



Bryssel 18.12.2020
COM(2020) 821 final

KOMMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

**sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista 4 päivänä heinäkuuta 2018
annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/974
täytäntöönpanosta**

1. JOHDANTO

1.1. KERTOMUKSEN TARKOITUS

Komissio on velvollinen antamaan kertomuksen sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista annetun asetuksen (EU) 2018/974, jäljempänä 'asetus', täytäntöönpanosta. Asetuksen 9 artiklassa säädetyn erityisaikataulun mukaan komission on annettava kertomus viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020 ja sen jälkeen joka viides vuosi. Tämän kertomuksen tarkoituksena on täyttää komission raportointivaatimus.

Kertomuksessa esitellään lainsäädännön tausta, poliittinen konteksti ja soveltaminen ja käsitellään sen täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä. Kertomuksen viimeisessä osiossa kuvataan mahdollista tulevaa kehitystä ja esitetään päätelmät.

1.2. OIKEUDELLISEN KEHYKSEN TAUSTA

Asetuksen tarkoituksena oli tuottaa komissiolle, muille EU:n toimielimille, jäsenvaltioiden viranomaisille ja kansalaisille vertailukelpoisia, luotettavia, yhdenmukaisia, säännöllisiä ja kattavia tilastotietoja sisävesiväylillä/sisävesiliikenteessä tapahtuvien tavarakuljetusten kehityksestä EU:ssa.

Koska asetusta (EY) N:o 1365/2006¹ oli muutettu useita kertoja huomattavalta osin, se kodifioitiin ja kumottiin asetuksella (EU) 2018/974, jotta se olisi selkeämpi ja yhtenäisempi. Ainoastaan komission asetus (EY) N:o 425/2007² jää voimaan.

1.3. POLIITTINEN KONTEKSTI

Sisävesiliikenne on luotettavaa ja energiatehokasta ja sillä on huomattavia mahdollisuuksia laajempaan käyttöön verrattuna muihin liikennemuotoihin, jotka usein kärsivät ruuhkista ja kapasiteettiongelmista.

Sisävesiliikenne on kilpailukykyinen vaihtoehto tieliikenteelle. Tämä liikennemuoto on erityisesti energiankulutuksen ja melupäästöjen suhteen ympäristöystävällinen vaihtoehto. Lisäksi sisävesiväylien turvallisuustaso on korkea erityisesti vaarallisten aineiden kuljetuksissa. Ne myös pienentävät ylikuormittuneiden tieverkkojen taakkaa tiheästi asutuilla alueilla.

Tämä ala on liikennepolitiikan kannalta erittäin tärkeä: valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”³ määritellään kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän kymmenen tavoitetta. Nykyinen sisävesiliikennepolitiikka vuosiksi 2014–2020 sisältyy Naiades II -toimintaohjelmaan⁴. Tehtävien toteuttamiseksi seuraavien Naiades-ohjelmien ja EU:n yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä Euroopan sisävesiväyliä/sisävesiliikennettä koskevia tilastoja käytetään liikennepolitiikkojen ja muiden politiikkojen, kuten sisämarkkinoiden toimintaan liittyvän politiikan laadintaan, seurantaan ja

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1365/2006, annettu 6 päivänä syyskuuta 2006, sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista ja neuvoston direktiivin 80/1119/ETY kumoamisesta (EUVL L 264, 25.9.2006, s. 1).

² Komission asetus (EY) N:o 425/2007, annettu 19 päivänä huhtikuuta 2007, sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1365/2006 täytäntöönpanosta (EUVL L 103, 20.4.2007, s. 26).

³ COM(2011) 144 final.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (saatavilla vain englanniksi).

arviointiin. EU:n yhteisen liikennepolitiikan kehittäminen edellyttää perusteellista tietämystä sisävesiväylien tavaraliikenteen laajuudesta ja tämän liikennemuodon muutoksista. Kerätyt tiedot auttavat myös edistämään sisävesiliikennettä ja yhdistämään tämän liikennemuodon intermodaaliseen logistiikkaketjuun.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelma⁵ on uusi kasvustrategia, jolla EU:n talous on määrä muuttua kestäväksi kääntämällä ilmasto- ja ympäristöhaasteet mahdollisuuksiksi kaikilla politiikan aloilla ja huolehtimalla siitä, että siirtymä on kaikkien kannalta oikeudenmukainen ja osallistava. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa vaaditaan vähentämään liikenteen päästöjä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Kestävään ja älykkääseen liikkumiseen siirtymistä edistäviä ensisijaisia toimia ovat

