



Briuselis, 2020 12 18
COM(2020) 821 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/974 dėl
krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos įgyvendinimo**

1. ĮVADAS

1.1. ATASKAITOS TIKSLAS

Komisija privalo teikti Reglamento (ES) 2018/974 dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos (toliau – Reglamentas) įgyvendinimo ataskaitas. Reglamento 9 straipsnyje nustatytas konkretus tvarkaraštis, pagal kurį Komisija ataskaitą pateikia ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 31 d., o po to – kas penkerius metus. Šios ataskaitos tikslas – įvykdyti Komisijai nustatytą ataskaitų teikimo reikalavimą.

Šioje ataskaitoje apžvelgiamos bendrosios aplinkybės, politinės aplinkybės ir teisės akto taikymo sritis, taip pat joje aptariamai klausimai, susiję su teisės akto įgyvendinimu. Paskutiniame skirsnyje pristatomi galimi būsimi pokyčiai ir pateikiamos išvados.

1.2. TEISINĖS SISTEMOS APLINKYBĖS

Reglamentas skirtas tam, kad Komisija, kitos ES institucijos, nacionalinės vyriausybės ir plačioji visuomenė reguliariai gautų palyginamus, patikimus, suderintus ir išsamius statistinius duomenis apie prekių vežimo ES vidaus vandenų keliais raidą.

Kadangi Reglamentas (EB) Nr. 1365/2006¹ buvo keletą kartų iš esmės pakeistas, siekiant tą reglamentą padaryti aiškesnį ir racionalizuoti jis buvo kodifikuotas ir panaikintas Reglamentu (ES) 2018/974. Toliau galioja tik Komisijos reglamentas (EB) Nr. 425/2007².

1.3. POLITINĖS APLINKYBĖS

Vežimas vidaus vandenų keliais, palyginti su kitų rūšių transportu, kuriuo naudojantis dažnai susiduriama su per didelės apkrovos ir per mažų pajėgumų problemomis, yra patikimas, be to, efektyviai vartojama energija ir yra daug galimybių jį naudoti intensyviau.

Vežimas vidaus vandenų keliais yra konkurencinga alternatyva kelių transportui. Visų pirma, ši transporto rūšis tausoja aplinką, nes suvartojama mažiau energijos ir keliama mažiau triukšmo. Be to, vežant krovinius, visų pirma pavojuojingusius, vidaus vandenų keliais užtikrinamas aukštas saugos lygis. Galiausiai, sumažinama našta perkrautiems kelių tinklams tankiai gyvenamuose regionuose.

Šis sektorius labai svarbus transporto politikai. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“³ nustatyta dešimt tikslų, susijusių su konkurencinga ir efektyviai išteklius naudojančia transporto sistema. Galiojanti 2014–2020 m. laikotarpio vidaus vandenų laivybos politika įtvirtinta veiksmų plano programoje NAIADES II⁴. Siekiant atlikti užduotis, susijusias su paeiliui įgyvendinamomis programomis NAIADES ir ES bendrąja transporto politika, Europos vidaus vandenų kelių transporto statistika naudojama rengiant, stebint ir vertinant transporto politiką ir kitas politikos kryptis, pvz., vidaus rinkos veikimą. Rengiant ES bendrąją transporto politiką reikia išsamių žinių apie krovinių vežimo

¹ 2006 m. rugsėjo 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1365/2006 dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos ir panaikinant Tarybos direktyvą 80/1119/EEB (OL L 264, 2006 9 25, p. 1).

² 2007 m. balandžio 19 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 425/2007, įgyvendinantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1365/2006 dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos (OL L 103, 2007 4 20, p. 26).

³ KOM(2011) 144 galutinis.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (informacija pateikiama tik anglų kalba).

vidaus vandenų keliais mastą ir apie tai, kaip keičiasi ši transporto rūšis. Surinkti duomenys taip pat padeda skatinti naudotis vidaus vandenų kelių transportu ir įtraukti šią transporto rūšį į įvairiarūšio vežimo logistikos grandinę.

