



Brüssel, 18.12.2020
COM(2020) 821 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta kaupade siseveetranspordi
statistikat käsitleva määruse (EL) 2018/974 rakendamise kohta**

1. SISSEJUHATUS

1.1. ARUANDE EESMÄRK

Komisjon on kohustatud esitama aruande määruse (EL) 2018/974 (mis käsitleb kaupade siseveetranspordi statistikat) (edaspidi „määrus“) rakendamise kohta. Määruse artiklis 9 sätestatud konkreetne ajakava näeb ette, et komisjon esitab aruande 31. detsembriks 2020 ja seejärel iga viie aasta järel. Käesoleva aruandega täidab komisjon seda aruandluskohustust.

Aruandes antakse ülevaade asjaomase õigusakti taustast, poliitilisest kontekstist ja kohaldamisalast ning arutatakse selle rakendamisega seotud küsimusi. Lõpuosas kirjeldatakse võimalikke tulevasi arengusuundi ja tehakse kokkuvõte.

1.2. ÕIGUSRAAMISTIKU TAUST

Määrus kavandati selleks, et anda komisjonile, teistele ELi institutsioonidele, liikmesriikide valitsustele ja üldsusele võrreldavaid, usaldusväärseid, ühtlustatud, regulaarseid ja ulatuslikke statistilisi andmeid kaubaveo kohta ELi siseveeteedel.

Kuna määrust (EÜ) nr 1365/2006¹ oli mitu korda oluliselt muudetud, võeti õigusraamistiku selgemaks ja sujuvamaks muutmiseks vastu määrus (EL) 2018/974, millega asjaomased õigusnormid kodifitseeriti ja eespool nimetatud määrus tunnistati kehtetuks. Jõusse jääh ainult komisjoni määrus (EÜ) nr 425/2007².

1.3. POLIITILINE TAUST

Võrreldes muude transpordiliikidega, mille puhul tuleb sageli ette ummikuid ja läbilaskevõime probleeme, on siseveetransport usaldusväärne ja energiatõhus ning sellel on märkimisväärne potentsiaal laialdasemaks kasutamiseks.

Siseveeteed pakuvad maanteetranspordile konkurentsivõimelist alternatiivi. Eelkõige on see transpordiliik nii energiatarbimist kui ka madalat mürataset silmas pidades keskkonnasõbralik alternatiiv. Lisaks tagavad siseveeteed kõrge ohutustaseme, eelkõige ohtlike kaupade veo puhul. Samuti leevendavad need tihedalt asustatud piirkondades ülekoormatud teedevõrgu koormust.

See sektor on transpordipoliitika seisukohast väga oluline; valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“³ esitatakse konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi 10 eesmärki. Praegune siseveelaevanduse poliitika aastateks 2014–2020 lähtub tegevusprogrammist NAIADES II⁴. Euroopa siseveeteede statistikat kasutatakse transpordipoliitika ja muude poliitikavaldkondade, näiteks siseturu toimimise kavandamiseks, järelevalveks ja hindamiseks, et täita järjestikustest NAIADESi programmidest ning ELi ühisest transpordipoliitikast tulenevaid ülesandeid. ELi ühise transpordipoliitika väljatöötamine nõuab põhjalikke teadmisi siseveeteedel toimuva kaubaveo ulatuse ja kõnealuse

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. septembri 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1365/2006, mis käsitleb kaupade siseveetranspordi statistikat ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 80/1119/EMÜ (ELT L 264, 25.9.2006, lk 1).

² Komisjoni 19. aprilli 2007. aasta määrus (EÜ) nr 425/2007, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 1365/2006, mis käsitleb kaupade siseveetranspordi statistikat (ELT L 103, 20.4.2007, lk 26).

³ KOM (2011) 144 lõplik.

⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en (kättesaadav ainult inglise keeles).

transpordiliigi arengu kohta. Samuti aitavad kogutud andmed edendada siseveetransporti ning integreerida seda transpordiliiki ühendvedude logistikaahelasse.