- multimodaaliseen liikenteeseen panostaminen
- automatisoitujen ja verkottuneiden liikkuvuusratkaisujen käyttöönoton tukeminen eri liikennemuodoissa
- liikenteen ulkoisten kustannusten parempi huomioiminen hinnoittelussa
- kestävien vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden tuotannon ja käyttöönoton lisääminen
- liikennepäästöjen vähentäminen erityisesti kaupungeissa.

Multimodaaliseen liikenteeseen panostamisen osalta Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa vaaditaan, että 75 prosenttia maantieliikenteestä siirretään rautateille ja sisävesiväylille. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Euroopan komissio ehdottaa toimenpiteitä sisävesiliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi vuodesta 2021 alkaen.

1.4. ASETUKSEN SOVELTAMINEN JÄSENVALTIOISSA JA MUISSA MAISSA

Sisävesiväylien/sisävesiliikenteen tavarakuljetusten tilastoja koskevaa asetusta sovelletaan suoraan ja kokonaisuudessaan kaikkiin jäsenvaltioihin. Sitä ei tarvitse saattaa osaksi kansallista lainsäädäntöä. Koska kaikissa jäsenvaltioissa ei kuitenkaan ole sisävesiliikennettä, asetus vaikuttaa ainoastaan niihin, joissa tämä liikennemuoto on olemassa.

Asetuksessa asetetaan kynnysarvo, jonka ylittyessä jäsenvaltioiden on toimitettava tietoja: vaatimus koskee niitä maita, joissa sisävesiväylillä vuosittain kuljetettavien tavaroiden kokonaismäärä ylittää miljoona tonnia. Tällä hetkellä tietojen toimittamiseen ovat velvoitettuja seuraavat 12 jäsenvaltiota: Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Itävalta, Kroatia, Luxemburg, Puola, Ranska, Romania, Saksa, Slovakia ja Unkari.

Asetuksen mukaan maiden, jotka ylittävät yhden miljoonan tonnin kynnysarvon mutta joilla ei ole kansainvälistä tai kauttakulkuliikennettä, on toimitettava yksinkertaistettu vuosittainen tietokokonaisuus (asetuksen liitteessä V oleva taulukko V1). Tällä hetkellä tämä ei koske yhtäkään jäsenvaltiota.

Tietoja toimittaa tällä hetkellä vapaaehtoisesti viisi jäsenvaltiota: Italia, Liettua, Ruotsi, Suomi ja Tšekki. Vaikka Tšekki alittaa asetuksessa asetetun kynnysarvon, se raportoi kaikki vaaditut tiedot. Neljä muuta maata toimittavat yksinkertaistetun vuosittaisen tietokokonaisuuden (liitteessä V oleva taulukko V1).

Alankomaat, Belgia, Luxemburg, Romania, Tšekki ja Unkari toimittavat myös tietoja alusliikenteestä (valinnainen liitteessä II oleva taulukko II2).

⁵ COM(2019) 640 final.

Serbia, joka ei kuulu Euroopan unioniin mutta on sen ehdokasmaa, toimittaa myös vapaaehtoisesti neljännesvuosittaiset tiedot.

Yhdistyneen kuningaskunnan erottua Euroopan unionista 1. helmikuuta 2020 Eurostat lisäsi tietokokonaisuuksiinsa uuden ryhmän ”Euroopan unioni – 27 maata (vuodesta 2020)”, johon Yhdistynyt kuningaskunta ei kuulu. Vuoden 2020 loppuun jatkuvan siirtymäkauden aikana Yhdistynyt kuningaskunta lähettää edelleen tietoja Eurostatille. Tiedot asetetaan käyttäjien saataville.

2. ASETUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANON SEURANTA

2.1. LAKISÄÄTEISTEN VELVOITTEIDEN NOUDATTAMINEN

Asetuksessa säädettyjä tiedonantovelvoitteita on noudatettu erittäin hyvin. Kaikki jäsenvaltiot toimittavat vaaditut tietokokonaisuudet. Viivästyksiä on havaittu vain muutamassa tapauksessa. Velvoitteiden noudattamisen korkea taso tarkoittaa, että Euroopan sisävesiväylien tavaraliikennettä koskevat tilastot ovat luotettavia ja laadukkaita.