Europos žaliasis kursas⁵ – naujoji augimo strategija, kuria siekiama užtikrinti ES ekonomikos tvarumą, paverčiant klimato ir aplinkos iššūkius galimybėmis visose politikos srityse ir užtikrinant, kad pertvarka būtų visiems teisinga ir įtrauki. Komunikate „Europos žaliasis kursas“ raginama transporto išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. sumažinti 90 proc. Siekiant tvaraus ir išmanaus judumo yra numatyti, be kita ko, šie prioritetiniai veiksmai:

- skatinti daugiarūšį vežimą;
- remti įvairių rūšių transporto automatizuoto ir susietojo judumo sprendimų diegimą;
- geriau spręsti transporto veiklos išorinių sąnaudų klausimą naudojant kainodaros priemones;
- spartinti tvarių alternatyviųjų transporto degalų gamybą ir sparčiau rengtis juos naudoti ir
- mažinti transporto taršą, visų pirma miestuose.

Siekiant suteikti postūmį daugiarūšiam vežimui, komunikate „Europos žaliasis kursas“ raginama, kad 75 proc. transporto vyktų ne automobilių keliais, bet geležinkeliais ir vidaus vandenų keliais. Siekdama šio tikslo Europos Komisija pasiūlys priemonių, kad nuo 2021 m. būtų padidinti vidaus vandenų laivybos pajėgumai.

1.4. TAIKYMAS VALSTYBĖMS NARĖMS IR KITOMS ŠALIMS

Reglamentas dėl krovinių vežimo vidaus vandenų keliais statistikos yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse. Jo nereikia perkelti į nacionalinę teisę. Vis dėlto atsižvelgiant į tai, kad vežimas vidaus vandenų keliais vykdomas ne visose valstybėse narėse, Reglamentas turi poveikį tik toms valstybėms narėms, kuriose ši transporto rūšis naudojama.

Reglamente nustatyta riba, kurią viršijus valstybės narės privalo teikti duomenis – šis reikalavimas taikomas visoms valstybėms narėms, kuriose bendra krovinių vežimo vidaus vandenų keliais apimtis viršija 1 000 000 tonų per metus. Šiuo metu duomenis teikti privalo 12 valstybių narių: Belgija, Bulgarija, Vokietija, Prancūzija, Kroatija, Liuksemburgas, Vengrija, Nyderlandai, Austrija, Lenkija, Rumunija ir Slovakija.

Pagal Reglamentą šalys, kuriose viršijama 1 000 000 tonų riba, bet kuriose nėra tarptautinio arba tranzitinio eismo, privalo teikti tik mažesnę metinę duomenų rinkinį (Reglamento V priedo V1 lentelė). Šiuo metu ši nuostata nėra taikoma nė vienai valstybei narei.

Savanoriškai duomenis teikia penkios valstybės narės: Čekija, Italija, Lietuva, Suomija ir Švedija. Nors Čekijoje nėra viršijama Reglamente nustatyta riba, ji pateikia visus reikalaujamus duomenis. Kitos keturios šalys pateikia mažesnius metinius duomenų rinkinius (V priedo V1 lentelė).

Belgija, Čekija, Liuksemburgas, Vengrija, Nyderlandai ir Rumunija taip pat pateikia laivų eismo duomenis (neprivaloma teikti II priedo II2 lentelė).

Europos Sąjungai nepriklausanti Serbija, kuri yra šalis kandidatė, taip pat savanoriškai teikia ketvirčio duomenis.

⁵ COM(2019) 640 *final*.

Nuo 2020 m. vasario 1 d., kai Jungtinė Karalystė išstojo iš Europos Sąjungos, Eurostatas papildė savo duomenų rinkinį nauju suvestiniu rodikliu „Europos Sąjunga – 27 šalys (nuo 2020 m.)“, į kurį Jungtinė Karalystė nepatenka. Pereinamuoju laikotarpiu iki 2020 m. pabaigos Jungtinė Karalystė toliau siunčia duomenis Eurostatui. Naudotojai gali susipažinti su šiais duomenimis.

2. TOLESNI REGLAMENTO ĮGYVENDINIMO VEIKSMAI

2.1. TEISINIŲ PRIEVOLIŲ LAIKYMASIS

Reglamente nustatytų prievolių teikti duomenis laikomasi labai gerai. Visos valstybės narės pateikia reikalaujamus duomenų rinkinius. Pavėluotai duomenys pateikti vos keletą kartų. Kadangi prievolių laikomasi labai griežtai, krovinių vežimo vidaus vandenų keliais Europoje statistika yra patikima ir aukštos kokybės.

