EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.12.2020.
COM(2020) 821 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regula (ES) 2018/974 par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem

1. IEVADS

1.1. ZIŅOJUMA MĒRĶIS

Komisijai ir pienākums ziņot par to, kā tiek īstenota Regula (ES) 2018/974 par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem ("regula"). Saskaņā ar regulas 9. pantā izklāstīto īpašo grafiku Komisija sniedz ziņojumu līdz 2020. gada 31. decembrim un pēc tam ik pēc pieciem gadiem. Šā ziņojuma mērķis ir izpildīt Komisijai noteikto prasību par ziņošanu.

Šajā ziņojumā ir izklāstīta tiesību akta pamatinformācija, politikas konteksts un tvērums, kā arī apspriesti jautājumi, kas saistīti ar tā īstenošanu. Pēdējā iedaļā aprakstītas iespējamās turpmākās norises un sniegti secinājumi.

1.2. TIESISKĀ REGULĒJUMA APRAKSTS

Regula tika izstrādāta, lai sniegtu Komisijai, citām ES iestādēm, valstu valdībām un plašai sabiedrībai salīdzināmus, ticamus, saskaņotus, regulārus un visaptverošus statistikas datus par norisēm preču pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem Eiropas Savienībā.

Tā kā Regula (EK) Nr. 1365/2006[1] ir vairākkārt būtiski grozīta, tā tika kodificēta un atcelta ar Regulu (ES) 2018/974 nolūkā padarīt to skaidrāku un racionālāku. Spēkā paliek tikai Komisijas Regula (EK) Nr. 425/2007[2].

1.3. POLITIKAS KONTEKSTS

Salīdzinājumā ar citiem pārvadājumu veidiem, saistībā ar kuriem bieži tiek novērotas sastrēgumu un caurlaides spējas problēmas, pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ir uzticami un energoefektīvi, un tiem ir ievērojams plašākas izmantošanas potenciāls.

Pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ir konkurētspējīga alternatīva autopārvadājumiem. Konkrētāk, šis pārvadājumu veids ir videi draudzīga alternatīva gan enerģijas patēriņa, gan trokšņa emisiju ziņā. Turklāt pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem nodrošina augstu drošības līmeni, it īpaši bīstamo kravu pārvadājumu jomā. Visbeidzot, tie atslogo pārslogotus ceļu tīklus blīvi apdzīvotos reģionos.

Šī nozare ir ļoti svarīga transporta politikai; Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"[3] ir izklāstīti 10 mērķi konkurētspējīgai un resursefektīvai transporta sistēmai. Pašreizējā iekšzemes kuģošanas politika 2014.–2020. gadam ir iestrādāta rīcības plāna programmā *Naiades II*[4]. Lai veiktu uzdevumus saistībā ar secīgām *Naiades* programmām un ES kopējo transporta politiku, transporta politikas un citu politikas jomu, piemēram, iekšējā tirgus darbības, izstrādē, uzraudzībā un novērtēšanā tiek izmantota Eiropas iekšējo ūdensceļu statistika. ES kopējās transporta politikas izstrādei nepieciešamas padziļinātas zināšanas par kravu pārvadājumu apjomu pa iekšējiem ūdensceļiem un par to, kā šis pārvadājumu veids

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1365/2006 (2006. gada 6. septembris) par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem un par Padomes Direktīvas 80/1119/EEK atcelšanu (OV L 264, 25.9.2006., 1. lpp.).

[2] Komisijas Regula (EK) Nr. 425/2007 (2007. gada 19. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1365/2006 par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (OV L 103, 20.4.2007., 26. lpp.).

[3] COM(2011) 144 final.

[4] https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (pieejama tikai angļu valodā).

mainās. Savāktie dati arī palīdz sekmēt pārvadājumus pa iekšējiem ūdensceļiem, vienlaikus palīdzot integrēt šo pārvadājumu veidu intermodālās loģistikas ķēdē.