2.2. JÄSENVALTIOISSA KÄYTETYT TIETOJEN KERUUMENETELMÄT

Ilmoittavien maiden tietojen keruu- ja kokoamisprosessit vaihtelevat, mutta tietovirta suuntautuu niissä perinteisesti alhaalta ylöspäin. Myös tiedon toimittajat vaihtelevat maittain, mutta yleisimpiä lähteitä ovat satamista ja kanavansuluista vastaavat viranomaiset. Maat täydentävät tietojaan useista eri lähteistä, kuten tullitoimipaikoista, naapurimaista, yksityisiltä toimijoilta, yrityksiltä ja virastoista, saaduilla tiedoilla. Ilmoittavista maista yhdeksän käyttää jokiliikenteen tietopalvelusta tai muista vastaavista järjestelmistä saatuja tietoja.

Useimmat toimivaltaiset kansalliset viranomaiset tekevät ennen tietojen lähettämistä Eurostatille validointitarkastuksia sisäisesti laadittujen valvontamenettelyjensä mukaisesti. Validointisäännöt kattavat monet prosessin näkökohdat, kuten tiedon muodon, koodauksen, kunkin tietokokonaisuuden sisäisen yhdenmukaisuuden, eri tietokokonaisuuksien ja muuttujien välisen yhdenmukaisuuden ja aikasarjojen yhdenmukaisuuden.

Kaikki ilmoittavat maat käyttävät suoraan tai välillisesti kansallisella tasolla kerättyjä tietoja joko poliittisiin tarkoituksiin tai tulosten levittämiseen.

2.3. JÄSENVALTIOILLE AIHEUTUVAT KUSTANNUKSET JA RASITTEET

Eurostat pyrkii jatkuvasti vähentämään ja yksinkertaistamaan rasitteita ja saa jäsenvaltioilta tästä säännöllisesti palautetta. Eurostat toteuttaa yhteistyössä kansallisten tilastolaitosten kanssa erityisiä toimenpiteitä, jotta tietojen keräämisestä ja ilmoittamisesta aiheutuisi vähemmän rasitetta. Näihin kuuluvat

1. etäisyysmatriisin kehittäminen tietojen ilmoittamisen helpottamiseksi
2. sellaisten automatisoitujen tietojen toimittamis- ja validointityökalujen ja -menettelyjen kehittäminen, joiden avulla voidaan antaa jäsenvaltioille palautetta tietojen laadusta ja kussakin tietosarjassa havaituista erityisistä virheistä
3. säännöllisten kokousten järjestäminen, jotta jäsenvaltioiden, Euroopan vapaakauppa-alueen (EFTA) maiden, ehdokasmaiden ja mahdollisten ehdokasmaiden kansalliset asiantuntijat (eli sisävesiliikenteen tilastoja käsittelevä asiantuntijaryhmä ja työryhmät) voivat jakaa hyviä käytäntöjä ja keskustella tietojen laadusta sekä niihin liittyvistä ongelmista ja ratkaisuista.

Jäsenvaltioille helmikuussa 2020 lähetetyllä kyselylomakkeella kerätyn palautteen mukaan useimmat maat pitävät tietojen keräämistä hyödyllisenä ja tiedonkeruun kustannuksia ja rasitusta perusteltuna kerättyjen tietojen tuomien hyötyjen vuoksi. Yksi maa katsoo tietojen ilmoittamisen olevan merkittävä rasite.

2.4. TIETOJEN VALIDOINTI JA SAATUJEN TILASTOTIETOJEN LAATU

Tiedonsiirtoa koskevissa teknisissä järjestelyissä on saavutettu korkea standardointitaso. Tiedot toimitetaan Eurostatille sähköisesti EDAMIS-tietojärjestelmän⁶ kautta noudattaen tiedostojen rakennetta ja tallennusmuotoa. EDAMIS-tietojärjestelmässä käyttöön otetun validointijärjestelmän ansiosta perusvirheet ja virheelliset koodit havaitaan nopeasti ja tiedot sisällytetään nopeasti Eurostatin tuotantotietokantaan.

