EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 12.2.2021
COM(2021) 59 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om resultaten av pilotstudier som medlemsstaterna utfört om statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar i enlighet med artikel 5.3 i förordning (EU) 2018/974

1. INLEDNING OCH BAKGRUND

I Europa spelar de inre vattenvägarna en viktig roll i transportsystemet, och det finns stora möjligheter att stärka deras roll. Tjugo medlemsstater i EU har inre vattenvägar och tolv av dem ett sammankopplat vattenvägsnät.

I sitt betänkande om frigörande av potentialen hos passagerartransporter på vatten [1] understryker Europaparlamentet betydelsen av statistik över gods- och passagerartransporter för att formulera planer och politik för den vattenburna transportsektorn. Dessutom uppmanas kommissionen att ”ta fram ett system för harmoniserad insamling av statistik om olyckor och incidenter för fartyg på inre vattenvägar, inklusive gränsöverskridande trafik”.

Kommissionen vill främja och stärka de inre vattenvägarnas konkurrensställning i transportsystemet och underlätta dess integrering i den intermodala logistikkedjan[2].

Förordning (EU) 2018/974 [3] omfattar inte statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar. De viktigaste uppgifter som krävs för att bedöma denna marknads storlek och tillväxtpotential är antalet passagerare per land och per enskild marknadssektor, såsom flodkryssningar, minikryssningar, färjor och stadstransporter. Om den visar sig vara möjlig skulle insamlingen av passagerarkilometer vara en stabil indikator för att mäta sektorns resultat.

Enligt artikel 5 i förordning (EU) 2018/974 ska kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna, undersöka framtagningen av statistik om passagerartransport på inre vattenvägar, inklusive genom gränsöverskridande transporttjänster.

> ”Artikel 5
>
> Pilotstudier
>
> 1. Senast den 8 december 2018 ska kommissionen, i samarbete med medlemsstaterna, utveckla en lämplig metod för att sammanställa statistik om passagerartransport på inre vattenvägar, inklusive genom gränsöverskridande transporttjänster.
>
> 2. Senast den 8 december 2019 ska kommissionen inleda frivilliga pilotstudier som ska utföras av de medlemsstater som tillhandahåller uppgifter inom ramen för denna förordning om tillgången till statistik avseende passagerartransporter på inre vattenvägar, inklusive genom gränsöverskridande transporttjänster. Syftet med dessa pilotstudier ska vara att bedöma genomförbarheten av dessa nya uppgiftsinsamlingar, kostnaderna för tillhörande uppgiftsinsamling och den statistiska kvalitet som förutsätts.
>
> 3. Senast den 8 december 2020 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om resultaten av pilotstudierna. Beroende på rapportens resultat ska kommissionen, om så är lämpligt och inom en rimlig tidsperiod, lägga fram ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet om ändring av denna förordning avseende statistik om passagerartransporter på inre vattenvägar, inklusive genom gränsöverskridande transporttjänster.
>
> 4. Unionens allmänna budget ska, där så är lämpligt och med hänsyn till mervärdet för unionen, bidra till finansieringen av dessa pilotstudier.”

---

[1] Betänkande om frigörande av potentialen med passagerartransporter på vatten (2015/2350 (INI)), 19.10.2016.

[2] Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig.

[3] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/974 av den 4 juli 2018 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar (EUT L 179, 16.7.2018, s. 14).

Eurostat har tillsammans med medlemsstaterna börjat utveckla en metod för sammanställning av statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar.

I oktober 2016 inrättade Eurostat en arbetsgrupp med uppgift att arbeta med utkastet till metod för insamling av statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar. Arbetsgruppen bestod av frivilliga medlemsstater (Tyskland, Frankrike, Kroatien, Nederländerna, Österrike, Polen och Rumänien), kommissionen (Eurostat och generaldirektoratet för transport och rörlighet) och Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen. Det första mötet ägde rum den 28 februari 2017 och det andra hölls den 18 oktober 2017 i anslutning till 2017 års möte i expertgruppen för inre vattenvägar. Expertgruppen och samordningsgruppen för transportstatistik övervakade och diskuterade arbetet med metoden vid sina möten 2017 och 2018.

