EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.2.2021
COM(2021) 59 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om resultaterne af pilotundersøgelser udført af medlemsstater vedrørende statistik over passagertransport ad indre vandveje i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EU) 2018/974

1. INDLEDNING OG BAGGRUND

I Europa spiller de indre vandveje en vigtig rolle i transportsystemet, og der er et betydeligt potentiale for, at de kan spille en større rolle. I Den Europæiske Union har 20 medlemsstater indre vandveje, og 12 af dem har et sammenkoblet vandvejsnet.

I sin betænkning om udnyttelse af vandvejstransportens potentiale[1] understreger Europa-Parlamentet betydningen af statistikker over gods- og passagertransport med henblik på udarbejdelse af planer og politikker for sektoren for vandvejstransport. Det anmoder endvidere Kommissionen om at "udvikle et system for harmoniseret indsamling af statistiske oplysninger om ulykker og hændelser for fartøjer på indre vandveje, herunder grænseoverskridende trafik".

Kommissionen sigter mod at fremme og styrke de indre vandvejes konkurrencemæssige stilling i transportsystemet og lette deres integration i den intermodale logistikkæde[2].

Forordning (EU) 2018/974[3] omfatter ikke statistikker over passagertransport ad indre vandveje. De nøgledata, der er nødvendige for at vurdere størrelsen af dette marked og dets vækstpotentiale, vil være antallet af passagerer pr. land og pr. markedssektor, såsom flodkrydstogter, minikrydstogter, færger og bytransport. Hvis det viser sig muligt, vil indsamlingen af passagerkilometer være en solid indikator til måling af sektorens resultater.

I henhold til artikel 5 i forordning (EU) 2018/974 skal Kommissionen sammen med medlemsstaterne undersøge udviklingen af statistikker over passagertransport ad indre vandveje, herunder grænseoverskridende transporttjenester.

> *"Artikel 5*
>
> *Pilotundersøgelser*
>
> *1. Senest den 8. december 2018 udvikler Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne en passende metode for udarbejdelse af statistikker om passagertransport ad indre vandveje, herunder ved grænseoverskridende transporttjenester.*
>
> *2. Senest den 8. december 2019 iværksætter Kommissionen frivillige pilotundersøgelser til gennemførelse i medlemsstaterne, som leverer data inden for rammerne af denne forordning om tilgængeligheden af statistiske data vedrørende passagertransport ad indre vandveje, herunder ved grænseoverskridende transporttjenester. Disse pilotundersøgelsers formål skal være at vurdere gennemførligheden af disse nye dataindsamlinger, udgifterne til de dermed forbundne dataindsamlinger og den implicitte statistiske kvalitet.*
>
> *3. Senest den 8. december 2020 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om resultaterne af sådanne pilotundersøgelser. Afhængigt af konklusionerne i denne rapport fremsætter Kommissionen inden for en rimelig frist eventuelt et lovgivningsmæssigt forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om ændring af denne forordning for så vidt angår statistikker om passagertransport ad indre vandveje, herunder ved grænseoverskridende transporttjenester.*
>
> *4. Unionens almindelige budget skal, hvis det er relevant, og under hensyn til Unionens merværdi bidrage til finansieringen af disse pilotundersøgelser."*

---

[1] Betænkning om udnyttelse af vandvejstransportens potentiale(2015/2350(INI)) af 19.10.2016.

[2] En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 144 final).

[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/974 af 4. juli 2018 om statistik over godstransport ad indre vandveje (EUT L 179 af 16.7.2018, s. 14).

Eurostat begyndte i samarbejde med medlemsstaterne at udvikle en metode til udarbejdelse af statistikker over passagertransport ad indre vandveje.

I oktober 2016 nedsatte Eurostat en taskforce med mandat til at udarbejde et udkast til metode til indsamling af statistiske oplysninger om passagertransport ad indre vandveje. Denne taskforce bestod af frivillige medlemsstater (Østrig, Kroatien, Frankrig, Tyskland, Nederlandene, Polen og Rumænien), Kommissionen (Eurostat og Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport) og Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen. Det første møde fandt sted den 28. februar 2017, og det andet blev afholdt den 18. oktober 2017 i forbindelse med 2017-mødet i ekspertgruppen vedrørende indre vandveje. Ekspertgruppen og koordinationsgruppen vedrørende transportstatistik (CGST) overvågede og drøftede arbejdet med metoden på deres 2017- og 2018-møder.

I overensstemmelse med forordning (EU) 2018/974 blev dette udkast til metode færdiggjort i december 2018 og omfattede en forsøgsfase med pilotundersøgelser finansieret af EU-tilskud. I juni/juli 2019 iværksatte syv lande pilotundersøgelser: Tyskland, Kroatien, Nederlandene, Østrig, Polen, Rumænien og Sverige. Pilotundersøgelserne vurderede udkastet til metode og kommenterede gennemførligheden, omkostningerne, byrden og den statistiske kvalitet af deres data om passagertransport ad indre vandveje.

Landene fremlagde deres pilotundersøgelser og rapporter om indsamlingen af data og gennemførelsen af udkastet til metode i juni/juli 2020.

I denne rapport præsenteres resultaterne af pilotundersøgelserne vedrørende gennemførligheden af indsamling af nye data og disses statistiske kvalitet, den tilhørende metode og omkostningerne og byrderne for medlemsstaterne.

Rapporten indeholder desuden en kort redegørelse for resultaterne af en landeundersøgelse om statistikker over passagertransport ad indre vandveje, som blev gennemført i marts 2020. Formålet med undersøgelsen var at give et overblik over situationen i medlemsstaterne ud over de syv lande, der gennemførte pilotundersøgelser.

2. RESULTATER AF PILOTUNDERSØGELSER OM PASSAGERSTATISTIKKER

Pilotundersøgelserne havde to mål:

a. En rapport med bemærkninger til gennemførelsen af udkastet til metode, forslag til metodologiske forbedringer og vurdering af gennemførligheden, omkostningerne, byrden og den statistiske kvalitet af potentielt at indsamle data om passagertransportstatistikker.

b. Data indsamlet i hvert land til følgende tabeller:

- A1 (Antal passagerer transporteret efter indskibningsland, udskibningsland, transporttype og fartøjstype)
- A2 (Flodkrydstogter — antal passagerer, passagerkilometer og antal rejser efter indskibningsregion, udskibningsregion, fartøjets nationalitet og krydstogtstype)
- B1 (Antal rejste passagerkilometer efter fartøjstype, med undtagelse af flodkrydstogtsfartøjer) og
- C1 (Antal fartøjer registreret i et land efter fartøjstype, fartøjskapacitet og fartøjsalder).