2.2. VALSTYBĖSE NARĖSE TAIKOMI DUOMENŲ RINKIMO METODAI

Duomenis teikiančios šalys taiko nevienodus duomenų rinkimo ir rengimo procesus, bet taiko tradicinę informacijos srauto metodą „iš apačios į viršų“. Duomenų teikėjai atskirose šalyse yra skirtingi, bet dažniausi duomenų šaltiniai yra uostų ir užtvankų valdymo struktūros. Šalys duomenis papildo informacija, gauta iš labai įvairių šaltinių, be kita ko, muitinės, kaimyninių šalių, privačių veiklos vykdytojų, bendrovių ir agentūrų. Devynios duomenis teikiančios šalys naudoja duomenis, gautus iš upių eismo informacijos ar kitų panašių sistemų.

Prieš siųsdamos informaciją Eurostatui dauguma kompetentingų institucijų taiko patvirtinimo patikrinimus, naudodamos institucijų viduje sukurtas kontrolės procedūras. Patvirtinimo taisyklės taikomos daugeliui proceso aspektų, susijusių, be kita ko, su duomenų formatu, kiekvieno duomenų rinkinio vidaus nuoseklumu, skirtingų duomenų rinkinių ir kintamųjų nuoseklumu, taip pat laiko eilučių nuoseklumu.

Visos duomenis teikiančios šalys tiesiogiai ar netiesiogiai naudojasi duomenimis, surinktais nacionaliniu lygmeniu politikos ar sklaidos tikslais.

2.3. VALSTYBIŲ NARIŲ PATIRIAMOS IŠLAIDOS IR NAŠTA

Eurostatas nuolat stengiasi mažinti ir paprastinti našta ir reguliariai gauna valstybių narių grįžtamąją informaciją šia tema. Bendradarbiaudamas su nacionalinėmis statistikos institucijomis Eurostatas įgyvendina konkrečias priemones duomenų rinkimo ir teikimo naštai sumažinti. Be kitų, jis taiko šias priemones:

1. rengia atstumų matricą, kad būtų lengviau teikti duomenis;
2. rengia automatizuotas perdavimo ir tvirtinimo priemones ir procedūras, kad valstybėms narėms būtų galima teikti grįžtamąją informaciją apie duomenų kokybę ir konkrečias klaidas kiekviename duomenų rinkinyje;
3. reguliariai organizuoja nacionalinių ekspertų iš valstybių narių, Europos laisvosios prekybos erdvės šalių, šalių kandidačių ir potencialių šalių kandidačių susitikimus (t. y. Vežimo vidaus vandenų keliais statistikos ekspertų grupės ir specialios paskirties grupių susitikimus), kad būtų galima keistis gerąja patirtimi ir aptarti duomenų kokybę, problemas ir sprendimus.

Kaip matyti iš grįžtamosios informacijos, surinktos valstybėms narėms atsakius į klausimus, pateiktus 2020 m. vasario mėn. išplatintame klausimyne, dauguma šalių mano, kad duomenų

rinkimas yra naudingas, o su duomenų rinkimu susijusios išlaidos ir našta yra pagrįstos, atsižvelgiant į surinktų duomenų naudą. Viena šalis nurodė, kad tranzito duomenų teikimas yra didelė našta.

2.4. DUOMENŲ PATVIRTINIMAS IR GAUNAMŲ STATISTINIŲ DUOMENŲ KOKYBĖ

Duomenų perdavimo techninės priemonės iš esmės suvienodintos. Duomenys perduodami Eurostatui elektroniniu būdu per sistemą EDAMIS⁶ užtikrinant, kad būtų laikomasi duomenų rinkmenų struktūros ir įrašų formato. Naudojant į sistemą EDAMIS įdiegtą patvirtinimo sistemą galima greitai aptikti pagrindines klaidas ir neteisingai nurodytus kodus, o informaciją sparčiai įtraukti į Eurostato gamybinę duomenų bazę.

Duomenis įkėlus į Eurostato gamybinę duomenų bazę, jų kokybė išsamiai tikrinama. Atliekant šį tikrinimą, be kita ko, patikrinamas duomenų rinkinio vidinis nuoseklumas, nuoseklumas laikui bėgant, nuoseklumas tarp duomenų rinkinių ir palyginami skirtingų duomenis teikiančių šalių partnerių rezultatai (veidrodiniai patikrinimai).

Iš esmės, duomenų kokybė yra gera. Vis dėlto reikia dėti tolesnes pastangas, visų pirma siekiant mažinti duomenų nesutapimus, į kuriuos buvo atkreiptas dėmesys atliekant veidrodinius patikrinimus, ir gerinti tranzito duomenų teikimą.