Euroopa roheline kokkulepe⁵ on uus majanduskasvu strateegia, mis toetab ELi majanduse kestlikkust, aidates muuta kliima- ja keskkonnaprobleemid kõikides poliitikavaldkondades võimalusteks ning ülemineku kõikide jaoks õiglaseks ja kaasavaks. Euroopa roheline kokkuleppe teatises kutsutakse üles vähendama transpordist tulenevat heidet 2050. aastaks 90 %. Säästvate ja arukale liikuvusele ülemineku prioriteetsed meetmed näevad ette järgmist:

- edendada mitmeliigilist transporti;
- toetada mitut transpordiliiki hõlmavate automatiseeritud ja ühendatud liikuvuslahenduste kasutuselevõttu;
- võtta hinnakujunduses rohkem arvesse transporditegevustega kaasnevaid väliskulusid;
- hoogustada säästvate alternatiivsete transpordikütuste tootmist ja kasutuselevõttu ning
- vähendada transpordist tulenevat saastet, eriti linnades.

Mitmeliigilise transpordi edendamiseks kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes üles suunama 75 % transpordist maanteelt raudteele ja siseveeteedele. Selle eesmärgi saavutamiseks teeb Euroopa Komisjon ettepaneku võtta meetmeid, et alates 2021. aastast hakata suurendama siseveelaevanduse mahtu.

1.4. LIIKMESRIIKIDE JA TEISTE RIIKIDE HÕLMATUS

Määrust kaupade siseveetranspordi statistika kohta kohaldatakse vahetult ja tervikuna kõikide liikmesriikide suhtes. Seda ei ole vaja siseriiklikku õigusesse üle võtta. Kuna aga kõik liikmesriigid ei kasuta siseveetransporti, mõjutab määrus ainult neid liikmesriike, kus see transpordiliik on olemas.

Määrusega kehtestatakse künnis, mille ületamisel on liikmesriigid kohustatud andmeid esitama: nõuet kohaldatakse kõigi nende riikide suhtes, kus siseveeteedel aastas veetavate kaupade kogumaht ületab ühte miljonit tonni. Praegu on andmete esitamise kohustus 12 liikmesriigil: Belgia, Bulgaaria, Saksamaa, Prantsusmaa, Horvaatia, Luksemburg, Ungari, Madalmaad, Austria, Poola, Rumeenia ja Slovakkia.

Määruse kohaselt peavad riigid, kes ületavad ühe miljoni tonni künnise, kuid kellel puudub rahvusvaheline või transiitliiklus, esitama ainult vähendatud aastaandmete kogumi (määruse V lisa tabel V1). Praegu ei kohaldata seda kohustust ühegi liikmesriigi kohta.

Viis liikmesriiki esitavad praegu andmeid vabatahtlikult: Tšehhi, Itaalia, Leedu, Soome ja Rootsi. Kuigi Tšehhi jääb määruses sätestatud künnisest allapoole, esitab ta kõik nõutavad andmed. Ülejäänud neli riiki esitavad vähendatud aastaandmete kogumi (V lisa tabel V1).

Belgia, Tšehhi, Luksemburg, Ungari, Madalmaad ja Rumeenia esitavad andmed ka laevaliikluse kohta (II lisa vabatahtlik tabel II2).

Väljaspool Euroopa Liitu esitab vabatahtlikult kvartaliandmed ka kandidaatriik Serbia.

Alates 1. veebruarist 2020, mil Ühendkuningriik Euroopa Liidust lahkus, on Eurostat lisanud oma andmekogumitesse uue koondnäitaja „Euroopa Liit – 27 riiki (alates 2020. aastast)“, kust on välja jäetud Ühendkuningriik. Üleminekuperioodil kuni 2020. aasta lõpuni jätkab

⁵ COM(2019) 640 final.

Ühendkuningriik Eurostatile andmete edastamist. Need andmed tehakse kasutajatele kättesaadavaks.