I enlighet med förordning (EU) 2018/974 slutfördes detta utkast till metod i december 2018, och en försöksfas med pilotstudier som finansieras genom EU-bidrag föreskrevs. I juni och juli 2019 inledde sju länder pilotstudier: Tyskland, Kroatien, Nederländerna, Österrike, Polen, Rumänien och Sverige. I pilotstudierna utvärderade man utkastet till metod och kommenterade genomförbarheten, kostnaderna, bördan och den statistiska kvaliteten på sina uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar.

Länderna lade fram sina pilotstudier och rapporter om insamlingen av uppgifter och genomförandet av utkastet till metod i juni och juli 2020.

I denna rapport presenteras resultaten av pilotstudierna om möjligheterna att samla in nya uppgifter och den statistiska kvaliteten på dessa, om den tillhörande metoden och om kostnaderna och bördorna för medlemsstaterna.

I rapporten presenteras dessutom kortfattat resultaten av en landsundersökning om statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar som genomfördes i mars 2020. Syftet med undersökningen var att ge en översikt över situationen i medlemsstaterna utöver de sju länder som genomförde pilotstudier.

2. RESULTATEN AV PILOTSTUDIERNA OM PASSAGERARSTATISTIK

Pilotstudierna hade två mål:

a. En rapport där man kommenterar genomförandet av utkastet till metod, föreslår metodförbättringar och bedömer genomförbarheten, kostnaderna, bördan och den statistiska kvaliteten i samband med eventuell insamling av uppgifter om statistik över passagerartransporter.

b. Uppgifter som samlats in i varje land för följande tabeller:

- A1 (antal transporterade passagerare per påstigningsland, avstigningsland, transporttyp och fartygstyp).
- A2 (flodkryssningar – antal passagerare, passagerarkilometer och antal resor per påstigningsregion, avstigningsregion, fartygets nationalitet och typ av kryssning).
- B1 (antal tillryggalagda passagerarkilometer per fartygstyp som inte är flodkryssningsfartyg).
- C1 (antal fartyg som är registrerade i ett land per fartygstyp, fartygskapacitet och fartygets ålder).

2.1. UPPGIFTSKÄLLOR OCH METODER

I detta avsnitt sammanfattas de uppgiftskällor och metoder som användes i de sju länder som genomförde pilotstudier.

Österrike

Det automatiska identifieringssystemet (AIS) används för att följa fartyg och betraktas som en uppgiftskälla. AIS-transpondern ombord på ett fartyg möjliggör utbyte av information som är relevant för positionering och identifiering mellan fartyg. För att stödja detta system har Österrike 23 basstationer för flodinformationstjänster för Donau för att ta emot AIS-uppgifter för inre vattenvägar. AIS-datauppsättningarna innehåller en uppsättning data per fartyg och dag. Dessa datauppsättningar är utdrag ur AIS-informationen och omfattar 23 variabler.

Rederiernas namn hämtas från företagsstatistikregistret, men utländska rederier är inte skyldiga att underrätta de österrikiska myndigheterna när de transporterar passagerare i Österrike. AIS-uppgifterna ger information om alla fartyg som trafikerar den österrikiska delen av Donau, inklusive data och positioner, men utländska rederier är svårare att kontakta.

AIS-uppgifterna är inte tillräckliga för att identifiera platsen för ombord- och landstigning vid långa gränsöverskridande kryssningar, eftersom AIS-uppgifter endast tas emot för den österrikiska delen av Donau och några kilometer efter gränsen. Webbinsamling kan användas för tidtabeller och rutter, och webbplatsen www.cruisecompete.com fungerar som riktmärke för rutter med anknytning till Österrike. Eftersom webbplatsen är enkelt och tydligt utformad och genomförd lämpar den sig väl för webbinsamling. Information om tidtabeller för färjor och andra dagsturer hämtades även på enskilda företags webbplatser.

Det kan vara både obligatoriskt och frivilligt att registrera sig i fartygsregistret, beroende på vissa kriterier. Pilotstudien visade att registrets kvalitet inte är tillräckligt hög för att tillhandahålla de uppgifter som krävs för datauppsättning C1. Dessutom är registret i sin nuvarande form endast tillgängligt i pappersform, även om digitalisering av det planeras.