2.5. METODINĖ PAGALBA VALSTYBĖMS NARĖMS

Eurostatas nuolat teikia metodinę ir techninę pagalbą, taip pat deda visas pastangas, kad informacinėje sistemoje esantys duomenys ir metaduomenys ir toliau būtų aukštos kokybės.

Eurostatas parengė „Vežimo vidaus vandenų keliais statistikos informacinį vadovą“⁷ (angl. *Reference Manual on Inland Waterways Transport Statistics*) ir jame valstybėms narėms pateikė Reglamento įgyvendinimo gairių. Informacinis vadovas reguliariai (paprastai – kasmet) atnaujinamas, įtraukiant su šių statistinių duomenų rinkimu susijusią naujausią informaciją, dokumentus ar gaires.

2.6. BANDOMIEJI TYRIMAI DĖL STATISTINIŲ DUOMENŲ, SUSIJUSIŲ SU KELEIVIŲ VEŽIMU VIDAUS VANDENŲ KELIAIS, PRIEINAMUMO

Reglamento 5 straipsnyje nustatytas reikalavimas Komisijai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis išnagrinėti galimybes rengti statistinius duomenis dėl keleivių vežimo vidaus vandenų keliais, įskaitant pasienyje teikiamas transporto paslaugas. Kalbant konkrečiau, 5 straipsnyje nurodyta, kad Komisija:

- a) ne vėliau kaip 2018 m. gruodžio 8 d. parengia metodiką atitinkamiems duomenims rinkti;
- b) ne vėliau kaip 2019 m. gruodžio 8 d. pradeda savanoriškus bandomuosius tyrimus, kuriuos turi atlikti pagal Reglamentą duomenis teikiančios valstybės narės, dėl

⁶ Sistema EDAMIS (elektroninė duomenų srauto administravimo ir valdymo informacijos sistema) – tai informacinė sistema, naudojama vieno langelio principo politikai įgyvendinti. Visos duomenų rinkmenos, kuriomis Eurostatas ir jo partneriai kečiasi nacionaliniu ir tarptautiniu lygmenimis, perduodamos elektroniniu būdu naudojant sistemos EDAMIS programinę įrangą. Kalbant apie transporto statistiką, pageidaujamas duomenų formatas yra nustatytas susijusiuose teisės aktuose, o papildoma konkreti informacija pateikiama techniniuose vadovuose.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (informacija pateikiama tik anglų kalba).

statistinių duomenų, susijusių su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, prieinamumo;

- c) ne vėliau kaip 2020 m. gruodžio 8 d. pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

5 straipsnyje taip pat nurodoma, kad ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai turi būti pateikti bandomųjų tyrimų rezultatai. Atsižvelgdama į tos ataskaitos rezultatus, per pagrįstą laikotarpį Komisija prireikus turi pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl dabartinio Reglamento pakeitimų, susijusių su statistika apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais.

Komisija iš dalies padengė bandomųjų tyrimų išlaidas, skirdama dotacijas nacionalinėms statistikos institucijoms ir kitoms nacionalinėms institucijoms.

Eurostatas kartu su valstybėmis narėmis parengė statistikos, susijusios su keleivių vežimu vidaus vandenų keliais, metodikos projektą. Pagal Reglamento 5 straipsnio 1 dalį metodikos projektas baigtas rengti 2018 m. gruodžio 6 d. ir perduotas valstybėms narėms, kad jos galėtų jį pritaikyti įgyvendindamos bandomuosius tyrimus. Bandomieji tyrimai sudaryti iš dviejų modulių: 1 modulis – statistika apie keleivių vežimą vidaus vandenų keliais ir 2 modulis – eismo įvykiai, susiję su vežimu vidaus vandenų keliais. 2019 m. birželio mėn. dotacijos bandomiesiems tyrimams atlikti skirtos septynioms šalims: Kroatijai, Vokietijai, Nyderlandams, Austrijai, Lenkijai, Rumunijai ir Švedijai.

Šį klausimą per posėdį aptarė Eurostato už sektorių ir aplinkos statistiką ir sąskaitas atsakingų direktorių grupė, remianti šios srities veiklą.

