANYCH DANYCH STATYSTYCZNYCH

Osiągnięto wysoki poziom standaryzacji w zakresie rozwiązań technicznych dotyczących przekazywania danych. Dane są przekazywane do Eurostatu drogą elektroniczną za pośrednictwem EDAMIS⁶ z zachowaniem określonej struktury plików danych i formatu zapisu. Dzięki systemowi walidacji wdrożonemu w ramach EDAMIS podstawowe błędy i nieprawidłowe kody są szybko wykrywane, a informacje szybko włączane do produkcyjnej bazy danych Eurostatu.

Po wprowadzeniu danych do produkcyjnej bazy danych Eurostatu przesłane dane poddaje się kontroli jakości. Walidacja ta obejmuje wewnętrzną spójność zbiorów danych, spójność czasową, spójność między zbiorami danych oraz porównanie rezultatów między partnerskimi krajami zgłaszającymi (kontrole lustrzane).

Ogólnie rzecz biorąc, jakość danych można uznać za dobrą. Niemniej jednak nadal konieczne są dalsze działania, w szczególności w celu zmniejszenia asymetrii wykazanych w kontrolach lustrzanych oraz poprawy zgłaszania danych dotyczących tranzytu.

⁶ EDAMIS (Electronic Data files Administration and Management Information System) jest systemem informatycznym służącym do realizacji polityki punktu kompleksowej obsługi. Wszystkie pliki danych wymieniane między Eurostatem i partnerami na poziomie krajowym i międzynarodowym są przesyłane drogą elektroniczną za pośrednictwem aplikacji EDAMIS. W przypadku danych statystycznych dotyczących transportu oczekiwany format danych określono w powiązanych przepisach i szczegółowo opisano w podręcznikach technicznych.

2.5. WSPARCIE METODYCZNE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Eurostat zapewnia stałe wsparcie metodyczne i techniczne oraz dokłada wszelkich starań w celu utrzymania wysokiej jakości systemu informacji o danych i metadanych.

Eurostat opracował *Podręcznik referencyjny dotyczący opracowywania statystyk w dziedzinie transportu wodami śródlądowymi*⁷, w zawarto wytyczne dla państw członkowskich dotyczące wykonania rozporządzenia. Podręcznik referencyjny jest regularnie aktualizowany (zazwyczaj co roku) w celu uwzględnienia najnowszych informacji, dokumentacji lub wytycznych istotnych dla gromadzenia tych danych statystycznych.

2.6. BADANIA PILOTAŻOWE ODNOŚNIE DO DOSTĘPNOŚCI DANYCH STATYSTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH PRZEWOZU OSÓB ŚRÓDLADOWYMI DROGAMI WODNYMI

W art. 5 rozporządzenia zobowiązano Komisję do zbadania, we współpracy z państwami członkowskimi, możliwości w zakresie opracowywania statystyk dotyczących przewozu osób wodami śródlądowymi, w tym w ramach usług przewozu transgranicznego. W szczególności art. 5 stanowi, że Komisja ma:

- a) w terminie do dnia 8 grudnia 2018 r. opracować metodykę gromadzenia odpowiednich danych;
- b) w terminie do 8 grudnia 2019 r. zainicjować dobrowolne badania pilotażowe, prowadzone przez państwa członkowskie, w celu dostarczenia danych objętych zakresem rozporządzenia odnośnie do dostępności danych statystycznych dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi;
- c) w terminie do dnia 8 grudnia 2020 r. przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie.

Art. 5 stanowi również, że sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego i Rady musi zawierać wyniki wspomnianych badań pilotażowych. W zależności od wyników tego sprawozdania i w rozsądnym terminie Komisja ma w razie potrzeby przedłożyć wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany obecnego rozporządzenia w odniesieniu do statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi.

Komisja pokryła część kosztów badań pilotażowych, przyznając dotacje krajowym urzędom statystycznym i innym organom krajowym.

Eurostat opracował wspólnie z państwami członkowskimi wstępną metodykę w zakresie statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi. Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia projekt tej metodyki sfinalizowano w dniu 6 grudnia 2018 r. i udostępniono państwom członkowskim do wykorzystania w badaniach pilotażowych. Badania pilotażowe składają się z dwóch modułów: statystyk dotyczących przewozu osób śródlądowymi drogami wodnymi (moduł 1) oraz statystyk dotyczących wypadków związanych ze śródlądowymi drogami wodnymi (moduł 2). W czerwcu 2019 r. dotacje na wykonanie badań pilotażowych otrzymało siedem państw: Chorwacja, Niemcy, Niderlandy, Austria, Polska, Rumunia i Szwecja.