Ytterligare källor för passageraruppgifter är Viadonau (som samlar in passageraruppgifter för dagstursfartyg på frivillig basis för sin årsrapport), Donauraum Wien (som varje år tillhandahåller det sammanlagda passagerarantalet för varje fartyg) och en sluss vid gränsen mellan Tyskland och Österrike (som offentliggör passagerarantal och uppgifter om antalet fartyg som passerar genom slussen).

Metoden för insamling av uppgifter skiljer sig åt mellan flodkryssningsföretag och andra företag som erbjuder passagerartransporter.

De fem flodkryssningsföretagen i Österrike kontaktades (via expertintervjuer, telefon och e-post). För att samla in relevanta uppgifter om andra passagerartransporter än flodkryssningar utarbetades en enkät, och ungefär hälften av de 36 enkäterna besvarades.

För dataanalysen kombinerades AIS-uppgifter med rutter, och AIS-uppgifterna analyserades för kryssningsfartyg och dagstursfartyg.

För att beräkna en allmän estimator för beläggningen av passagerare för alla fartyg användes information från AIS-uppgifterna tillsammans med ytterligare passageraruppgifter från hamnar. Beräkningen gjordes genom att identifiera fartygen och bestämma deras maximala passagerarkapacitet.

Kroatien

Kroatien har identifierat hamnkontoren och hamnmyndigheterna som den viktigaste uppgiftskällan. Hamnkontoren samlar för sina egna syften in vissa passageraruppgifter från olika källor, bland annat rapporter om fartygets ankomst och avgång, hamnmyndigheter och fartygsägare (avlastare, kommuner osv.). Vid möten med fyra hamnkontor konstaterade man att det finns uppgifter om fartygens tidigare och kommande ankomst- eller avgångshamnar. Vid dessa möten konstaterade man också att det finns uppgifter om antalet passagerare som gått ombord och stigit i land, fartygstyper och fartygens flagg. Uppgifter om passagerarnas första ombordstigningshamn och sista landstigningshamn finns dock inte tillgängliga för tre av de fyra kontoren. Ett kontor får denna information, men på frivillig basis.

Vad gäller metod tillämpar Kroatien territorialitetsprincipen för uppgiftsinsamling. Uppgifter om alla fartyg som ankommer till och avgår från hamnar på kroatiska inre vattenvägar samlas in oberoende av fartygets registreringsland. Insamlingen av uppgifter om passagerartransporter ligger således i linje med statistiken över godstransporter, eftersom den omfattar nationella och internationella passagerartransporter.

För flodkryssningar finns uppgifter om passagerarnas första ombordstigningshamn och sista landstigningshamn inte tillgängliga och det går inte att fastställa regionen för ombord- och landstigning. Detta kan komma att ändras i framtiden när det finns administrativa uppgiftskällor. För uppgifter om dagstursfartyg bör en rapporteringströskel fastställas för små transporter, med beaktande av kostnadseffektivitet och konfidentialitet. När det gäller passagerartransporter på färjor samlar hamnkontoren in uppgifter om antalet passagerare för sina egna behov och begär årligen uppgifter från fartygsägare, koncessionshavare, kommuner och färjeföretag. Kroatien anser att definitionen av färjor bör vara mer exakt.

Tyskland

Företagsstatistikregistret utgör en uppgiftskälla och används både för att analysera företagspopulationen och för att förbereda och samordna undersökningar. Det innehåller information om rättsliga enheter, företag och deras lokala enheter och om kopplingen mellan registerenheter. Statistik över företagsstrukturer är en annan uppgiftskälla som ger information om produktion, kostnadsstruktur, anläggningstillgångar, sysselsättning och årligen framtagen information om företagens demografi.

Undersökningar av företag som bedriver transporter på inre vattenvägar genomförs varje år. Dessa omfattar information om typen av inlandssjöfart, antalet sysselsatta inom inlandssjöfart, omsättning från verksamhet samt fartygens antal, lastförmåga, utrymme och maskinstyrka.

Dessutom finns det kvartalsvisa omsättningsuppgifter för passagerare på inre vattenvägar, och genomförandet av förordning (EU) 2019/2152 om europeisk företagsstatistik[4] förväntas inte ändra innehållet i de uppgifter som för närvarande tillhandahålls.

Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen tillhandahåller uppgifter om marknadsövervakning av europeisk sjöfart på inre vattenvägar, inbegripet information om flottstorlek och tillgång och efterfrågan på flodkryssningar och dagstursfartyg. Grundläggande information om flodkryssningsindustrin offentliggörs även av *RiverCruise Community of Interests*.

[4] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2152 av den 27 november 2019 om europeisk företagsstatistik och om upphävande av tio rättsakter på området företagsstatistik (EUT L 327, 17.12.2019, s. 1).

Den statistik som Tyskland tagit fram omfattar endast företag med huvudkontor i landet, vilket resulterar i en brist på information om tjänster som tillhandahålls av utländska företag.

I *Zentrale Binnenschiffsbestandsdatei* (centrala registret över antalet fartyg i inlandssjöfart) tillhandahålls administrativa uppgifter om fartygsbeståndet för tabell C1 varifrån information kan hämtas på den detaljnivå som krävs.

Eftersom det inte var möjligt att identifiera en källa som innehåller strukturerad, fullständig och tillförlitlig information om utländska företag omfattade studien endast företag baserade i Tyskland.

Vad gäller metod undersöktes alternativa uppgiftskällor (t.ex. administrativa uppgifter), men slutsatsen var att sådana alternativa källor inte finns tillgängliga.

En webbenkät togs fram för undersökningen, som utformades för att användas av alla företag oavsett marknadssegment. Undersökningsenheterna baserades på de rättsliga enheter som ingår i dessa företag, enligt definitionen i den nationella förordningen om statistiska enheter.

Inga kvantitativa uppgifter samlades in i företagsundersökningen. I stället tillfrågades företagen om de relevanta uppgifterna fanns tillgängliga och vilka kostnader som skulle uppstå vid insamlingen av dessa uppgifter. Detta tillvägagångssätt valdes eftersom det inte finns någon möjlighet att tvinga företag att lämna information.

Nederländerna

Uppgiftskällorna kommer från referensramen för fartyg, där ett antal institutioner måste registrera fartygsrelaterad information. Den större delen av informationen är dock inte aktuell, eller så saknar institutionerna en samlad översikt över den nödvändiga informationen. De befintliga uppgifterna kan användas för att framställa tabell C1 och senare kompletteras med information från fartygsoperatörer.

Passagerartransporter utgör en annan källa. I flodinformationssystemet utbyts information om fartyg på inre vattenvägar, däribland information om passagerartransporter, rutter och last. Eftersom endast en liten del av passagerarfartygen är registrerade i flodinformationssystemet håller uppgifterna inte tillräckligt hög kvalitet. Avlastare kan frivilligt lämna uppgifter om antalet passagerare ombord på det fartyg som registrerats i AIS, och eftersom tillgången är begränsad är det sannolikt att AIS-uppgifterna är ofullständiga.

Referensramen för företag är en annan uppgiftskälla, och företag i registret fungerade som urvalspopulation för pilotstudien. Ett problem är dock att registret endast omfattar företag som har passagerartransporter på inre vattenvägar som sin huvudsakliga verksamhet och inte innehåller information om de fartyg som ägs eller används av företagen.

Uppgifterna samlades in genom en webbenkät, där ett tröskelvärde på minst tolv passagerare tillämpades. Svarsfrekvensen för webbenkäten var cirka 50 %.

Svaren på enkäten visade att det inte finns några tydliga skillnader mellan färjor och stads- och regionaltransporter. Det rekommenderas därför antingen att ha en mer exakt definition av färja eller att integrera färjor och stads- och regionaltransporter i en kategori.

Polen

Uppgifter om persontransporter erhålls genom en enkät som riktar sig direkt till enheter som är registrerade i Polen och som transporterar passagerare. Studien omfattade således inte

enheter registrerade i länder utanför Polen som transporterar passagerare på polska inre vattenvägar. Polen valde ut enheter från det nationella officiella näringsregistret, där de huvudsakliga registrerade verksamheterna är passagerartransporter och godstransporter på inre vattenvägar, baserat på den polska näringsgrensindelningen. En elektronisk webbenkät skickades till operatörer som tillhandahåller passagerartjänster på inre vattenvägar.