2.7. BANDOMIEJI TYRIMAI DĖL STATISTINIŲ DUOMENŲ APIE EISMO ĮVYKIUS, SUSIJUSIUS SU VEŽIMU VIDAUS VANDENŲ KELIAIS, PRIEINAMUMO

Reglamento 5 straipsnyje nėra paminėti statistiniai duomenys apie eismo įvykius. Vis dėlto Komisijai duomenys apie eismo įvykius, susijusius su vežimu vidaus vandenų keliais, yra svarbūs. Komisija siekia sukurti sistemą, pagal kurią būtų suderintai renkami statistiniai duomenys apie eismo įvykius ir incidentus, susijusius su vidaus vandenų kelių laivais, įskaitant atvejus, kai eismas vyksta tarp valstybių.

Eurostatas skelbia duomenis apie eismo įvykius, susijusius su penkiomis transporto rūšimis (geležinkelių, kelių, oro, jūrų ir vidaus vandenų kelių (iš dalies)). Duomenis apie eismo įvykius, susijusius su geležinkelių, oro ir jūrų transportu, renka Europos agentūros, veikiančios konkrečiai šiose srityse. Komisijos Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas renka duomenis apie eismo įvykius, susijusius su kelių transportu. O agentūros, kuri rinktų duomenis apie eismo įvykius, susijusius su vežimu vidaus vandenų keliais, nėra. Eurostatas skelbiami duomenys yra savanoriškai pateikti kai kurių valstybių narių (žr. „Vežimo vidaus vandenų keliais statistikos informacinį vadovą“).

Tačiau jie nėra išsamūs. Siekdamas rinkti išsamius statistinius duomenis apie visas penkias transporto rūšis Eurostatas peržiūrėjo ir toliau tobulina duomenų rinkimo apie eismo įvykius vežant keleivius ir krovinius vidaus vandenų keliais metodiką ir į bandomąjį tyrimą įtraukė konkrečiai šiam tikslui skirtą modulį.

Naudojant šio modulio įgyvendinimo rezultatus bus galima tobulinti tai, kaip renkami duomenys apie eismo įvykius, susijusius su vežimu vidaus vandenų keliais.

2.8. DUOMENŲ SKLAIDA

Pagal Reglamentą surinktus duomenis Eurostatas skelbia nemokamojoje, Eurostato svetainėje pateikiamose duomenų bazėje. Joje pateikiamos 17 lentelių apie vežimą vidaus vandenų keliais ir pridedama išsami metaduomenų rinkmena.

Eurostatas taip pat rengia tris šios srities straipsnius svetainėje „Paiškinta statistika“ (angl. *Statistics Explained*) ir juose pateikia žiniasklaidai ir plačiajai visuomenei skirtą duomenų analizę⁸. Vykdamas duomenų sklaidą naudotojams ir politikos formuotojams taip pat teikiamos prie jų poreikių pritaikytos duomenų ištraukos, taip pat duomenys naudojami rengiant Eurostato naujienų straipsnius ir Eurostato leidinius (pvz., statistikos žinyną „Energijos, transporto ir aplinkos statistika“⁹ (angl. *Energy, transport and environment statistics*)).

3. TOLESNIS STATISTINIŲ DUOMENŲ APIE KROVINIŲ BEI KELEIVIŲ VEŽIMĄ VIDAUS VANDENŲ KELIAIS IR EISMO ĮVYKIUS, SUSIJUSIUS SU VEŽIMU VIDAUS VANDENŲ KELIAIS, RINKIMAS

Komunikate „Europos žaliasis kursas“ paskelbta apie pokyčius visuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transportą, skatinančių politikos priemonių rinkinį. Statistiniai duomenys apie vežimą vidaus vandenų keliais gali padėti nustatyti ir stebėti politikos tikslus. Tai užtikrinama teikiant duomenis apie pervežtų prekių kieki, įrangą ir infrastruktūrą.

Galima numatyti rinkti naujus ar išsamesnius kintamuosius, kartu atsižvelgiant į duomenų naudotojų poreikius, ir nuodugniai įvertinti tikėtiną naštą respondentams. Šiomis aplinkybėmis ypač svarbu rinkti geresnės aprėpties duomenis pagal pakrovimo / iškrovimo uostus ir duomenis pagal krovinių rūšis. Taip pat reikia išanalizuoti, kaip naudojantis esamais ar naujais duomenimis būtų galima prisidėti stebint vežimo vidaus vandenų keliais taršos anglies dioksidu intensyvumą ir energijos vartojimo efektyvumą.

Kita sritis, kur būtų galima gerinti esamą padėtį, yra krovinius vežant vidaus vandenų keliais ir kitų rūšių įvairiarūšių transportu vartojamų terminų apibrėžčių ir kodų sąrašų suderinimas. Tai padėtų geriau palyginti skaičius, susijusius su skirtingomis transporto rūšimis.