2.1. DATAKILDER OG METODE

I dette afsnit opsummeres de anvendte datakilder og den metode, der blev anvendt i de syv lande, som gennemførte pilotundersøgelser.

Østrig

Det automatiske identifikationssystem (AIS) anvendes til at spore fartøjer og betragtes som en datakilde AIS-transponderen om bord på et fartøj gør det muligt at udveksle oplysninger, der er relevante for lokalisering og identifikation, mellem fartøjer. Til støtte for dette system har Østrig 23 basisstationer i Donaus flodinformationstjenester til modtagelse af indenlandske AIS-data. AIS-datasættene indeholder ét datasæt pr. skib og dag; disse datasæt er uddrag af AIS-oplysningerne og omfatter 23 variabler.

Rederiernes navne er taget fra det statistiske virksomhedsregister, selv om udenlandske rederier ikke er forpligtet til at underrette de østrigske myndigheder, når de transporterer passagerer i Østrig. AIS-dataene giver oplysninger om alle skibe, der sejler på den østrigske del af Donau, herunder data og positioner, men udenlandske virksomheder er vanskeligere at kontakte.

AIS-dataene er ikke tilstrækkelige til at identificere indskibnings- og udskibningsstedet for lange grænseoverskridende krydstogter, da AIS-data kun modtages for den østrigske del af Donau og for nogle få kilometer efter grænsen. Web-scraping kan anvendes til køreplaner og ruter, og webstedet www.cruisecompete.com fungerer som benchmark for ruter med relation til Østrig. I betragtning af webstedets enkle og klare layout og gennemførelse er det velegnet til web-scraping. Desuden blev der indhentet oplysninger om fartplaner for færger og andre endagspassager ved at konsultere de enkelte selskabers websteder.

Skibsregistret giver mulighed for både obligatoriske og valgfrie registreringer afhængigt af visse kriterier. Pilotundersøgelsen viste, at registrets kvalitet ikke er tilstrækkelig til at levere de data, der kræves for datasæt C1. Desuden er registret i sin nuværende form kun tilgængeligt i papirudgave, selv om der er planer om digitalisering af registret.

Yderligere kilder til passageroplysninger er Viadonau (frivillig indsamling af passageroplysninger for fartøjer til endagssejladser til deres årsrapport), Donauraum Wien (der oplyser et årligt samlet passagertal for hvert skib) og en sluse ved den tysk/østrigske grænse (der offentliggør passagertal og data om antallet af fartøjer, der passerer gennem slusen).

Metoden til indsamling af data skelnede mellem flodkrydstogtsvirksomheder og andre virksomheder, der tilbyder passagertransport.

De fem flodkrydstogtvirksomheder i Østrig blev kontaktet (via samtaler med eksperter, telefon og e-mail). For at indsamle relevante oplysninger om passagertransport bortset fra flodkrydstogter blev der udarbejdet et spørgeskema, og ca. halvdelen af de 36 spørgeskemaer blev besvaret.

Med henblik på dataanalysen blev AIS-data kombineret med ruter, og AIS-dataene blev analyseret for krydstogtskibe og fartøjer til endagssejladser.

For at beregne en generel estimator for passagerbelægningsgraden for alle fartøjer blev der anvendt oplysninger fra AIS-dataene sammen med yderligere passagerdata for dokker. Beregningen blev foretaget ved at identificere fartøjerne og tildele deres maksimale passagerkapacitet.

Kroatien

Kroatien udpegede havnemesterkontorerne og havnemyndighederne som den vigtigste datakilde. Havnemesterkontorerne indsamler visse passageroplysninger til eget brug fra forskellige kilder, herunder rapporter om fartøjets ankomst og afgang, havnemyndigheder og fartøjsejere (afskibere, kommuner osv.). Efter møder med fire havnemesterkontorer blev det konkluderet, at der foreligger data om fartøjernes foregående og næste ankomst- eller afsejlingshavne. På disse møder blev det også konkluderet, at der foreligger data om antallet af ombordværende og udskibede passagerer, fartøjstyper og -flag. Der foreligger imidlertid ikke data om den første indskibningshavn for passagerer og sidste udskibning for tre ud af de fire kontorer. Et kontor modtager disse oplysninger, men på frivillig basis.

Med hensyn til metode anvender Kroatien territorialitetsprincippet i forbindelse med dataindsamling. Data for alle fartøjer, der ankommer til og afgår fra havne på kroatiske indre vandveje, indsamles uanset fartøjets registreringsland. Indsamlingen af data om passagertransport er således i overensstemmelse med godstransportstatistikkerne, da den omfatter national og international passagertransport.

Hvad angår data om flodkrydstogter, er den første indskibningshavn og den sidste udskibningshavn ikke tilgængelig, og det er ikke muligt at bestemme indskibnings- og udskibningsregionen. Dette kan ændre sig i fremtiden, når der findes administrative datakilder. For data om fartøjer til endagssejladser bør der fastsættes en indberetningstærskel for små transporter under hensyntagen til omkostningseffektivitet og fortrolighed. Med hensyn til passagerbefordring på færger indsamler havnemesterkontorerne data om antallet af passagerer til deres eget behov og anmoder årligt redere, koncessionshavere, kommuner og færgeselskaber om data. Kroatien mener, at definitionen af færger bør være mere detaljeret.

Tyskland

Det statistiske virksomhedsregister udgør en datakilde og anvendes både til at analysere virksomhedspopulationen og til at udarbejde og koordinere undersøgelser. Det indeholder oplysninger om retlige enheder, selskaber og deres lokale enheder samt om forbindelsen mellem registerenheder. Statistik over erhvervsstrukturer er en anden datakilde, der giver oplysninger om produktion, omkostningsstruktur, anlægsaktiver, beskæftigelse og årligt producerede oplysninger om erhvervsdemografi.

Der gennemføres årligt undersøgelser af virksomheder, som beskæftiger sig med transport ad indre vandveje. Disse omfatter oplysninger om arten af sejlads på indre vandveje, antal beskæftigede inden for sejlads på indre vandveje, omsætning fra aktiviteter samt antal, laste- og rumkapacitet og fartøjernes maskineffekt.