2. ÜLEVAADE MÄÄRUSE RAKENDAMISEST

2.1. ÕIGUSLIKE KOHUSTUSTE TÄITMINE

Määruses sätestatud andmeesitamise kohustust täidetakse väga hästi. Kõik liikmesriigid esitavad nõutavad andmed. Viivitusi on täheldatud vaid mõnel juhul. Nõuete täitmise kõrge tase tähendab, et Euroopa siseveeteedel toimuvat kaubavedu käsitlev statistika on usaldusväärne ja kvaliteetne.

2.2. LIIKMESRIIKIDES KASUTATAVAD ANDMEKOGUMISE MEETODID

Andmete kogumise ja koostamise protsessid on aruandvates riikides erinevad, kuid järgivad tavapäraselt üles suunatud teabevoogu. Andmete esitajad on riigiti erinevad, kuid kõige sagedasemad andmeallikad on sadama- ja lüüsiuasutused. Riigid täiendavad oma andmeid teabega, mis on saadud mitmesugustest allikatest, sealhulgas tolliasutustelt, naaberriikidelt, eraettevõtjatelt, ettevõtetelt ja ametitelt. Üheksa aruande esitanud riiki kasutavad andmeid, mis on saadud nende jõteabeteenistusest või muudest sarnastest süsteemidest.

Enamik pädevaid riiklikke asutusi rakendab enne teabe saatmist Eurostatile valideerimisprotsessi, kasutades asutusesiselt välja töötatud kontrollimenetlusi. Valideerimisreeglid hõlmavad protsessi mitut tahku, sealhulgas andmete vormingut, kodifitseerimist, andmekogumi sisemist ühtlust, eri andmekogumite ja muutujate vahelist ühtlust ning aegridade järjepidevust.

Kõik andmeid esitavad riigid kasutavad kogutud andmeid otseselt või kaudselt ka riiklikul tasandil kas levitamiseks või poliitika väljatöötamisel.

2.3. LIIKMESRIIKIDE KULUD JA KOORMUS

Eurostat püüab pidevalt koormust vähendada ja lihtsustada ning saab liikmesriikidelt selles küsimuses korrapäraselt tagasisidet. Koostöös riiklike statistikaametitega rakendab Eurostat erimeetmeid, et vähendada andmete kogumise ja aruandluse koormust. Need hõlmavad

1. kaugusmaatriksi väljatöötamist aruandluse hõlbustamiseks;
2. automaatsete edastus- ja valideerimisvahendite ja -korra väljatöötamist, mis annavad liikmesriikidele tagasisidet andmete kvaliteedi ja konkreetsete vigade kohta igas andmekogumis;
3. liikmesriikide, Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) riikide, kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide riiklike ekspertide (st siseveetranspordi statistika eksperdirühm ja rakkerühmad) korrapärase kohtumiste korraldamist, et jagada häid tavasid ning arutada andmete kvaliteedi, probleemide ja lahenduste üle.

Liikmesriikidele 2020. aasta veebruaris saadetud küsimustiku kaudu kogutud tagasiside kohaselt peab enamik riike andmete kogumist kasulikuks ning andmete kogumise kulu ja koormust põhjendatuks, arvestades kogutud andmete vajalikkust. Transiidiandmete esitamise koormust peab üks riik suureks.

2.4. ANDMETE VALIDEERIMINE JA LAEKUNUD STATISTILISTE ANDMETE KVALITEET

Andmete edastamise tehnilises korralduses on saavutatud suur standardiseeritus. Andmed edastatakse Eurostatile elektrooniliselt EDAMIS⁶ kaudu, järgides andmefailide struktuuri ja vormingunõudeid. Tänu EDAMISes rakendatud valideerimissüsteemile avastatakse põhivead ja ebaõiged koodid kiiresti ning see teave lisatakse operatiivselt Eurostati andmebaasi.