Eiropas zaļais kurss[5] ir jaunā izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir padarīt ES ekonomiku ilgtspējīgu, klimata un vides problēmas visās rīcībpolitikas jomās vēršot par izdevībām un padarot pārkārtošanos taisnīgu un pilnīgi iekļaujošu. Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu aicināts līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta emisijas. Prioritārās darbības, kas veicamas, lai nodrošinātu pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti, ir šādas:

- multimodālo pārvadājumu veicināšana,
- atbalsts automatizētu un satīklotu mobilitātes risinājumu izvēršanai visos pārvadājumu veidos,
- labāka pārvadājumu ārējo izmaksu jautājumu risināšana ar cenu noteikšanas palīdzību,
- ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanas un ieviešanas paātrināšana un
- pārvadājumu radītā piesārņojuma samazināšana, īpaši pilsētās.

Lai veicinātu multimodālos pārvadājumus, Eiropas zaļajā kursā aicināts 75 % pārvadājumu novirzīt no autoceļiem uz dzelzceļu un iekšējiem ūdensceļiem. Lai sasniegtu šo mērķi, Eiropas Komisija ierosinās pasākumus iekšzemes kuģošanas caurlaides spējas palielināšanai no 2021. gada.

1.4. REGULAS PIEMĒROŠANA DALĪBVALSTĪS UN CITĀS VALSTĪS

Regula par statistiku attiecībā uz preču pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem ir tieši un visā pilnībā piemērojama visās dalībvalstīs. Tā nav jātransponē valstu tiesību aktos. Tomēr, tā kā pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem nenotiek visās dalībvalstīs, šī regula attiecas tikai uz tām dalībvalstīm, kurās šāds pārvadājumu veids pastāv.

Regulā ir noteikta robežvērtība, kuru pārsniedzot dalībvalstīm ir pienākums sniegt datus: šī prasība attiecas uz visām dalībvalstīm, kurās vienā gadā pa iekšējiem ūdensceļiem pārvadāto preču kopapjoms pārsniedz vienu miljonu tonnu. Patlaban pienākums sniegt datus ir 12 dalībvalstīm: Beļģijai, Bulgārijai, Vācijai, Francijai, Horvātijai, Luksemburgai, Ungārijai, Nīderlandei, Austrijai, Polijai, Rumānijai un Slovākijai.

Saskaņā ar regulu valstīm, kas pārsniedz viena miljona tonnu robežvērtību, bet kurās nav starptautiskās vai tranzīta satiksmes, jāiesniedz tikai samazināta ikgadējā datu kopa (V1 tabula regulas V pielikumā). Patlaban tas neattiecas ne uz vienu dalībvalsti.

Patlaban datus brīvprātīgi sniedz piecas dalībvalstis: Čehija, Itālija, Lietuva, Somija un Zviedrija. Lai gan Čehija nesasniedz regulā noteikto robežvērtību, tā sniedz visus prasītos datus. Pārējās četras valstis sniedz samazinātu ikgadējo datu kopu (V1 tabula V pielikumā).

Beļģija, Čehija, Luksemburga, Ungārija, Nīderlande un Rumānija arī sniedz datus par kuģu satiksmi (neobligāta II2. tabula II pielikumā).

Ārpus Eiropas Savienības kandidātvalsts Serbija arī sniedz ceturkšņa datus brīvprātīgi.

Kopš 2020. gada 1. februāra, kad Apvienotā Karaliste izstājās no Eiropas Savienības, *Eurostat* savām datu kopām ir pievienojis jaunu agregātu "Eiropas Savienība — 27 valstis (no 2020. gada)", kurā Apvienotā Karaliste nav iekļauta. Pārejas periodā, kas ilgst līdz

[5] COM(2019) 640 final.

2020. gada beigām, Apvienotā Karaliste turpina sūtīt datus *Eurostat*. Šie dati ir pieejami lietotājiem.

2. REGULAS ĪSTENOŠANAS UZRAUDZĪBA

2.1. JURIDISKO SAISTĪBU IEVĒROŠANA

Regulā noteikto datu sniegšanas saistību izpilde ir ļoti laba. Visas dalībvalstis iesniedz vajadzīgās datu kopas. Kavēšanās ir novērota tikai dažos gadījumos. Augstais atbilstības līmenis nozīmē, ka statistika par kravu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem Eiropā ir uzticama un kvalitatīva.