Desuden foreligger der kvartalsvise omsætningstal for passagerer på indlandssejladser, og gennemførelsen af forordning (EU) 2019/2152 om europæiske erhvervsstatistikker[4] forventes ikke at ændre indholdet af de data, der på nuværende tidspunkt foreligger.

Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen leverer data om markedsovervågning af europæisk sejlads på indre vandveje, herunder oplysninger om flådens størrelse samt udbud og efterspørgsel efter flodkrydstogter og fartøjer til endagssejladser. Der offentliggøres også grundlæggende oplysninger om flodkrydstogtbranchen af River Cruise Community of Interests.

[4] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2152 af 27. november 2019 om europæisk erhvervsstatistik og om ophævelse af ti retsakter på området erhvervsstatistik (EUT L 327 af 17.12.2019, s. 1).

De statistikker, som Tyskland har fremlagt, omfatter kun virksomheder med hovedsæde i landet, hvilket resulterer i manglende oplysninger om tjenesteydelser leveret af udenlandske virksomheder.

Central Inland Waterway Stock File (ZBBD) indeholder administrative data om fartøjsbeholdninger til tabel C1, hvorfra der kan indhentes oplysninger på det krævede detaljeringsniveau.

Da det ikke var muligt at identificere en kilde, der indeholder oplysninger i struktureret, fuldstændig og pålidelig form om udenlandske virksomheder, omfattede undersøgelsen kun virksomheder med hjemsted i Tyskland.

Med hensyn til metode blev der udført forskning i alternative datakilder (f.eks. administrative data), men konklusionen var, at sådanne alternative kilder ikke er tilgængelige.

Der blev udarbejdet et onlinespørgeskema til undersøgelsen, som var udformet til at blive anvendt af alle virksomheder uanset deres markedssegment. Undersøgelsesenhederne var baseret på de retlige enheder, der udgør disse erhverv, som defineret i den nationale lovgivning om statistiske enheder.

Der blev ikke indsamlet kvantitative oplysninger i virksomhedsundersøgelsen. I stedet blev virksomhederne spurgt, om de relevante data var tilgængelige, og hvilke omkostninger der ville være forbundet med indsamlingen af disse data. Denne fremgangsmåde blev valgt, da der ikke er nogen mulighed for at forpligte virksomhederne til at give oplysninger.

Nederlandene

Datakilder stammer fra skibsreferencesystemet, hvor en række institutioner skal registrere skibsrelaterede oplysninger. De fleste af oplysningerne er imidlertid ikke ajourførte, eller institutionerne har ikke et samlet overblik over de nødvendige oplysninger. De eksisterende data kan anvendes til at udarbejde tabel C1 og kan senere suppleres med oplysninger fra skibsoperatører.

Passagertransport udgør en anden kilde. Flodinformationssystemet udveksler oplysninger om skibe på indre vandveje, herunder oplysninger om passagertransport, ruter og last. Da kun en lille del af passagerskibene er registreret i flodinformationssystemet, er dataene ikke af tilstrækkelig kvalitet. Afskiberne kan frivilligt indberette det antal passagerer på skibet, der er registreret i AIS, og da der er begrænset adgang til AIS, vil AIS-dataene sandsynligvis være ufuldstændige.

Virksomhedernes referenceramme er en anden datakilde, og virksomheder i registret fungerede som stikprøvepopulationen for pilotundersøgelsen. Et problem er imidlertid, at registret kun omfatter virksomheder, der har passagertransport ad indre vandveje som hovedaktivitet, og ikke indeholder oplysninger om de skibe, der ejes eller drives af virksomhederne.

Data blev indsamlet ved hjælp af en webundersøgelse, hvor der blev anvendt en tærskel på over 12 passagerer. Svarprocenten for webundersøgelsen var på ca. 50 %.

Svarene på undersøgelsen viste, at der ikke var klare forskelle mellem færger og by- og regionaltrafik. Det anbefales derfor enten at have en mere specifik definition af en færge eller at samle færger og by- og regionaltrafik i én kategori.

Polen

Data om passagertransport indhentes ved hjælp af et spørgeskema, som sendes direkte til enheder, der er registreret i Polen, og som transporterer passagerer. Undersøgelsen omfattede således ikke enheder, der er registreret i lande uden for Polen, og som transporterer passagerer på polske indre vandveje. Polen udvalgte enheder fra det nationale officielle register over nationaløkonomi, hvis vigtigste registrerede aktiviteter er passagertransport og godstransport ad indre vandveje, på grundlag af den polske klassifikation af aktiviteter. Der blev sendt et elektronisk onlinespørgeskema til operatører, der udfører passagertransport på indre vandveje.

Data for polskregistrerede passagerfartøjer på indre vandveje stammer fra registre, der føres af myndighederne for indre vandveje. Sondringen mellem fartøjer til flodkrydstogter ad indre vandveje og fartøjer til endagssejladser følger ikke direkte af registret, men af den tekniske dokumentation for de registrerede fartøjer. I Polen er fartøjer registreret efter fartøjstype og ikke efter de funktioner, de udfører. Ud fra tekniske data er fartøjer med 12 og flere passagersæder opdelt i fartøjer med og uden passagerkahytter. Det er ikke muligt at skelne registrerede transportfartøjer fra bytransportfartøjer, da sådanne tjenester kan udføres både af fartøjer, der er registreret som fartøjer til endagssejladser på indre vandveje, og fartøjer, der er registreret som andre ikke-krydstogtskibe.

Web-scraping blev også anvendt til at søge efter relevant indhold og identificere virksomheder klassificeret i henhold til den polske klassifikation af aktiviteter som "passagertransport ad indre vandveje" og "godstransport ad indre vandveje".

Desuden blev oplysninger fra branchetidsskrifter, sammenslutninger, initiativer og institutioner vedrørende transport ad indre vandveje samt oplysninger fra medieovervågning anvendt til at udvikle undersøgelsen.

Af verifikationshensyn var de oplysninger, der blev indhentet i forbindelse med en lovbestemt kvartalsvis undersøgelse af antallet af fartøjer, som var involveret i transport ad indre vandveje, en anden kilde, der blev anvendt ved udarbejdelsen af undersøgelsen.

Blandt alle transportformer udgør passagertransport ad indre vandveje kun 0,3 % af det samlede antal passagerer, ekskl. offentlig transport. De nationale indre vandveje spiller derfor en marginal rolle for passagertransporten i Polen.