Uppgifter om polskregistrerade passagerarfartyg på inre vattenvägar hämtades från register som förs av myndigheterna för inre vattenvägar. Uppdelningen mellan flodkryssningsfartyg och dagstursfartyg för inre vattenvägar följer inte direkt av registret, utan av de registrerade fartygens tekniska dokumentation. I Polen är fartygen registrerade efter fartygstyp och inte efter de tjänster som de utför. Utifrån de tekniska uppgifterna delas fartyg med över tolv passagerarsittplatser in i fartyg med och utan passagerarhytter. Det går inte att skilja registrerade transportfartyg från stadstransportfartyg, eftersom sådana tjänster kan utföras både av fartyg som är registrerade som kryssningsfartyg för inre vattenvägar och fartyg som är registrerade som andra fartyg än kryssningsfartyg.

Webbinsamling användes också för att söka efter relevant innehåll och identifiera företag som enligt den polska näringsgrensindelningen klassificeras som ”passagerartransporter på inre vattenvägar” och ”godstransporter på inre vattenvägar”.

Dessutom användes information från branschtidskrifter, sammanslutningar, initiativ och institutioner med anknytning till transport på inre vattenvägar, liksom information från mediebevakning, för att utarbeta undersökningen.

För kontrolländamål användes även den information som erhölls vid en lagstadgad kvartalsundersökning av antalet fartyg som ägnar sig åt transport på inre vattenvägar som en källa vid utarbetandet av undersökningen.

Av alla transportsätt utgör passagerartransporter på inre vattenvägar endast 0,3 % av det totala antalet passagerare, exklusive kollektivtrafik. De nationella inre vattenvägarna spelar därför en marginell roll för persontransporterna i Polen.

Rumänien

Uppgifterna samlades in genom en kvartalsundersökning 2019 för att ta fram indikatorer för statistik över transporter på inre vattenvägar. Inom ramen för detta projekt utvecklade myndigheterna ett it-verktyg för uppgiftsinsamling baserat på Eurostats metod.

Uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar samlades in från operatörer som har tillstånd att tillhandahålla denna typ av transport och som själva registrerade sig för undersökningen. Uppgifter om kryssningar på inre vattenvägar samlades in från regionala hamnkontor och godkända företag.

Genom enkäten samlades uppgifter in för indikatorerna i datauppsättningarna A1, A2 och B1. Uppgifterna om registrerade passagerare avser passagerare som transporteras med fartyg på inre vattenvägar. I uppsättning B1 beräknas indikatorn för personkilometer genom att summera antalet passagerare multiplicerat med de sträckor i kilometer som faktiskt tillryggalagts av dessa passagerare. Indikatorn för transporterade passagerare är aggregerad i uppsättning A1, där antalet passagerare summeras enligt resans start-/slutpunkt. Indikatorn för passagerarkilometer för kryssningspassagerare i uppsättning A2 beräknas efter typen av kryssning och den sträcka som tillryggalagts inom Rumänien. Uppgifterna aggregeras efter typ av kryssning, fartygets nationalitet, region för ombordstigning/landstigning och antal resor.

För information om ombordstignings- och landstigningshamnar valdes en förteckning över hamnar som erbjuder passagerartransport från förteckningen över hamnar för godstransport på inre vattenvägar. Informationen kompletterades med hamnar vars verksamhet uteslutande omfattar passagerartransport på inre vattenvägar.

De regionala hamnkontoren var källan till uppgifter om passagerare på kryssningsfartyg som passerar genom hamnar längs Donau. Den information om kryssningens start- och slutpunkt som fartygets kapten lämnat till företrädaren för det regionala hamnkontoret användes för att fastställa den sträcka som tillryggalagts inom Rumänien. Sträckan, uttryckt i kilometer, beräknades på grundval av navigationskartan över Donau och hamnarnas läge i förteckningen över hamnar för inre vattenvägar.

För uppsättning C1 baserades statistiken över antalet fartyg registrerade i landet efter fartygstyp, fartygskapacitet och fartygets ålder på uppgifter från den rumänska sjöfartsmyndigheten.