2.2. DALĪBVALSTĪS IZMANTOTĀS DATU VĀKŠANAS METODES

Datu vākšanas un apkopošanas procesi ziņotājās valstīs atšķiras, bet tie atbilst tradicionālajai augšupējai informācijas plūsmai. Datu sniedzēji dažādās valstīs atšķiras, bet visbiežākie avoti ir ostu un slūžu iestādes. Valstis papildina savus datus ar informāciju, kas saņemta no dažādiem avotiem, tostarp muitas iestādēm, kaimiņvalstīm, privātiem pārvadātājiem, uzņēmumiem un aģentūrām. Deviņas no ziņotājām valstīm izmanto datus, kas iegūti no to upju informācijas dienestiem vai citām līdzīgām sistēmām.

Lielākā daļa valsts kompetento iestāžu pirms informācijas nosūtīšanas *Eurostat* veic validācijas pārbaudes, izmantojot iekšēji izstrādātas kontroles procedūras. Validācijas noteikumi aptver daudzus procesa aspektus, tai skaitā datu formātu, kodifikāciju, katras datu kopas iekšējo konsekvenci, konsekvenci starp dažādām datu kopām un mainīgajiem lielumiem un laikrindu konsekvenci.

Visas ziņotājas valstis tieši vai netieši izmanto valsts līmenī savāktos datus vai nu politikas mērķiem, vai izplatīšanai.

2.3. IZMAKSAS UN SLOGS DALĪBVALSTĪM

Eurostat pastāvīgi cenšas samazināt un vienkāršot slogu un šajā jautājumā regulāri saņem atsauksmes no dalībvalstīm. *Eurostat* sadarbībā ar valstu statistikas birojiem veic konkrētus pasākumus, lai mazinātu datu vākšanas un ziņošanas slogu. To vidū ir:

1. attāluma matricas izstrāde, kas nepieciešama ziņošanas atvieglošanai;
2. tādu automatizētas nosūtīšanas un validēšanas rīku un rutīnu izstrāde, kas dalībvalstīm sniedz atgriezenisko saiti par datu kvalitāti un konkrētām kļūdām katrā datu kopā;
3. dalībvalstu, Eiropas Brīvās tirdzniecības zonas (EBTA) valstu, kandidātvalstu un potenciālo kandidātvalstu ekspertu sanāksmju regulāra rīkošana (proti, Ekspertu grupa iekšējo ūdensceļu pārvadājumu statistikas jautājumos un darba grupas), kuru mērķis ir apmainīties ar labo praksi un apspriest datu kvalitāti, problēmas un risinājumus.

Saskaņā ar atsauksmēm, kas saņemtas, izmantojot dalībvalstīm 2020. gada februārī nosūtīto anketu, lielākā daļa valstu uzskata, ka datu vākšana ir lietderīga un ka datu vākšanas izmaksas un slogs ir pamatots, ņemot vērā savākto datu priekšrocības. Viena valsts uzskata, ka tranzīta datu ziņošana ir liels slogs.

2.4. DATU VALIDĀCIJA UN SAŅEMTO STATISTIKAS DATU KVALITĀTE

Datu nosūtīšanas tehniskajā kārtībā ir sasniegts augsts standartizācijas līmenis. Datus nosūta *Eurostat* elektroniski lietojumprogrammā *EDAMIS*[6], ievērojot datu datņu struktūru un ieraksta formātu. Pateicoties lietojumprogrammā *EDAMIS* ieviestajai validācijas sistēmai, pamatkļūdas un nepareizi kodi tiek ātri atklāti, un informācija tiek ātri iekļauta *Eurostat* datu bāzē.

Kad dati ievadīti *Eurostat* sagatavošanas datubāzē, nosūtītajiem datiem veic detalizētas kvalitātes pārbaudes. Validācija ietver datu kopu iekšējo konsekvenci, konsekvenci laika griezumā, datu kopu konsekvenci un rezultātu salīdzināšanu starp ziņotājām partnervalstīm (t. s. spoguļpārbaudes).

Kopumā datu kvalitāti var uzskatīt par labu. Tomēr joprojām jāpieliek pūles, īpaši lai samazinātu spoguļpārbaudēs konstatēto asimetriju un uzlabotu tranzīta datu ziņošanu.