Rumænien

Der blev indsamlet data gennem en kvartalsvis undersøgelse i 2019 med henblik på at udarbejde indikatorer for statistikker over transport ad indre vandveje. Inden for rammerne af dette projekt udviklede myndighederne et IT-værktøj til dataindsamling baseret på Eurostats metode.

Der blev indsamlet data om passagertransport ad indre vandveje fra operatører, der har tilladelse til at levere denne type transport, og som selv registrerede sig til undersøgelsen. Der blev indsamlet data om krydstogter ad indre vandveje fra regionale havnemestre og fra autoriserede virksomheder.

I spørgeskemaet blev der indsamlet data for indikatorerne i datasæt A1, A2 og B1. Data om registrerede passagerer vedrører passagerer, der transporteres af fartøjer til sejlads på indre vandveje. I datasæt B1 beregnes passagerkilometerindikatoren ved at summere resultaterne af antallet af passagerer ganget med de afstande i kilometer, som disse passagerer faktisk har tilbagelagt. Indikatoren for transporterede passagerer aggregeres i datasæt A1, hvor antallet af

passagerer sammenlægges efter oprindelsessted/destination. Passagerkilometerindikatoren for krydstogtpassagerer i datasæt A2 beregnes ud fra krydstogtstypen og den tilbagelagte afstand i Rumænien. Dataene aggregeres efter krydstogtstype, skibets nationalitet, indskibnings-/udskibningsregionen og antallet af rejser.

Til oplysninger om indskibnings- og udskibningshavne blev der udvalgt en liste over havne, der tilbyder passagertransport, fra listen over havne til godstransport ad indre vandveje. Den blev suppleret ved at medtage havne, hvis aktiviteter udelukkende omfatter passagertransport ad indre vandveje.

De regionale havnemestre var kilden til oplysninger om passagerer på krydstogtskibe, der anløber havne langs Donau. De oplysninger om krydstogtets oprindelses- og bestemmelsessted, som skibets kaptajn sendte til repræsentanten for den regionale havnemester, blev anvendt til at fastslå den tilbagelagte afstand i Rumænien. Afstanden, udtrykt i kilometer, blev beregnet på grundlag af navigationskortet for Donau og placeringen af havnene på listen over havne ved indre vandveje.

For datasæt C1 var statistikkerne over antallet af registrerede fartøjer i landet efter fartøjstype, fartøjskapacitet og fartøjsalder baseret på data fra den rumænske flådemyndighed.

Sverige

Erhvervsdatabasen er en af datakilderne i Sverige, og den indeholder et udvalg af data fra virksomheder. En anden kilde er et register (tilsynssystem), der omfatter fartøjer med en kapacitet på over 12 passagerer, kommercielle fartøjer med en længde på mindst fem meter og fritidsfartøjer på over 12 meter. Dette register er obligatorisk for alle passagerfartøjer og indeholder oplysninger om de registrerede ejere og den part, der er registreret som et selskab. Den svenske brancheorganisation for ejere af kommercielle fartøjer, der opererer på nationalt plan, er desuden en datakilde og tjener til at supplere de andre kilder i betragtning af den betydelige overlapning med hensyn til selskaber og fartøjer. Derudover kan oplysninger om ruter og afgange på færgeruter til offentlig transport indhentes via det svenske samarbejde mellem offentlige trafikselskaber. Det er også muligt at se fartøjernes position med AIS-transpondere og spore deres bevægelser.

Med hensyn til metode blev der anvendt et onlinespørgeskema til indsamling af oplysninger om fartøjet, antal sejlede kilometer og antallet af passagerer. Svarprocenten var på ca. 50 %, og dataene var tilstrækkelige til at drage konklusioner vedrørende den fremtidige dataindsamling.

I betragtning af Sveriges unikke betingelser for sørejser omkring kysten foreslår Sverige at indføre "øhavstrafik" som en yderligere fartøjskategori.

2.2. GENNEMFØRLIGHED, OMKOSTNINGER, BYRDE OG STATISTISK KVALITET

I dette afsnit opsummeres vurderingerne af gennemførlighed, omkostninger, byrde og statistisk kvalitet af dataindsamlingen for de syv lande.

Østrig

For flodkrydstogter anses det for muligt at udarbejde passagertransportstatistikker, der kombinerer AIS-data, web-scrapingteknikker og passagerbelægningsgrader. Samtaler med

nogle få østrigske virksomheder førte til yderligere oplysninger om denne sektor. Da krydstogtselskaber med hjemsted i Østrig udgør et mindretal af krydstogtvirksomheder, der opererer i landet, vil det imidlertid ikke være tilstrækkeligt kun at indsamle passagerdata fra dem.

Hvad angår passagertransport ad indre vandveje med undtagelse af flodkrydstogter, anses udviklingen af et spørgeskema til virksomheder for at være en passende metode til udarbejdelse af de relevante statistikker. AIS-data kan også anvendes til at estimere kilometer og verificere de rapporterede afstande.

Østrig foreslår, at der oprettes et skibsregister baseret på registreringslandet, og at det oprettes udelukkende på grundlag af AIS-data. Da der i øjeblikket ikke findes et ajourført skibsregister i Østrig, kunne der enten oprettes et nyt register baseret på AIS-oplysninger om østrigske skibe, eller det eksisterende skibsregister kunne digitaliseres og opdateres.

Hvis der indsamles passagerdata regelmæssigt, vil det være nødvendigt at opbygge en passende IT-infrastruktur, der svarer til de systemer, som anvendes til indsamling af andre data. Desuden skal omkostningerne i forbindelse med en passende indledende behandlingstid tages i betragtning. Disse omkostninger er særlig høje i det første år af dataindsamlingen. Hertil kommer, at der skal tages hensyn til ressourcer til opbygning og vedligeholdelse af web-scrapere.

For at sikre den statistiske kvalitet og forbedre metoden bør der være pligt til at overføre AIS-data snarere end fartøjets passagerkapacitet. Hvis der kun overføres afskibningsregion og udskibningsregion som krydstogtets fjerneste punkt, ville dette desuden undervurdere den beregnede afstand. Dette problem kunne løses, hvis landene kunne overføre passagerkilometer for krydstogter, som de gør for godstransport.