Kun tiedot on ladattu Eurostatin tuotantotietokantaan, toimitetuille tiedoille tehdään yksityiskohtaisia laadunvarmistuksia. Tämä validointi kattaa tietokokonaisuuksien sisäisen yhdenmukaisuuden, ajallisen yhdenmukaisuuden, tietokokonaisuuksien välisen yhdenmukaisuuden ja ilmoittavien kumppanimaiden välisten tulosten vertailun (peilaava tilastovertilu).

Tietojen laatua voidaan kaiken kaikkiaan pitää hyvänä. Toimet ovat kuitenkin edelleen tarpeen erityisesti peilaavan tilastovertilun esiin nostamien epäsymmetrisyyksien vähentämiseksi ja kauttakulikutietojen ilmoittamisen parantamiseksi.

2.5. MENETELMÄTUKI JÄSENVALTIOILLE

Eurostat tarjoaa jatkuvaa metodologista ja teknistä tukea ja pyrkii kaikin tavoin ylläpitämään laadukasta tieto- ja metatietojärjestelmää.

Eurostat on laatinut *sisävesiliikenteen tilastoja koskevan käsikirjan*⁷, jossa jäsenvaltioille annetaan ohjeita asetuksen täytäntöönpanosta. Käsikirjaa päivitetään säännöllisesti (yleensä vuosittain) kyseisten tilastotietojen keräämisen kannalta keskeisillä uusimmilla tiedoilla, asiakirjoilla ja ohjeilla.

2.6. PILOTTITUTKIMUKSET SISÄVESIVÄYLIEN HENKILÖLIIKENTEeseen LIITTYVIEN TILASTOTIETOJEN SAATAVUUDESTA

Asetuksen 5 artiklan mukaan komission on yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa tutkittava sisävesiväylien henkilöliikennettä koskevien tilastojen kehitystä, myös rajat ylittävien kuljetuspalveluiden osalta. Lisäksi 5 artiklassa säädetään, että komission on

- a) kehitettävä 8 päivään joulukuuta 2018 mennessä menetelmä asiaankuuluvaa tiedonkeruuta varten
- b) käynnistettävä viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2019 vapaaehtoiset pilottitutkimukset, jotka jäsenvaltioiden on suoritettava ja joista saadaan asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tietoja sisävesiväylien henkilöliikenteeseen liittyvien tilastotietojen saatavuudesta

⁶ EDAMIS ("Electronic Dataflow Administration and Management Information System") on tietojärjestelmä, jonka avulla toteutetaan keskitetyn yhteyspisteen politiikkaa. Kaikki Eurostatin ja sen kumppaneiden kansallisella ja kansainvälisellä tasolla vaihtamat tiedot toimitetaan sähköisesti EDAMIS-sovelluksen kautta. Liikennetilastojen vaadittu tietomuoto määritellään asiaa koskevassa lainsäädännössä ja täsmennetään teknisissä käsikirjoissa.

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

- c) annettava viimeistään 8 päivänä joulukuuta 2020 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus.

Asetuksen 5 artiklassa todetaan myös, että Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitettavassa kertomuksessa on esitettävä pilottitutkimusten tulokset. Komission on tarvittaessa toimitettava mainitun kertomuksen tulosten perusteella ja kohtuullisen ajan kuluessa lainsäädäntöehdotus nykyisen asetuksen muuttamiseksi sisävesiväylien henkilöliikenteeseen liittyvien tilastojen osalta.

Komissio myönsi kansallisille tilastolaitoksille ja muille kansallisille viranomaisille avustuksia, jotka kattoivat osan pilottitutkimusten kustannuksista.

Eurostat on kehittänyt yhdessä jäsenvaltioiden kanssa luonnoksen sisävesiliikenteen henkilöliikennettä koskevien tilastojen laatimismenetelmäksi. Tämä menetelmäluonnos valmistui asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti 6. joulukuuta 2018 ja annettiin jäsenvaltioille käytettäväksi pilottitutkimuksissa. Pilottitutkimukset koostuvat kahdesta moduulista: sisävesiliikenteen henkilöliikennettä koskevista tilastoista (moduuli 1) ja sisävesiliikenteen onnettomuuksia koskevista tilastoista (moduuli 2). Pilottitutkimusten toteuttamiseen myönnettiin kesäkuussa 2019 avustuksia seitsemälle maalle: Alankomaille, Itävalle, Kroatialle, Puolalle, Romanian, Ruotsille ja Saksalle.