Temat ten omówiono w ramach DIMESA (zorganizowane przez Eurostat spotkanie dyrektorów ds. statystyki sektorowej oraz statystyki i rachunków dotyczących środowiska), w ramach którego wspiera się prace prowadzone w tej dziedzinie.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

2.7. BADANIA PILOTAŻOWE ODNOŚNIE DO DOSTĘPNOŚCI DANYCH STATYSTYCZNYCH DOTYCZĄCYCH WYPADKÓW ZWIĄZANYCH ZE ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI

W art. 5 rozporządzenia nie odniesiono się do statystyk dotyczących wypadków. Jednak dane dotyczące wypadków związanych ze śródlądowymi drogami wodnymi stanowią kolejny obszar, który jest ważny dla Komisji. W szczególności Komisja zamierza opracować system zharmonizowanego gromadzenia danych statystycznych na temat wypadków i incydentów z udziałem statków żeglugi śródlądowej, w tym w ruchu transgranicznym.

Eurostat publikuje dane dotyczące wypadków związanych z pięcioma rodzajami transportu (kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim i wodnym śródlądowym (częściowo)). Dane dotyczące wypadków w transporcie kolejowym, lotniczym i morskim gromadzą agencje europejskie zajmujące się konkretnie tymi obszarami. Dyrekcja Generalna Komisji ds. Mobilności i Transportu gromadzi dane dotyczące wypadków drogowych. Nie ma jednak żadnej agencji, która zajmowałaby się danymi dotyczącymi wypadków związanych ze śródlądowymi drogami wodnymi. Dane publikowane przez Eurostat są dobrowolnie przekazywane przez niektóre państwa członkowskie (zob. *Podręcznik referencyjny dotyczący opracowywania statystyk w dziedzinie transportu wodami śródlądowymi*).

Jednak dane gromadzone w ten sposób nie są kompletne. W celu uzyskania pełnych danych statystycznych na temat wszystkich pięciu rodzajów transportu Eurostat dokonał przeglądu metodyki dotyczącej wypadków w przewozie osób i towarów śródlądowymi drogami wodnymi, dodatkowo tę metodykę rozwinął oraz włączył do badań pilotażowych specjalny moduł.

Wyniki uzyskane dzięki temu modułowi poświęconemu wypadkom pomogą w usprawnieniu gromadzenia danych na temat wypadków związanych ze śródlądowymi drogami wodnymi.

2.8. ROZPOWSZECHNIANIE DANYCH

Eurostat udostępnia dane zebrane na podstawie rozporządzenia za pośrednictwem bazy danych Eurostatu służącej do rozpowszechniania informacji, którą można bezpłatnie przeglądać na stronie Eurostatu. Baza danych zawiera 17 tabel dotyczących śródlądowego transportu wodnego, uzupełnionych szczegółowym plikiem metadanych.

Eurostat publikuje również trzy artykuły z serii „Statistics Explained”, które zawierają analizę danych dla mediów i ogółu społeczeństwa⁸. Dane są również rozpowszechniane za pośrednictwem wyciągów danych dostosowanych do potrzeb użytkowników i decydentów oraz komunikatów Eurostatu i danych w publikacjach Eurostatu (np. księga statystyczna „*Statystyki dotyczące energii, transportu i środowiska*”⁹).

⁸ [Przewóz towarów śródlądowymi drogami wodnymi – dane kwartalne i roczne](#) (strona dostępna wyłącznie w języku angielskim).

[Dane statystyczne dotyczące śródlądowego transportu wodnego](#) (strona dostępna wyłącznie w języku angielskim).

[Śródlądowe drogi wodne – dane statystyczne dotyczące transportu kontenerowego](#) (strona dostępna wyłącznie w języku angielskim).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (dokument dostępny wyłącznie w języku angielskim).

3. DALSZY ROZWÓJ STATYSTYK DOTYCZĄCYCH TRANSPORTU TOWARÓW, PASAŻERÓW I WYPADKÓW ZWIĄZANYCH ZE ŚRÓDLĄDOWYMI DROGAMI WODNYMI

W komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu ogłoszono zbiór strategii politycznych, które przyniosą transformację we wszystkich sektorach gospodarki, w tym w sektorze transportu. Dane statystyczne dotyczące śródlądowego transportu wodnego mogą stanowić pomoc w określaniu i monitorowaniu celów w zakresie polityki. Osiąga się to dzięki dostarczaniu danych na temat wolumenu przewożonych towarów, wyposażenia i infrastruktury.