Kroatien

Indsamlingen af passageroplysninger anses generelt for at være mulig. Der foreligger imidlertid i de fleste tilfælde ikke eller kun delvist data om indskibnings- og udskibningsland/-region, og det har ikke været muligt at bestemme typen af hvert krydstogt. Det ville derfor være bedre at indsamle og offentliggøre data om passagertrafikken i havne for indre vandveje i stedet for data om antallet af passagerer, der transporteres, eftersom der foreligger data om de passagerer, der går om bord og fra borde i hver havn.

Omkostningerne ved at gennemføre regelmæssige statistiske undersøgelser af passagertransport ad indre vandveje vil være acceptable, og det samme gælder rapporteringsbyrden for havnemesterkontorerne. Digitaliseringen af undersøgelsen og anvendelsen af administrative data fra ministeriet vil reducere omkostningerne og indberetningsbyrden endnu mere.

Kroatien konkluderer, at de data, der er indsamlet gennem pilotundersøgelsen, er af god kvalitet.

Tyskland

Med hensyn til gennemførlighed kan administrative data i nogle tilfælde anvendes, eller også vil de være tilgængelige i fremtiden som datakilde, uden at der er behov for en virksomhedsundersøgelse. Der er dog behov for en virksomhedsundersøgelse for at udarbejde data om passagerskibsfartens karakteristika til tabel A1, A2 og B1.

Med hensyn til statistisk kvalitet bemærkede virksomhederne adskillige rapporteringsproblemer. For så vidt angår dataanmodning B1 har tre femtedele af virksomhederne ikke de oplysninger, der er nødvendige for at beregne passagerkilometer. Omkring halvdelen af virksomhederne har ikke de oplysninger, der kræves i tabel A1 og A2. Virksomhederne vil derfor være nødt til at udarbejde skøn, hvilket vil have en indvirkning på oplysningernes kvalitet. På denne baggrund kan rapportering med flere års mellemrum overvejes.

Spørgsmålet om indenlandske transporttjenester, der leveres af udenlandske virksomheder, kan løses ved at oprette et europæisk virksomhedsregister.

Med hensyn til byrden for virksomhederne er der behov for at begrænse listen over karakteristika til dem, der er nødvendige, mindske byrden for mindre virksomheder og fritage mikrovirksomheder. En passagerkapacitet på 12 bør betragtes som et afskæringspunkt.

De årlige omkostninger til projektet om passagertransport ad indre vandveje anslås til ca. 100 000 EUR for virksomhederne. For de offentlige myndigheder og det statistiske kontor vil der være en samlet engangsudgift på ca. 640 000 EUR og årlige driftsomkostninger på ca. 135 000 EUR.

Nederlandene

Nederlandene mener, at det er muligt at udarbejde statistikker om passagertransport, og mange parter, der er blevet kontaktet i forbindelse med undersøgelsen, har vist interesse for de relaterede statistiske oplysninger. Der er imidlertid behov for mere forskning for at forbinde skibe med virksomheder og for at opskalere stikprøvedata til hele populationen. Selv om de fleste variabler kan indhentes fra virksomheder, er der bekymring over passagerkilometer, da undersøgelsen viste, at det var vanskeligt for virksomheder, der foretager endagssejladser, at udarbejde disse data. Kvaliteten af data om skibes karakteristika er ikke tilstrækkelig i den nuværende database, men kan forbedres på lang sigt ved hjælp af en ajourført europæisk skibsdatabase.

Med hensyn til statistisk kvalitet opstår der problemer for udenlandske virksomheder, der opererer på nederlandske vandveje, hvilket resulterer i en underdækning af udenlandske virksomheder. Data om passagerantal og passagerkilometer udgør et særligt problem, som i det mindste delvist kan løses ved at udveksle data om relevante europæiske virksomheder. Da udenlandske virksomheder tegner sig for en betydelig del af passagertransporten på de indre vandveje i Nederlandene, navnlig på markedet for flodkrydstogter, skal metoden udvikles for at kompensere for de manglende data.

Nederlandene anbefaler, at der anvendes en tærskel for passagerkapaciteten på over 12 passagerer, idet der indføres en ekstra begrænsning, der kun omfatter motoriserede fartøjer, ikke sejlfartøjer, og at det overvejes at erstatte udtrykket "fartøjstype" med "rejsetype". Det foreslås at indsamle data årligt og gennemføre undersøgelsen i begyndelsen af året. "Territorialitetsprincippet" bør også anvendes.

Nederlandene understreger, at det er vigtigt ikke at overbebyrde mindre virksomheder eller virksomheder med et kompliceret rutemønster, f.eks. ved ikke at bede dem om at rapportere årligt.

Omkostningerne til nye statistikker om passagertransport omfatter yderligere metodologisk forskning, opskalering af data fra stikprøven til populationen og udvikling og gennemførelse af den nye undersøgelse og analyse. Disse omkostninger anslås til ca. 76 000 EUR.

Polen

Det er principielt muligt at indsamle passagerstatistikker for indre vandveje, selv om der er begrænsninger.

Datasæt A1 omfatter ikke oplysninger om antallet af passagerer, der transporteres ad indre vandveje med flodkrydstogtsfartøjer, da de enheder, der er omfattet af pilotundersøgelsen, ikke anvendte denne type fartøj. Der blev heller ikke udført passagertransport med fartøjer, der var klassificeret som "ukendt". For datasæt B1 blev der på grundlag af en analyse af markedet for passagertransport indhentet oplysninger om flodkrydstogtsfartøjer, der sejler under udenlandske flag, og som også anløber søhavne.

Pilotundersøgelsen bidrog til at udvikle datasæt A1 og B1. På grundlag af oplysningerne fra havnemyndigheden er det imidlertid ikke muligt at udfylde A2-datasættet, da det kun er antallet af passagerer, der vendte tilbage om bord efter udskibningen, som er kendt, og det samlede antal befordrede passagerer kendes derfor ikke. Et andet problem er, at havnemesterens kontor indberetter oplysninger om antallet af passagerer samlet for hele måneden og ikke separat for hvert krydstogt.

Det var muligt at udvikle datasæt C1 på grundlag af de data, der blev indhentet gennem undersøgelsen. Officielle statistikker giver oplysninger om antallet af passagerfartøjer, der er registreret i landet, men disse data omfatter ikke en opdeling i fartøjstype med angivelse af fartøjets alder og lasteevne for en bestemt type. Myndighederne for indre vandveje har ansvaret for at føre registre over fartøjer på indre vandveje.