Asiaa käsiteltiin DIMESAssa (Eurostatin alakohtaisten ja ympäristötilastojen ja -tilien johtajien kokous), joka tukee tällä osa-alueella tehtävää työtä.

2.7. PILOTTITUTKIMUKSET SISÄVESILIIKENTEEN ONNETTOMUUKSIA KOSKEVIEN TILASTOTIETOJEN SAATAVUUDESTA

Asetuksen 5 artiklassa ei viitata onnettomuuksia koskeviin tilastoihin. Sisävesiliikenteen onnettomuuksia koskevat tiedot ovat kuitenkin komissiolle toinen tärkeä osa-alue. Komissio pyrkii erityisesti kehittämään järjestelmän, jolla yhdenmukaistetaan sisävesialuksiin, myös rajojen yli kulkeviin, liittyviä onnettomuuksia ja vaaratilanteita koskevien tilastojen keräämistä.

Eurostat julkaisee tietoja viiteen liikennemuotoon (rautatie-, maantie-, ilma-, meri- ja sisävesiliikenne (osittain)) liittyvistä onnettomuuksista. Rautatie-, ilma- ja meriliikenteeseen liittyviä onnettomuuksia koskevia tietoja keräävät Euroopan unionin erillisvirastot, jotka keskittyvät erityisesti kyseisiin aloihin. Tieliikenneonnettomuuksia koskevia tietoja kerää komission liikenteen ja liikkumisen pääosasto. Vastaavaa sisävesiliikenteen onnettomuuksia koskevia tietoja keräävää laitosta ei sen sijaan ole. Jotkin jäsenvaltiot toimittavat Eurostatin julkaisemat luvut vapaaehtoisesti (ks. sisävesiliikenteen tilastoja koskeva käsikirja).

Tämä tiedonkeruu ei kuitenkaan ole kaiken kattavaa. Saadakseen täydelliset tilastotiedot kaikista viidestä liikennemuodosta Eurostat on tarkastellut ja kehittänyt edelleen sisävesiväylien henkilö- ja tavaraliikenteen onnettomuuksia koskevia menetelmiä ja sisällyttänyt pilottitutkimuksiin erityisen moduulin niitä varten.

Tämän onnettomuuksia koskevan moduulin tulokset auttavat parantamaan sisävesiliikenneonnettomuuksia koskevien tietojen keräämistä.

2.8. TIETOJEN LEVITTÄMINEN

Eurostat julkaisee asetuksen nojalla kerätyt tiedot jakelutietokantansa kautta, joka on saatavilla maksutta sen verkkosivustolla. Tietokannassa on 17 taulukkoa sisävesiliikenteestä ja yksityiskohtainen metatietotiedosto.

Eurostat tuottaa myös kolme Statistics Explained -artikkelia, joissa analysoidaan tietoja tiedotusvälineitä ja suurta yleisöä varten.⁸ Tietojen levittämiseen kuuluvat myös tietojen poimiminen räätälöidysti käyttäjiä ja päättäjiä varten, Eurostatin uutiset ja Eurostatin julkaisut (esim. tilastokirja *Energy, transport and environment statistics*)⁹

3. SISÄVESILIIKENTEEEN TAVARA-, MATKUSTAJA- JA ONNETTOMUUSTILASTOJEN KEHITTÄMINEN EDELLEEN

Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa on esitetty joukko muutosvoimaisia politiikkoja talouden eri aloilla, myös liikenteessä. Sisävesiliikennettä koskevia tilastoja voidaan käyttää poliittisten tavoitteiden asettamisen ja seurannan apuna. Tätä varten on toimitettava tietoja kuljetettujen tavaroiden määristä sekä laitteista ja infrastruktuurista.

Uusien tai yksityiskohtaisempien muuttujien keräämistä voidaan suunnitella niin, että otetaan samalla huomioon tietojen käyttäjien tarpeet ja arvioidaan huolellisesti vastaajille todennäköisesti aiheutuvaa rasitetta. Tässä yhteydessä erityistä merkitystä on sillä, että tietoja esitetään entistä kattavammin lastaus- ja purkusataman ja lastityypin mukaan. Olisi myös tutkittava, miten olemassa olevat tai uudet tiedot voisivat edistää sisävesiliikenteen hiili-intensiteetin ja energiatehokkuuden seurantaa.