Można planować gromadzenie nowych lub bardziej szczegółowych zmiennych, jednocześnie uwzględniając potrzeby użytkowników danych i dokładnie oceniając potencjalne obciążenie respondentów. W tym kontekście szczególne znaczenie ma większa kompletność danych według portu załadunku/rozładunku oraz danych według rodzaju ładunku. Istnieje również potrzeba zbadania, w jaki sposób istniejące lub nowe dane mogłyby pomóc w monitorowaniu intensywności emisji dwutlenku węgla i efektywności energetycznej śródlądowego transportu wodnego.

Innym obszarem, w którym możliwa jest poprawa, jest ujednolicenie definicji i wykazów kodów stosowanych w przypadku śródlądowych dróg wodnych ze stosowanymi w innych rodzajach transportu w ramach intermodalnego transportu towarów. Dzięki temu dane dotyczące różnych rodzajów transportu byłyby bardziej porównywalne.

Istnieje potencjał zwiększenia roli śródlądowych dróg wodnych w przewozie osób. Dane dotyczące pasażerów mogłyby być źródłem interesujących informacji na temat korzystania z poszczególnych rodzajów śródlądowego transportu wodnego (np. rejsy wycieczkowe, transport promami i tramwajami wodnymi itp.).

Komisja pracuje nad opracowaniem zharmonizowanego europejskiego narzędzia – „macierzy odległości” na poziomie „port–port”. W macierzy tej całkowita odległość od portu do portu jest podzielona na odcinki pokonywane w każdym z krajów, przez które przebiegała podróż. Macierz ma m.in. pomóc w zmniejszeniu obciążenia związanego z gromadzeniem danych dotyczących tranzytu. Jej przyszłe zastosowanie zależy od dostępności danych na poziomie „port–port”. Zależy ono również od bardziej precyzyjnego i spójnego określenia położenia geograficznego portów oraz od poprawy sieci geograficznej śródlądowych dróg wodnych.

Należy zachęcać kraje do dostarczania danych według portów załadunku/rozładunku oraz według rodzaju ładunku; obie kategorie danych są obecnie przekazywane wyłącznie na zasadzie dobrowolności.

Zasięg geograficzny zbioru danych statystycznych mógłby zostać poszerzony dzięki przyszłym rozszerzeniom UE oraz dzięki dobrowolnemu zaangażowaniu państw trzecich lub organizacji międzynarodowych za pośrednictwem umów o współpracy.

Z informacji zwrotnych zebranych za pośrednictwem kwestionariusza wysłanego do państw członkowskich w lutym 2020 r. wynika, że pięć państw (z dziewięciu, które udzieliły odpowiedzi) nie ma żadnych szczególnych wymagań w kwestii udoskonalenia obowiązującego rozporządzenia. Wspomniały one, że ograniczone zasoby, jak również zwiększone koszty i obciążenia, mogą zmniejszyć ich zdolność do gromadzenia nowych danych lub rozszerzenia zakresu gromadzenia obecnych rodzajów danych (np. danych dotyczących przewozu osób lub danych według rodzaju ładunku). Jednocześnie przyznają, że bieżące inicjatywy europejskie (takie jak Europejski Zielony Ład) mogą zrodzić potrzebę oceny i omówienia nowych danych. Podkreślono potrzebę dalszego rozwijania macierzy odległości dotyczącej transportu śródlądowymi drogami wodnymi, w szczególności dlatego,

że zmniejszy to obciążenie związane z gromadzeniem danych dotyczących tranzytu. Należy również rozważyć lepszą harmonizację definicji.

4. WNIOSKI

Doświadczenie i wyniki uzyskane w ramach wykonywania rozporządzenia (UE) 2018/974 można ocenić jako pozytywne. Mechanizm, który jest dobrze ugruntowany zarówno na poziomie Eurostatu, jak i krajów, pozwala uzyskać porównywalne wyniki o wysokiej jakości.

Eurostat podejmuje wszelkie niezbędne działania, aby pomóc państwom członkowskim w wykonywaniu rozporządzenia. Opracował odpowiedni system informacyjny i wdrożył metody komunikacji, które pomagają zminimalizować obciążenie krajów zgłaszających w zakresie zarządzania danymi. Eurostat udziela również wsparcia na rzecz dalszej poprawy jakości danych i ograniczenia obciążenia związanego z gromadzeniem i przekazywaniem danych.

Jeśli chodzi o zastosowanie zebranych danych, uzyskane rezultaty można natychmiast wykorzystać przy opracowywaniu, wdrażaniu i monitorowaniu strategii politycznych dotyczących transportu śródlądowymi drogami wodnymi na poziomie krajowym i unijnym.