Det var ikke muligt at sondre mellem bytransportfartøjer og andre fartøjer på grundlag af de indsamlede data.

Kvaliteten af pilotundersøgelsens resultater blev vurderet som tilfredsstillende. For virksomheder estimeres data om antallet af transporterede passagerer i forhold til antallet af solgte billetter og belægningsgraden. Tilsvarende blev kvaliteten af de tilgængelige data for registrerede passagerfartøjer på indre vandveje anset for at være tilfredsstillende. Dataene blev indhentet fra administrative registre i overensstemmelse med national lovgivning.

I lyset af de opståede vanskeligheder var den største udfordring at identificere de enheder, der udfører passagertransportaktiviteter korrekt. Desuden fører enheder, der udfører denne aktivitet, ofte ikke nøjagtige registre over de data, der er omfattet af undersøgelsen. Disse data vurderes således ofte på grundlag af den gennemsnitlige fartøjskapacitet, hvilket gør det vanskeligt at kontrollere, om de er korrekte.

Med hensyn til omkostninger og byrder er der i mange år blevet gennemført en undersøgelse med et snævrere anvendelsesområde for registrerede passagerfartøjer til transport ad indre vandveje. I betragtning af omfanget af de data, der i øjeblikket indhentes fra officielle statistikker, som er baseret på sekundær anvendelse af administrative kilder, blev den yderligere byrde ved at udvide undersøgelsens omfang vurderet til at være ubetydelig. Anvendelsen af administrative kilder til udvikling af nye statistikker medfører heller ikke betydelige omkostninger.

Hvis anvendelsesområdet for den nuværende forskning udvides til også at omfatte oplysninger om dirigeringen af passagertransport ad indre vandveje og enheder, der tilbyder færgetransport og bytransportfartøjer, kan det betyde yderligere byrder og omkostninger for virksomhederne. Da dette imidlertid blot ville indebære en udvidelse af den eksisterende undersøgelse, ville den ekstra byrde være ubetydelig.

Rumænien

For at indsamle data blev det statistiske spørgeskema, den metodiske tilgang og de supplerende specifikationer sendt pr. post til de regionale statistiske kontorer.

Der forelå variabler vedrørende antallet af passagerer efter fartøjstype i national transport, som respondenterne fremlagde i overensstemmelse med de metodologiske krav. Disse variabler kan indgå i den sædvanlige udarbejdelse af data. Indsamlingen af data om antallet af passagerer, der transporteres i indskibnings- og udskibningshavnen, blev foretaget uden problemer i forbindelse med behandlingen.

Indsamlingen og udarbejdelsen af data for fartøjer til endagssejladser, færger samt by- og regionaltransportfartøjer er mulig og kan tilrettelægges regelmæssigt (kvartalsvis og/eller årligt). Desuden blev der foretaget en detaljeret indsamling af variabler om skibskapacitet og -alder vedrørende antallet af skibe registreret af den rumænske søfartsmyndighed, uden at der opstod problemer med fortolkningen af metoden. Derfor kan de data, der er nødvendige for at færdiggøre datasæt C1, indsamles og indberettes årligt.

Med henblik på at opretholde datakvaliteten kan der dog ikke indsamles data om krydstogtfartøjer på indre vandveje. De opståede vanskeligheder vedrører hovedsagelig pålideligheden af passagerdata om krydstogter på Donau og skyldes den subjektive måde, hvorpå oplysningerne behandles. Dette omfatter bestemmelse af rejsens oprindelses-/bestemmelsessted, tilbagelagt afstand, antal passagerer og krydstogtstypen. Denne type data om krydstogtfartøjer vil derfor ikke indgå i den årlige dataproduktion.

Der blev ikke rapporteret om yderligere byrder i forbindelse med indsamlingen af statistikker over passagertransport, og der blev ikke fremsat bemærkninger vedrørende yderligere omkostninger.

Sverige

Sverige bekræfter, at det er muligt at indsamle data for alle transporterede passagerer og antallet af tilbagelagte kilometer for at kunne beregne passagerkilometer. Selv om nogle respondenter i øjeblikket ikke måler fartøjernes kilometertal, ville det være muligt at indhente sådanne data, hvis systemerne blev omkonfigureret. Det er derfor muligt at udarbejde passagerstatistikker over skibes bevægelser på indre vandveje, om end med visse vanskeligheder. Disse vanskeligheder vedrører hovedsagelig data for passagerkilometer og videregivelse af data vedrørende fartøjstypen.

Med hensyn til statistisk kvalitet vil Sverige ikke være i stand til at fremlægge fuldstændige data for tabel A1 og A2 for flodkrydstogtsfartøjer med kahytter til overnatninger, selv om sådanne vanskeligheder kan overvindes med en ændret opdeling. Desuden kan registerdata ikke anvendes til at levere alle data til tabel C1. Der mangler data om flodkrydstogtsfartøjer, fartøjer til endagssejladser og by- og regionaltransportfartøjer, mens der kun kan rapporteres for fartøjer, der er klassificeret som færger.

Al fremtidig dataindsamlingsproces skal klart angive formålet med indsamlingen. Der vil blive pålagt en indberetningspligt i tilfælde af en permanent undersøgelse.

Med hensyn til byrden var de fleste respondenter i stand til hurtigt at give de ønskede oplysninger, og de fleste respondenter svarede, at de ikke fandt spørgeskemaet meget krævende. Sverige konkluderer derfor, at indberetningsbyrden er moderat.

For at gøre det lettere for respondenterne og for at reducere omkostningerne kunne der indhentes data fra AIS, og passagerkilometer kunne således beregnes på denne måde. Hvad angår fordele for brugerne, kan statistikker over passagertrafik anvendes til overvågning af tendenser, markedsudvikling og generel ekstern overvågning.

Sverige anser omkostningerne målt i tid pr. respondent for at være relativt lave og anslår, at de er mindre end 60 000 SEK pr. undersøgelse.

2.3. RESUMÉ AF RESULTATERNE AF PILOTUNDERSØGELSERNE

De syv pilotundersøgelser giver et overblik over, hvorvidt det er muligt at indsamle data om passagertransport ad indre vandveje. De vigtigste bemærkninger fra de berørte lande, som er beskrevet i deres detaljerede rapporter, er sammenfattet nedenfor.