Toinen mahdollisesti parannusta kaipaava osa-alue on määritelmien ja koodiluetteloiden yhdenmukaistaminen sisävesiliikenteen ja muiden intermodaaliseen tavaraliikenteeseen osallistuvien liikennemuotojen välillä. Se parantaisi eri liikennemuotojen liikennemäärien vertailukelpoisuutta.

Sisävesiväylien osuutta henkilöliikenteessä voitaisiin kasvattaa. Matkustajia koskevat tiedot voisivat tarjota mielenkiintoista tietoa erityyppisen sisävesiliikenteen (esimerkiksi risteilyjen tai lautta- ja vesibussiliikenteen) käytöstä.

Komissio on kehittänyt yhdenmukaistettua eurooppalaista satamien välistä liikennettä koskevaa etäisyysmatriisityökalua. Matriisissa kahden sataman välinen kokonaisuus jaetaan matkan varrella olevissa maissa kuljetuiksi välimatkoiksi. Yksi matriisin tavoitteista on vähentää kauttakulikutietojen keräämiseen liittyvää rasitetta. Sen tuleva soveltaminen riippuu siitä, miten satamien välisiä tietoja on saatavilla. Se riippuu myös sataman maantieteellisen sijainnin tarkemmasta ja yhdenmukaisemmasta määrittämisestä sekä sisävesiväylien maantieteellisen verkon parantamisesta.

Maita olisi kannustettava toimittamaan tietoja lastaus-/purkusataman ja rahtityypin mukaan. Kummankin luokan tietojen ilmoittaminen on tällä hetkellä vapaaehtoista.

Tilastotietojen keruun maantieteellistä kattavuutta voitaisiin laajentaa tulevilla EU:n laajentumisissa ja kolmansien maiden ja/tai kansainvälisten järjestöjen vapaaehtoisella osallistumisella yhteistyösopimusten avulla.

Jäsenvaltioille helmikuussa 2020 lähetetystä kyselystä saatu palaute osoittaa, että viidellä maalla (yhdeksästä vastaajasta) ei ole mitään erityisvaatimuksia nykyisen asetuksen parantamiseksi. Ne mainitsivat, että niukat resurssit sekä lisääntyneet kustannukset ja rasitteet saattavat rajoittaa niiden valmiuksia kerätä uusia tietoja tai laajentaa olemassa olevien tietotyyppien (esimerkiksi matkustajaliikennettä koskevien tietojen tai rahtityypin mukaan

⁸ [Inland waterways freight transport - quarterly and annual data](#) (saatavilla vain englanniksi).

[Inland waterway transport statistics](#) (saatavilla vain englanniksi).

[Inland waterways - statistics on container transport](#) (saatavilla vain englanniksi).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (saatavilla vain englanniksi).

eriteltyjen tietojen) keruuta. Samalla ne tunnustavat, että nykyiset eurooppalaiset aloitteet (kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelma) voivat luoda uusia tietotarpeita, joita on arvioitava ja joista on keskusteltava. Tarvetta kehittää edelleen sisävesiliikenteen etäisyysmatriisia korostettiin erityisesti siksi, että se vähentää kauttakulkutietojen keräämiseen liittyvää rasitetta. Määritelmien yhdenmukaistamista olisi myös harkittava.

4. PÄÄTELMÄT

Asetuksen (EU) 2018/974 täytäntöönpanosta saatujen kokemusten ja tulosten voidaan katsoa olevan myönteisiä. Sekä Eurostatissa että kansallisella tasolla vakiintunut mekanismi mahdollistaa laadukkaat vertailukelpoiset tulokset.

Eurostat toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet jäsenvaltioiden auttamiseksi asetuksen täytäntöönpanossa. Se on kehittänyt asianmukaisen tietojärjestelmän ja ottanut käyttöön viestintävälineitä, jotka auttavat minimoimaan tietoja ilmoittavien maiden tiedonhallintarasitteet. Eurostat on myös tukenut tietojen laadun parantamista sekä tietojen keräämisestä ja niistä ilmoittamisesta aiheutuvan rasitteen vähentämistä.

Kerättyjen tietojen käytöstä saatuja tuloksia voidaan käyttää heti sisävesiliikenteen politiikkojen kehittämisessä, täytäntöönpanossa ja seurannassa kansallisella ja EU:n tasolla.