Sverige

Företagsdatabasen är en av uppgiftskällorna i Sverige och innehåller ett urval av uppgifter från företag. En annan källa är ett register (tillsynssystem) som omfattar fartyg med en kapacitet på mer än tolv passagerare, handelsfartyg med en längd på minst fem meter och fritidsbåtar på över tolv meter. Detta register är obligatoriskt för alla passagerarfartyg och innehåller information om de registrerade ägarna och den part som är registrerad som företag. Dessutom kan den svenska branschorganisationen för ägare av handelsfartyg som bedriver verksamhet på nationell nivå betraktas som en uppgiftskälla och kompletterar övriga källor på grund av den stora överlappningen mellan företag och fartyg. Dessutom kan information om rutter och avgångar på färjelinjer för kollektivtrafik erhållas genom det svenska samarbetet mellan kollektivtrafikföretag. Det går också att se fartygens position med AIS-transpondrar och följa deras rörelser.

När det gäller metod användes en webbenkät för att samla in information om fartyget, den körda sträckan och antalet passagerare. Svarsfrekvensen var cirka 50 % och uppgifterna var tillräckliga för att man skulle kunna dra slutsatser om framtida uppgiftsinsamling.

Med tanke på Sveriges unika förutsättningar när det gäller sjötransporter längs kusten föreslår Sverige att ”skärgårdstrafik” införs som en ytterligare fartygskategori.

2.2. GENOMFÖRBARHET, KOSTNADER, BÖRDA OCH STATISTISK KVALITET

I detta avsnitt sammanfattas de sju ländernas bedömningar av genomförbarheten, kostnaderna, bördan och den statistiska kvaliteten i samband med uppgiftsinsamlingen.

Österrike

För flodkryssningar anses det vara möjligt att ta fram statistik över passagerartransporter genom att kombinera AIS-uppgifter, metoder för webbinsamling och uppgifter om beläggningsgrad. Intervjuer med några österrikiska företag ledde till ytterligare information om denna sektor, men eftersom kryssningsföretagen i Österrike utgör en minoritet av de kryssningsföretag som är verksamma i landet skulle det inte vara tillräckligt att samla in passageraruppgifter enbart från dem.

För andra passagerartransporter på inre vattenvägar än flodkryssningar anses utarbetandet av en enkät för företag vara ett lämpligt sätt att ta fram relevant statistik. AIS-uppgifter kan också användas för att uppskatta kilometer och verifiera rapporterade sträckor.

Österrike föreslår att ett fartygsregister grundat på registreringslandet skapas och att det upprättas enbart på grundval av AIS-uppgifter. Eftersom det för närvarande inte finns något uppdaterat fartygsregister i Österrike skulle antingen ett nytt register kunna skapas, som bygger på AIS-information om österrikiska fartyg, eller så skulle det befintliga fartygsregistret kunna digitaliseras och uppdateras.

Om passageraruppgifter ska samlas in regelbundet måste lämplig it-infrastruktur som motsvarar de system som används för att samla in andra uppgifter byggas upp. Dessutom måste kostnaden för en lämplig preliminär hanteringstid beaktas. Denna kostnad är särskilt hög under uppgiftsinsamlingens första år. Vidare måste hänsyn tas till resurserna för att bygga och underhålla webbinsamlingsverktyg.

För att säkerställa statistisk kvalitet och förbättra metoderna bör det finnas en skyldighet att överföra AIS-uppgifter snarare än uppgifter om fartygets passagerarkapacitet. Att endast överföra ombordstignings- och landstigningsregionen som kryssningens yttersta punkt, skulle dessutom innebära att den beräknade sträckan underskattas. Denna fråga skulle kunna lösas om länderna kunde överföra passagerarkilometer för kryssningar på samma sätt som för godstransporter.

Kroatien

Det anses i allmänhet vara möjligt att samla in passageraruppgifter. Uppgifter om land/region för ombordstigning och landstigning är dock i de flesta fall inte tillgängliga eller endast delvis tillgängliga, och det var inte möjligt att fastställa varje kryssningstyp. Det skulle därför vara bättre att samla in och offentliggöra uppgifter om passagerartrafik i hamnar för inre vattenvägar snarare än uppgifter om antalet transporterade passagerare, eftersom det finns uppgifter om antalet passagerare som går ombord och stiger i land i varje hamn.

Kostnaden för regelbundna statistiska undersökningar om passagerartransporter på inre vattenvägar skulle vara godtagbar, liksom rapporteringsbördan för hamnkontoren. Om undersökningen digitaliserades och administrativa uppgifter från ministeriet användes skulle kostnaderna och rapporteringsbördan minska ännu mer.