2.5. METODISKAIS ATBALSTS DALĪBVALSTĪM

Eurostat pastāvīgi sniedz metodisko un tehnisko atbalstu un dara visu iespējamo, lai uzturētu augstas kvalitātes datu un metadatu informācijas sistēmu.

Eurostat ir izstrādājis rokasgrāmatu *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics* (Rokasgrāmata par iekšējo ūdensceļu pārvadājumu statistiku)[7], kurā dalībvalstīm sniegtas vadlīnijas par regulas īstenošanu. Minētā rokasgrāmata tiek regulāri atjaunināta (parasti ik gadu), iekļaujot jaunāko informāciju, dokumentāciju vai vadlīnijas saistībā ar attiecīgās statistiskas vākšanu.

2.6. IZMĒĢINĀJUMA PĒTĪJUMI PAR STATISTIKAS DATU PIEEJAMĪBU, KURI SAISTĪTI AR PASAŽIERU PĀRVADĀJUMIEM PA IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM

Regulas 5. pantā noteikts, ka Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm jāmeklē iespēja izstrādāt atbilstīgu statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, tostarp par pasažieru pārrobežu pārvadājumiem. Konkrētāk, 5. pantā noteikts, ka Komisijai:

a) līdz 2018. gada 8. decembrim jāizstrādā attiecīgās datu vākšanas metodika;
b) līdz 2019. gada 8. decembrim jāorganizē brīvprātīgi izmēģinājuma pētījumi, kas jāveic dalībvalstīm, kuri šīs regulas darbības jomā sniedz datus par tādu statistikas datu pieejamību, kas saistīti ar pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem;
c) līdz 2020. gada 8. decembrim jāiesniedz ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei.

5. pantā arī noteikts, ka ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei jāiesniedz izmēģinājuma pētījumu rezultāti. Atkarībā no minētajā ziņojumā izklāstītajiem rezultātiem un saprātīgā laikposmā Komisijai vajadzības gadījumā jāiesniedz leģislatīvs priekšlikums nolūkā grozīt spēkā esošo regulu attiecībā uz statistiku par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem.

---

[6] *EDAMIS* (elektroniskā datu plūsmas administrēšanas un pārvaldības informācijas sistēma) ir informācijas sistēma vienotā kontaktpunkta politikas īstenošanai. Visas datu datnes, ar kurām notiek apmaiņa starp *Eurostat* un tā partneriem valsts un starptautiskajā līmenī, tiek nosūtītas elektroniski lietojumprogrammā *EDAMIS*. Attiecībā uz pārvadājumu statistiku paredzamais datu formāts ir noteikts saistītajos tiesību aktos un sīkāk precizēts tehniskajās rokasgrāmatās.

[7] https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (pieejama tikai angļu valodā).

Komisija sedza daļu no izmēģinājuma pētījumu izmaksām, piešķirot dotācijas valstu statistikas birojiem un citām valsts iestādēm.

Eurostat kopā ar dalībvalstīm ir izstrādājis metodikas projektu statistikai par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Saskaņā ar regulas 5. panta 1. punktu šis metodikas projekts tika pabeigts 2018. gada 6. decembrī un darīts pieejams dalībvalstīm izmantošanai izmēģinājuma pētījumos. Izmēģinājuma pētījumi sastāv no diviem moduļiem: statistika par pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem (1. modulis) un statistika par negadījumiem uz iekšējiem ūdensceļiem (2. modulis). 2019. gada jūnijā izmēģinājuma pētījumu veikšanai dotācijas tika piešķirtas septiņām valstīm: Horvātijai, Vācijai, Nīderlandei, Austrijai, Polijai, Rumānijai un Zviedrijai.

Šo jautājumu apsprieda *DIMESA* (*Eurostat* nozaru un vides statistikas un kontu direktoru sanāksme), kas atbalsta šajā jomā veikto darbu.