Kui andmed on andmeesitusliidese kaudu Eurostati andmebaasi laaditud, kohaldatakse edastatavate andmete suhtes üksikasjalikku kvaliteedikontrolli. Valideerimine hõlmab andmekogumite sisemist ühtlust, ajalist järjepidevust, andmekogumitevahelist sidusust ja andmeid esitavate partnerriikide tulemuste võrdlemist (peegelkontroll).

Üldiselt võib andmete kvaliteeti pidada heaks. Siiski on vaja veel pingutada, eelkõige selleks, et vähendada peegelkontrolli käigus ilmnenu asümmeetriat ja parandada transiidiandmete esitamist.

2.5. METOODILINE TUGI LIIKMESRIIKIDELE

Eurostat pakub pidevat metodoloogilist ja tehnilist tuge ning teeb kõik endast oleneva, et säilitada andmete ja metaandmete infosüsteemi kvaliteet.

Eurostat on koostanud siseveetranspordi statistika käsiraamatu,⁷ milles antakse liikmesriikidele juhiseid määruse rakendamiseks. Käsiraamatut ajakohastatakse korrapäraselt (tavaliselt kord aastas), et see sisaldaks uusimat teavet, dokumente või suuniseid, mis on abiks kõnealuse statistika kogumisel.

2.6. KATSEUURINGUD SISEVEETEEDEL TOIMUVA REISIJATEVEO STATISTILISTE ANDMETE KÄTTESAADAVUSE KOHTA

Määruse artikliga 5 on nõutud, et komisjon uuriks koostöös liikmesriikidega siseveeteedel toimuvat reisijatevedu, sealhulgas piiriüleseid transporditeenuseid käsitleva statistika arengut. Täpsemalt on artiklis 5 sätestatud, et komisjon

- a) töötab 8. detsembriks 2018 välja asjakohaste andmete kogumise metoodika;
- b) alustab hiljemalt 8. detsembril 2019 vabatahtlike katseuuringutega, mille viivad läbi määruse alusel andmeid esitavad liikmesriigid ja mis käsitlevad siseveeteedel toimuva reisijateveo statistiliste andmete kättesaadavust;
- c) esitab 8. detsembriks 2020 aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

Artiklis 5 on veel sätestatud, et Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavas aruandes tuleb esitada katseuuringute tulemused. Sõltuvalt kõnealuse aruande tulemustest ja mõistliku aja jooksul peab komisjon vajaduse korral esitama seadusandliku ettepaneku kehtiva määruse muutmiseks seoses siseveeteede reisijateveo statistikaga.

Komisjon kattis osa katseuuringute kuludest, andes toetusi riiklikele statistikaametitele ja muudele riiklikele asutustele.

Eurostat on koos liikmesriikidega välja töötanud siseveeteede reisijateveo statistika metoodika kavandi. Kooskõlas määruse artikli 5 lõikega 1 sai metoodika kavand

⁶ EDAMIS (elektrooniline andmevoo haldamise ja juhtimise infosüsteem) on infosüsteem ühtse kontaktpunkti poliitika rakendamiseks. Kõik Eurostati ja tema partnerite vahel riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil vahetatavad andmefailid edastatakse elektrooniliselt EDAMISe rakenduse kaudu. Transpordistatistika puhul on oodatav andmevorming sätestatud asjakohastes õigusaktides ja seda on täpsustatud tehnilistes juhendites.

⁷ https://circabc.europa.eu/sd/a/361f0475-4c86-4ff8-b83e-6cf3759f377e/Reference%20Manual_October_2019.pdf (kättesaadav ainult inglise keeles).

6. detsembril 2018 lõpliku kuju ja see tehti liikmesriikidele kättesaadavaks, et nad saaksid seda katseuuringutes kasutada. Katseuuringud koosnevad kahest moodulist: reisijate siseveetranspordi käsitlev statistika (moodul 1) ja siseveeteedel toimunud õnnetusi käsitlev statistika (moodul 2). 2019. aasta juunis anti katseuuringute läbiviimiseks toetusi seitsmele riigile: Saksamaa, Horvaatia, Madalmaad, Austria, Poola, Rumeenia ja Rootsi.