Undersøgelserne har vist, at der er betydelige forskelle i indsamlingen af data om passagertransport ad indre vandveje mellem de syv lande, så det er ikke hensigtsmæssigt at sammenligne alle de indhentede indikatorer.

Undersøgelserne afslørede en lang række datakilder, hvorfra der kunne opbygges statistikker over passagertransport ad indre vandveje. De kilder, der hyppigst blev henvist til, var web-scraping, øget brug af AIS og skibsregistre. Andre relevante kilder er havnemesterkontorer, havnemyndigheder, statistiske virksomhedsregistre, statistikker over erhvervsstrukturer, kortsigtede omsætningstal, flodinformationssystemet og eksterne dataleverandører.

De eksisterende administrative data er ikke omfattende nok til at opfylde kravene om forsvarlig statistisk indsamling. Der skal gennemføres målrettede undersøgelser for at supplere de forskellige kilder og indhente mere fuldstændige og standardiserede data. Der er forskel på, i hvilket omfang der er behov for yderligere målrettede undersøgelser i de syv lande.

De nuværende kilder skal forbedres med hensyn til mængden og kvaliteten af deres data for at kunne give de oplysninger, der kræves i tabel A1 (antal passagerer, der transporteres efter indskibningsland, udskibningsland, transporttype og fartøjstype), A2 (flodkrydstogter — antal passagerer, passagerkilometer og antal rejser efter indskibningsregion, udskibningsregion, fartøjets nationalitet og krydstogttypen), B1 (antal rejste passagerkilometer efter fartøjstype, med undtagelse af flodkrydstogtsfartøjer) og C1 (antal fartøjer, der er registreret i et land, efter fartøjstype, -kapacitet og -alder). På nuværende tidspunkt er det ikke alle syv lande, der er i stand til at indberette alle variabler.

Pilotundersøgelserne har rejst kvalitetsspørgsmål vedrørende manglerne i de administrative data og virksomhedernes rapportering. Der blev konstateret særlige problemer for passagerkilometer, da mange virksomheder ikke er i stand til at fremlægge alle de oplysninger, der er nødvendige for at beregne passagerkilometer. Der blev også ofte konstateret problemer med at rapportere endagssejladser og den gennemsnitlige belægningsgrad. Desuden har nogle virksomheder ikke alle de krævede oplysninger, når der er tale om skibschartre eller specifikke billettilbud. På grund af disse mangler er virksomhederne nødt til at foretage skøn, hvilket har en indvirkning på kvaliteten af de oplysninger, de indsender.

Manglende oplysninger i skibsregistre påvirker rapporteringen om fartøjer, og en måde at indsamle data om fartøjer på er at forbinde enhver undersøgelse direkte med virksomhedsregistre. På denne måde identificeres fartøjerne gennem den virksomhed, der ejer dem. I virksomhedsregistre er det imidlertid kun virksomheder, der udfører passagertransport

ad indre vandveje som hovedaktivitet, der er opført under kategori 50.30 i NACE rev. 2. Virksomheder, der udfører passagertransport ad indre vandveje som biaktivitet, vil derfor blive udeladt, selv om de tegner sig for en betydelig del af denne form for transport.

Undersøgelserne rejste et særligt spørgsmål vedrørende udenlandske virksomheders rapportering om indenlandsk transport. Udenlandske virksomheder er ikke forpligtet til at underrette de nationale myndigheder, når de udfører passagertransport. Der mangler pålidelige og strukturerede oplysninger om udenlandske virksomheder og deres tjenester, og et europæisk skibsregister kunne løse problemerne med indenlandsk transport udført af udenlandske selskaber.

Generelt skal kravene til detaljerede data forenes med en forenkling af metoden for at begrænse byrden for virksomhederne. De lande, der indsendte pilotundersøgelser, understregede behovet for at begrænse dataindsamlingsbyrden, som er særlig stor for mindre virksomheder. Der er forskellige måder at begrænse denne byrde på: Tærsklen for fartøjskapacitet kan fastsættes til mere end 12 passagerer. Der kunne indføres flerårige intervaller for rapportering af transportaktiviteter. Små virksomheder kan fritages for indberetning. Byrden kan begrænses yderligere ved at begrænse anvendelsesområdet til motoriserede fartøjer. Således ville sejlfartøjer, som normalt drives af små virksomheder, og som har store variationer i de rejseruter, de foretager, være fritaget for indberetning.

På grund af definitionsproblemerne kunne færger defineres mere specifikt, eller færgetransport kunne lægges sammen med by- og regionaltransport. Det kunne overvejes at indføre en yderligere kategori for "øhavstrafik" i betragtning af de særlige forhold, der gør sig gældende for sejladser til søs i Sverige.

På grundlag af undersøgelserne varierer de anslåede omkostninger til indsamling af data betydeligt fra land til land. Intet land mener udtrykkeligt, at omkostningerne står i misforhold til fordelene. Der er dog betydelige omkostningsforskelle mellem landene. Nogle mener, at det vil være let at integrere indsamlingen af passagertransportdata i deres nuværende arbejde, mens andre tager hensyn til de udgifter, som er forbundet med den nye infrastruktur, der skal udvikles.

Selv om der er visse datamangler, anser de syv pilotundersøgelser kort sagt, at det grundlæggende er muligt at udarbejde tabel A1, A2, B1 og C1.

3. RESULTATERNE AF DEN UNDERSØGELSE AF STATISTIKKER OVER PASSAGERTRANSPORT, DER BLEV GENNEMFØRT I MARTS 2020

I marts 2020 gennemførte Eurostat en undersøgelse for at få et overblik fra alle EU-lande, der anvender indre vandveje til transport, over de forskellige overvejelser vedrørende statistikker over passagertransport. Spørgsmålene vedrørte omkostningerne og den yderligere byrde ved at indsamle data, årsagerne til ikke at indsamle passagerdata samt muligheden for at indsamle data i fremtiden.

3.1. GENERELLE OPLYSNINGER

I alt 15 lande besvarede undersøgelsen. Ni af disse lande svarede, at de allerede indsamler visse data om passagertransport ad indre vandveje, mens seks oplyste, at de ikke indsamler sådanne data.