2.7. IZMĒĢINĀJUMA PĒTĪJUMI ATTIECĪBĀ UZ STATISTIKAS DATU PIEEJAMĪBU PAR NEGADĪJUMIEM UZ IEKŠĒJIEM ŪDENSCEĻIEM

Regulas 5. pants neattiecas uz statistiku par negadījumiem. Tomēr dati par negadījumiem uz iekšējiem ūdensceļiem Komisijai ir vēl viena svarīga joma. Konkrētāk, tās mērķis ir izstrādāt sistēmu saskaņotai statistikas vākšanai par negadījumiem un starpgadījumiem, kuros iesaistīti iekšējo ūdensceļu kuģi, tai skaitā kuģi pārrobežu satiksmē.

Eurostat publicē datus par negadījumiem, kas saistīti ar pieciem pārvadājumu veidiem (dzelzceļa pārvadājumiem, autopārvadājumiem, gaisa pārvadājumiem, jūras pārvadājumiem un iekšējo ūdensceļu pārvadājumiem (daļēji)). Datus par negadījumiem, kas saistīti ar dzelzceļa, gaisa un jūras pārvadājumiem, vāc Eiropas aģentūras, īpašu uzmanību pievēršot šīm jomām. Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts vāc datus par ceļu satiksmes negadījumiem. Tomēr šāda resora nav attiecībā uz datiem par negadījumiem, kas saistīti ar iekšējiem ūdensceļiem. *Eurostat* publicētos rādītājus dažas dalībvalstis sniedz brīvprātīgi (sk. *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*).

Tomēr šis apkopojums nav pilnīgs. Lai iegūtu pilnīgus statistikas datus par visiem pieciem pārvadājumu veidiem, *Eurostat* ir pārskatījis un pilnveidojis metodiku attiecībā uz negadījumiem pasažieru un kravu pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem un izmēģinājuma pētījumos iekļāvis īpašu moduli.

Šā moduļa par negadījumiem rezultāti palīdzēs uzlabot datu vākšanu par negadījumiem, kas saistīti ar iekšējiem ūdensceļiem.

2.8. DATU IZPLATĪŠANA

Eurostat publisko datus, kas savākti saskaņā ar regulu, izmantojot *Eurostat* izplatīšanas datubāzi, kurai bez maksas var piekļūt *Eurostat* tīmekļa vietnē. Datubāzē ir 17 tabulas par pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, kurām pievienota detalizēta metadatu datne.

Eurostat sagatavo arī trīs statistikas izklāstus *Statistics Explained*; tajos plašsaziņas līdzekļu un plašas sabiedrības vajadzībām ir sniegta datu analīze[8]. Dati tiek izplatīti arī lietotāju un politikas veidotāju vajadzībām pielāgotu datu izguves veidā, kā arī *Eurostat* ziņu rakstos un

[8] Inland waterways freight transport - quarterly and annual data (pieejama tikai angļu valodā).
Inland waterway transport statistics (pieejama tikai angļu valodā).
Inland waterways - statistics on container transport (pieejama tikai angļu valodā).

publikācijās (piemēram, statistikas grāmatā *Enerģētikas, transporta un vides statistika (Energy, transport and environment statistics)*[9]).

3. IEKŠĒJO ŪDENSCEĻU KRAVU PĀRVADĀJUMU, PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU UN NEGADĪJUMU STATISTIKAS TURPMĀKA ATTĪSTĪBA

Paziņojumā par Eiropas zaļo kursu ir paredzēts transformatīvu rīcībpolitiku kopums, kuru plānots īstenot visās tautsaimniecības nozarēs, tostarp pārvadājumu nozarē. Iekšējo ūdensceļu pārvadājumu statistika var palīdzēt noteikt politikas mērķrādītājus un uzraudzīt to īstenošanu. Tas tiek panākts, nodrošinot datus par pārvadāto preču apjomu, aprīkojumu un infrastruktūru.

Ir iespējams paredzēt jaunu vai detalizētāku mainīgo lielumu vākšanu, vienlaikus ņemot vērā datu lietotāju vajadzības un rūpīgi izvērtējot iespējamo slogu respondentiem. Šajā sakarā īpaši svarīgi ir labāk aptvert datus pēc iekraušanas/izkraušanas ostas un datus pēc kravas veida. Ir arī jāizpēta, kā esošie vai jaunie dati varētu palīdzēt uzraudzīt iekšējo ūdensceļu pārvadājumu oglekļa dioksīda emisiju intensitāti un energoefektivitāti.