Teemat arutas DIMESA (Eurostati valdkondliku ja keskkonnastatistika ja arvepidamise direktorite kohtumine), kes toetab selles valdkonnas tehtavat tööd.

2.7. KATSEUURINGUD SISEVEETEDEL TOIMUNUD ÕNNETUSI KÄSITLEVATE STATISTILISTE ANDMETE KÄTTESAADAVUSE KOHTA

Määruse artiklis 5 ei viidata õnnetuste statistikale. Siiski on ka andmed siseveeteedel toimunud õnnetuste kohta komisjoni jaoks oluline andmevaldkond. Täpsemalt on eesmärk töötada välja süsteem statistiliste andmete ühtlustatud kogumiseks siseveelaevadega seotud õnnetuste ja intsidentide kohta, sealhulgas ka seoses piiriülese liiklusega.

Eurostat avaldab andmeid viie transpordiliigiga (raudtee-, maantee-, lennu-, mere- ja (osaliselt) siseveetransport) seotud õnnetuste kohta. Raudtee-, lennu- ja meretranspordiga seotud õnnetuste kohta koguvad andmeid konkreetselt nendele valdkondadele keskenduvad Euroopa ametid. Maanteeõnnetuste kohta kogub andmeid komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat. Siseveeteede õnnetusi käsitlevate andmete kogumiseks aga sellist asutust ei ole. Eurostati avaldatavaid andmeid esitavad mõned liikmesriigid vabatahtlikkuse alusel (vt siseveetranspordi statistika käsiraamat).

Andmekogum ei ole siiski täielik. Et saada kõigi viie transpordiliigi kohta täielikke statistilisi andmeid, vaatas Eurostat läbi siseveeteede reisijate- ja kaubaveoga seotud õnnetusi käsitleva statistika metoodika, täiendas seda ning lisas katseuuringutesse eraldi mooduli.

Selle õnnetusi käsitleva mooduli tulemused aitavad parandada andmete kogumist siseveeteedel toimunud õnnetuste kohta.

2.8. ANDMETE LEVITAMINE

Eurostat avaldab määruse alusel kogutud andmed Eurostati andmebaasi kaudu, millele pääseb tasuta ligi Eurostati veebisaidilt. Andmebaas sisaldab siseveetranspordi kohta 17 tabelit, millele on lisatud üksikasjalik metaandmete fail.

Eurostat avaldab ka kolm artiklit rubriigis „Statistics Explained“, milles analüüsitakse kõnealuseid andmeid meedia ja üldsuse jaoks⁸. Andmete levitamine hõlmab ka kasutajate ja poliitikakujundajate jaoks kohandatud andmeväljavõtteid, Eurostati uudiseid ja Eurostati väljaannetes (nt energeetika-, transpordi- ja keskkonnastatistika raamat⁹) sisalduvaid andmeid.

⁸ [Inland waterways freight transport - quarterly and annual data](#) („Kaubavedu siseveeteedel – kvartali- ja aastaandmed“, kättesaadav ainult inglise keeles).

[Inland waterway transport statistics](#) („Siseveetranspordi statistika“, kättesaadav ainult inglise keeles).

[Inland waterways - statistics on container transport](#) („Siseveeteed – konteinerivedude statistika“, kättesaadav ainult inglise keeles).

⁹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-DK-19-001> (kättesaadav ainult inglise keeles).

3. SISEVEETEEDE KAUBA- JA REISIJATEVEO NING ÕNNETUSTE STATISTIKA ARENDAMINE

Euroopa rohelist kokkulepet käsitlevas teatises on välja kuulutatud mitu ümberkujundavat poliitikameedet, mis hõlmavad eri majandussektoreid, sealhulgas transporti. Siseveetranspordi statistika võib olla abiks poliitiliste eesmärkide seadmisel ja nende elluviimise järelevalves. Selleks tuleb esitada andmed veetud kaupade mahu, seadmete ja taristu kohta.