3.2. UDGIFTER TIL INDSAMLING AF DATA OM PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE I FORM AF FINANSIELLE OG MENNESKELIGE RESSOURCER

I de lande, der i øjeblikket indsamler statistikker over passagertransport ad indre vandveje, anses omkostningerne og byrden ikke for at være uforholdsmæssigt store. Tre lande vurderede, at omkostningerne til indsamling af data var minimale med hensyn til både finansielle og menneskelige ressourcer. Disse lande bemærkede imidlertid, at den nuværende arbejdsstyrke er lille, og at arbejdet med at udfylde spørgeskemaet, indsamle og kontrollere data og samle og udarbejde data til offentliggørelse udføres af flere afdelinger.

Der indsamles data på et meget begrænset og generelt niveau, og kun få mindre virksomheder opererer inden for dette markedssegment. Statistiske rapporter indsendes til de relevante dataudarbejdelsesenheder, og der offentliggøres kun data, der aggregeres på landeniveau.

Landene bemærkede, at oplysninger om omkostninger til statistikker over passagertransport ikke kunne indberettes separat, da sådanne omkostninger indgår i de samlede omkostninger ved at levere statistikker om transport ad indre vandveje, for hvilke der indsamles data på årsbasis ved hjælp af en specifik undersøgelse. Et land bemærkede, at de finansielle ressourcer hovedsagelig omfatter alle udgifter, der direkte eller indirekte vedrører indsamling af statistikker, såsom lønninger til personale, IT-infrastruktur, elektricitet osv.

3.3. YDERLIGERE BYRDER I FORBINDELSE MED INDSAMLING AF DATA OM PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Landene rapporterede om en række forskellige yderligere byrder i forbindelse med indsamlingen af passagerdata.

Tre lande bemærkede, at de ikke har oplevet yderligere byrder.

Andre lande kommenterede udviklingen af en national metode og fremhævede den byrde, der er forbundet med at identificere yderligere datakilder og indsamle oplysninger fra forskellige datakilder samt kontakte respondenterne flere gange med henblik på præciseringer. Tidsrammen for vedtagelse af national lovgivning blev udpeget som endnu en yderligere byrde, og tidsrammen og de finansielle ressourcer blev betragtet som de største byrder i forbindelse med opgradering og gennemførelse af statistiske informationssystemer.

En anden bemærkning vedrørte de kilder, hvorfra der indsamles data. Kilderne spænder fra administrative registre, havne og regionale turismeudvalg til virksomheder, der udfører transport ad indre vandveje, og kommuner, som forvalter og leverer transporttjenester.

Et land bemærkede, at der indsamles data om passagertransport ad indre vandveje, men at de ikke kan behandles. Et andet land præciserede, at der kun blev indsamlet oplysninger om transport med passagerfartøjer og færger, men ikke om transport med krydstogtfartøjer, dagstursfartøjer, udflugtsfartøjer, vandbusser og vandtaxier.

3.4. ÅRSAGER TIL, AT LANDENE IKKE INDSAMLER DATA OM PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE

Lande, der ikke indsamler data om passagertransport ad indre vandveje, angav, at der har været mangel på brugerefterspørgsel efter sådanne data. Den omstændighed, at der ikke er nogen retlig forpligtelse, blev nævnt som en anden grund.

Et land fremhævede den store administrative byrde for de små og meget talrige virksomheder, der opererer i denne sektor, som det vigtigste argument mod indsamling af passagertransportdata. Der foreligger ikke data fra andre statslige organisationer (eller kommercielle parter). Desuden er der et betydeligt antal udenlandske virksomheder (i og uden for EU), der opererer på dette lands indre vandveje, hvilket betyder, at der er et problem med at indhente data fra udenlandske virksomheder.

Et land nævnte udtrykkeligt, at det ikke har passagerer, der transporteres ad indre vandveje, da der kun er et lille antal indre vandveje, og disse udelukkende anvendes til rekreative formål, mens to andre lande henviste til det lille antal passagerer, der transporteres ad indre vandveje.

3.5. GENNEMFØRLIGHEDEN AF INDSAMLING AF DATA OM PASSAGERTRANSPORT AD INDRE VANDVEJE OG INTENTIONER OM AT INDSAMLE SÅDANNE DATA I FREMTIDEN

Blandt de lande, der i øjeblikket ikke indsamler passagertransportdata, nævnte nogle af dem, at indsamling af data ville være en byrde for dem i betragtning af den begrænsede passagertransport ad indre vandveje sammenlignet med andre transportformer.

Tre lande baserede deres svar på dette spørgsmål på resultaterne af deres egne pilotundersøgelser. Et af disse lande sagde, at definitioner og tærskler bør overvejes, inden man går i gang med dataindsamling. Et andet land mente, at dataindsamling for passagertransport ad indre vandveje er mulig i den nærmeste fremtid. Dette land præciserede, at der foregår en løbende proces med at etablere et nyt informationssystem for indre vandveje, som kan anvendes som en administrativ datakilde for både gods- og passagerdata i fremtiden.

Et land bekræftede sin hensigt om at begynde at indsamle data om passagertransport ad indre vandveje. To lande bemærkede, at de ikke har planer om at indsamle sådanne data, mens yderligere to lande kun vil begynde at indsamle data, hvis der er en retlig forpligtelse hertil.

4. KONKLUSIONER

Kommissionen bemærker, at de syv pilotundersøgelser nøje har undersøgt, om det er muligt at indsamle data om passagertransport ad indre vandveje. De involverede lande finder det muligt at indsamle passagerdata i større eller mindre omfang.

Undersøgelserne har afsløret forskelle i de parametre, der påvirker indsamlingen af passagerdata i hvert land, såsom datakilder, fartøjstyper, der anvendes til transport ad indre vandveje, og landenes fysiske geografi. Alle pilotundersøgelserne identificerer en lang række datakilder, fra administrative data til web-scraping, men de anerkender også behovet for at begrænse indberetningsbyrden for små virksomheder. De understreger, at den indsats, der skal investeres, skal stå i et rimeligt forhold til andelen af indre vandveje blandt alle passagertransportformer. Der gives også udtryk for bekymring med hensyn til kvalitetsspørgsmål og datamangler. Omkostningerne ved at indsamle data er meget forskellige fra land til land og afhænger af, i hvilket omfang indre vandveje anvendes til passagertransport i hvert enkelt land.

Pilotundersøgelserne har vist, at det i de syv deltagende lande ville være muligt at indsamle data om passagertransport ad indre vandveje i et vist omfang, men at man ville skulle afveje behovet for data med tilgængeligheden af oplysninger og byrden for respondenterne.