Vidaus vandenų kelių vaidmuo pervežant keleivius gali būti didesnis. Naudojant duomenis apie keleivius būtų galima gauti įdomios informacijos, kaip naudojamos skirtingos vidaus vandenų kelių transporto rūšys (pvz., kruizai, vežimas keltais bei vandens autobusais ir pan.).

Komisija rengia suderintą Europos atstumų matricos priemonę, taikomą lygmenyje „nuo uosto iki uosto“. Taikant šią matricą bendras atstumas nuo uosto iki uosto suskirstomas į atskiras atkarpas, kurias kelionės metu tenka kiekvienai šaliai. Šia matrica, be kita ko, siekiama padėti sumažinti naštą renkant tranzito duomenis. Ar šią priemonę bus galima taikyti, priklauso nuo duomenų prieinamumo lygmenyje „nuo uosto iki uosto“. Taikymas taip pat priklauso nuo tiksliau ir nuosekliau nustatomų uostų geografinių koordinatų ir geresnio vidaus vandenų kelių geografinio tinklo.

⁸ „Krovinių vežimas vidaus vandenų keliais – ketvirtiniai ir metiniai duomenys“ (angl. *Inland waterways freight transport - quarterly and annual data*) (informacija pateikiama tik anglų kalba);

„Vežimo vidaus vandenų keliais statistika“ (angl. *Inland waterway transport statistics*) (informacija pateikiama tik anglų kalba);

„Vežimo konteineriuose vidaus vandenų keliais statistika“ (angl. *Inland waterways - statistics on container transport*) (informacija pateikiama tik anglų kalba).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (informacija pateikiama tik anglų kalba).

Šalys turėtų būti raginamos teikti duomenis pagal pakrovimo / iškrovimo uostus ir krovinių rūšis – kol kas šių kategorijų duomenys teikiami tik savanoriškai.

Geografinę statistinių duomenų rinkimo aprėptį būtų galima išplėsti didėjant ES ir savanoriškai dalyvaujant trečiosioms šalims ir (arba) tarptautinėms organizacijoms pagal bendradarbiavimo susitarimus.

Kaip matyti iš grįžtamosios informacijos, surinktos naudojant 2020 m. vasario mėn. valstybėms narėms išplatintą klausimyną, penkios šalys (iš devynių pateikusių atsakymus) neturi jokių konkrečių reikalavimų galiojančiam Reglamentui pagerinti. Jos paminėjo, kad dėl ribotų išteklių ir išaugusių išlaidų bei naštos gali būti apriboti jų pajėgumai rinkti naujus duomenis ar išplėsti esamų duomenų rinkimą (pvz., duomenis apie keleivių vežimą ar pagal krovinių rūšį suskirstytus duomenis). Taip pat jos pripažįsta, kad įgyvendinant dabartines Europos iniciatyvas (pvz., Europos žaliąjį kursą) gali atsirasti naujų duomenų poreikių, kuriuos reikia įvertinti ir aptarti. Buvo pabrėžta, kad reikia toliau kurti vežimo vidaus vandenų keliais atstumų matricą, visų pirma dėl to, kad ją naudojant būtų sumažinta našta, susijusi su renkamais tranzito duomenimis. Taip pat turėtų būti apsvarstyta galimybė geriau suderinti apibrėžtis.

4. IŠVADOS

Įgyvendinant Reglamentą (ES) 2018/974 sukaupią patirtį ir gautus rezultatus galima įvertinti teigiamai. Naudojant Eurostato ir nacionaliniu lygmenimis įtvirtintą mechanizmą suteikiama galimybė rinkti aukštos kokybės palyginamus duomenis.

Eurostatas imasi visų būtinų priemonių, kad padėtų valstybėms narėms įgyvendinti Reglamentą. Eurostatas sukūrė tinkamą informacijos sistemą ir palaiko ryšius, kad kuo labiau mažintų duomenų tvarkymo naštą, tenkančią duomenis teikiančioms šalims. Eurostatas taip pat teikia paramą, siekdamas toliau gerinti duomenų kokybę ir mažinti naštą, susijusią su duomenų rinkimu ir teikimu.

Kalbant apie surinktų duomenų naudojimą, gauti rezultatai yra iš karto pritaikomi rengiant, įgyvendinant ir stebint nacionalinę ir ES lygmens vežimo vidaus vandenų keliais politiką.