Võttes arvesse andmekasutajate vajadusi ja hinnates hoolikalt vastajate tõenäolist koormust, saab kavandada uute või üksikasjalikumate muutujate kogumist. Sellega seoses pakub erilist huvi lastimis- ja lossimissadamate ning lastiliikide andmete parem kaetus. Samuti on vaja uurida, kuidas olemasolevad või uued andmed võiksid aidata jälgida siseveetranspordi CO₂-mahukust ja energiatõhusust.

Teine võimalik parandamist vajav valdkond on mõistete ja koodiloendite ühtlustamine siseveeteede ja muude kauba ühendvedudega seotud transpordiliikide vahel. See hõlbustaks eri transpordiliikide transpordinäitajate võrreldavust.

Siseveeteedel on potentsiaali täita reisijateveos suuremat rolli. Andmed reisijate kohta võiksid anda huvitavat teavet eri liiki siseveetranspordi kasutamise kohta (nt ristlus, vedu parvlaevade ja veebussidega jne).

Komisjon on teinud tööd selle nimel, et töötada sadamate vahel välja ühtlustatud Euroopa „kaugusmaatriksi“. Maatriksis on sadamatevahelise teekonna kogupikkus jaotatud vahemaadeks, mis läbitakse igas teekonnale jäävas riigis. Üks maatriksi eesmärke on aidata vähendada transiidiandmete kogumisega seotud koormust. Maatriksi tulevane kohaldamine sõltub sadamatevaheliste andmete kättesaadavusest. See sõltub ka sadama geograafilise asukoha täpsemast ja ühtlustatumast kindlakstegemisest ning siseveeteede geograafilise võrgustiku parandamisest.

Riike tuleks julgustada esitama andmeid lastimis- ja lossimissadamate ja lastiliikide kaupa; praegu esitatakse mõlema kategooria andmeid üksnes vabatahtlikkuse alusel.

Statistiliste andmete kogumise geograafilist ulatust saab laiendada ELi tulevaste laienemistega ning kolmandate riikide ja/või rahvusvaheliste organisatsioonide vabatahtliku kaasamisega koostöölepingute alusel.

Liikmesriikidele 2020. aasta veebruaris saadetud küsimustiku kaudu kogutud tagasiside näitab, et viis riiki (vastanud üheksast) ei too välja konkreetseid nõudeid kehtiva määruse parandamiseks. Nad märkisid, et piiratud ressursid ning suurenenud kulud ja koormus võivad piirata nende suutlikkust koguda uusi andmeid või laiendada olemasolevate andmetüüpide (nt reisijateveo andmete või lastiliikide andmete) kogumist. Samal ajal tunnistavad nad, et praegused Euroopa algatused (nt Euroopa roheline kokkulepe) võivad luua uusi andmevajadusi, mida tuleks hinnata ja arutada. Rõhutati vajadust täiendada siseveetranspordi kaugusmaatriksit, eelkõige seetõttu, et see vähendab transiidiandmete kogumisega seotud koormust. Kaaluda tuleks ka mõistete suuremat ühtlustamist.

4. KOKKUVÕTE

Määruse (EL) 2018/974 rakendamisel saadud kogemusi ja tulemusi võib hinnata positiivseteks. Nii Eurostati kui ka riiklikul tasandil hästi toimiv mehhanism võimaldab saada kvaliteetseid võrreldavaid tulemusi.

Eurostat võtab kõik vajalikud meetmed, et aidata liikmesriikidel määrust rakendada. Ta on välja töötanud asjakohase infosüsteemi ja võtnud kasutusele kommunikatsioonimeetodid, mis aitavad minimeerida aruandvate riikide andmehalduskoormust. Samuti on Eurostat pakkunud tuge andmete kvaliteedi edasiseks parandamiseks ja andmete kogumise ja esitamise koormuse vähendamiseks.

Andmekogumise tulemusi kasutatakse operatiivselt siseveetranspordi poliitika väljatöötamisel, rakendamisel ja järelevalves nii riiklikul kui ka ELi tasandil.