Vēl viena joma, kurā iespējami uzlabojumi, ir definīciju un kodu sarakstu saskaņošana starp iekšējo ūdensceļu pārvadājumiem un citiem kravu intermodālo pārvadājumu veidiem. Tas sekmētu dažādu veidu pārvadājumu rādītāju salīdzināmību.

Pārvadājumu pa iekšējiem ūdensceļiem nozīme var tikt palielināta pasažieru pārvadājumos. Dati par pasažieriem varētu sniegt interesantu informāciju par dažādu iekšējo ūdensceļu pārvadājumu veidu izmantošanu (piemēram, kruīzi, pārvadājumi ar prāmjiem un ūdens tramvajiem utt.).

Komisija ir strādājusi pie tā, lai izveidotu saskaņotu Eiropas "attāluma matricas" rīku starpostu līmenī. Matricā kopējais attālums no ostas līdz ostai ir sniegts brauciena laikā atsevišķu nobraukto attālumu dalījumā katrā valstī. Viens no matricas mērķiem ir palīdzēt samazināt ar tranzīta datu vākšanu saistīto slogu. Tās turpmākā piemērošana ir atkarīga no datu pieejamības starpostu līmenī. Tas ir atkarīgs arī no ostas ģeogrāfiskās atrašanās vietas precīzākas un konsekventākas noteikšanas un iekšējo ūdensceļu ģeogrāfiskā tīkla uzlabošanas.

Valstis būtu jāmudina sniegt datus pēc iekraušanas/izkraušanas ostas un pēc kravas veida; abas kategorijas pašlaik sniedz tikai brīvprātīgi.

Statistikas datu vākšanas ģeogrāfisko tvērumu varētu paplašināt līdz ar turpmākām ES paplašināšanās kārtām un, izmantojot sadarbības nolīgumus, piedāvājot brīvprātīgi iesaistīties trešām valstīm un/vai starptautiskajām organizācijām.

Atbildes, kas saņemtas uz dalībvalstīm 2020. gada februārī nosūtīto anketu, liecina, ka piecas valstis (no deviņām valstīm, kuras sniedza atbildes) neapsver īpašas prasības spēkā esošās regulas uzlabošanai. Tās minēja, ka nepietiekami resursi, kā arī lielākas izmaksas un slogs var ierobežot to spēju vākt jaunus datus vai paplašināt esošo datu veidu vākšanu (piemēram, dati par pasažieru pārvadājumiem vai dati kravas veidu dalījumā). Vienlaikus tās atzīst, ka pašreizējās Eiropas iniciatīvas (piemēram, Eiropas zaļais kurss) var radīt jaunas datu vajadzības, kas ir jāizvērtē un jāapspriež. Tika uzsvērta vajadzība turpināt attīstīt attāluma matricu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, it īpaši tāpēc, ka tā samazinās ar tranzīta datu vākšanu saistīto slogu. Būtu jāapsver arī definīciju labāka saskaņošana.

[9] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001 (pieejama tikai angļu valodā).

4. SECINĀJUMI

Pieredzi un rezultātus, kas gūti, īstenojot Regulu (ES) 2018/974, var vērtēt kā pozitīvus. Mehānisms, kas ir labi izveidots gan *Eurostat*, gan valstu līmenī, nodrošina augstas kvalitātes salīdzināmus rezultātus.

Eurostat veic visus vajadzīgos pasākumus nolūkā palīdzēt dalībvalstīm īstenot regulu. *Eurostat* ir izstrādājis pienācīgu informācijas sistēmu un ieviesis saziņas metodes, kas palīdz samazināt datu pārvaldības slogu ziņotājām valstīm. *Eurostat* arī sniedz atbalstu, lai vēl vairāk uzlabotu datu kvalitāti un samazinātu datu vākšanas un ziņošanas slogu.

Attiecībā uz savākto datu izmantošanu iegūtos rezultātus nekavējoties piemēro, izstrādājot, īstenojot un uzraugot politiku attiecībā uz pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem valstu un ES līmenī.