Kroatien drar slutsatsen att de uppgifter som samlats in genom pilotstudien är av god kvalitet.

Tyskland

När det gäller genomförbarheten kan administrativa uppgifter i vissa fall användas eller kommer att finnas tillgängliga som en uppgiftskälla i framtiden utan att det behövs en företagsundersökning. Det behövs dock en företagsundersökning för att ta fram uppgifter om passagerarsjöfartens egenskaper för tabellerna A1, A2 och B1.

I fråga om statistikens kvalitet noterade företagen flera rapporteringsproblem. För tabell B1 har tre femtedelar av företagen inte den information som krävs för att beräkna passagerarkilometer. Omkring hälften av företagen har inte den information som krävs för tabellerna A1 och A2. Företagen kommer därför att behöva arbeta utifrån uppskattningar, vilket kommer att påverka informationens kvalitet. Mot denna bakgrund skulle rapportering med flerårsintervall kunna övervägas.

Frågan om inhemska transporttjänster som tillhandahålls av utländska företag skulle kunna lösas genom att inrätta ett europeiskt företagsregister.

När det gäller bördan för företagen finns det ett behov av att begränsa förteckningen över variabler till vad som är nödvändigt, minska bördan för mindre företag och undanta mikroföretag. En passagerarkapacitet på tolv bör betraktas som en brytpunkt.

Den årliga kostnaden för projektet för passagerartransporter på inre vattenvägar uppskattas till omkring 100 000 euro för företag. För de offentliga myndigheterna och statistikbyrån tillkommer en total engångskostnad på cirka 640 000 euro och årliga driftskostnader på cirka 135 000 euro.

Nederländerna

Nederländerna anser att det är möjligt att ta fram statistik över passagerartransporter, och många parter som kontaktats för undersökningen har visat intresse för den relaterade statistiska informationen. Det behövs dock mer forskning för att koppla fartyg till företag och utöka uppgifterna från urvalet till hela populationen. Även om de flesta variabler kan erhållas från företag råder det osäkerhet om passagerarkilometer, eftersom undersökningen visade att det var svårt för företag som bedriver dagsturer att fastställa dessa uppgifter. Kvaliteten på uppgifterna om fartygens egenskaper är inte tillräckligt hög i den nuvarande databasen, men skulle kunna förbättras på lång sikt med hjälp av en uppdaterad europeisk fartygsdatabas.

När det gäller statistikens kvalitet uppstår problem för utländska företag som trafikerar nederländska vattenvägar, vilket leder till en undertäckning av utländska företag. Uppgifter om antalet passagerare och passagerarkilometer utgör ett särskilt problem som åtminstone delvis skulle kunna åtgärdas genom utbyte av uppgifter om relevanta europeiska företag. Eftersom utländska företag står för en betydande del av passagerartransporterna på inre vattenvägar i Nederländerna, särskilt på flodkryssningsmarknaden, måste metoden utvecklas för att kompensera för de uppgifter som saknas.

Nederländerna rekommenderar att man tillämpar ett tröskelvärde för passagerarkapacitet på över tolv passagerare, tillämpar en extra begränsning för att endast omfatta motordrivna fartyg – inte segelfartyg – och överväger att ersätta termen ”fartygstyp” med ”typ av resa”. Det föreslås att uppgifter samlas in årligen och att undersökningen genomförs i början av året. Territorialitetsprincipen bör också tillämpas.

Nederländerna betonar vikten av att inte överbelasta mindre företag eller företag med ett komplicerat trafikmönster genom att exempelvis inte kräva att de ska rapportera varje år.

Kostnaderna för ny statistik om passagerartransporter omfattar ytterligare metodforskning, utökning av uppgifterna från urvalet till populationen samt utveckling och genomförande av den nya undersökningen och analysen. Dessa kostnader uppskattas till cirka 76 000 euro.

Polen

Insamlingen av passagerarstatistik för inre vattenvägar är i princip genomförbar, även om det finns begränsningar.

Datauppsättning A1 omfattar inte uppgifter om antalet passagerare som transporteras på inre vattenvägar med flodkryssningsfartyg, eftersom de enheter som ingår i pilotstudien inte använde denna typ av fartyg. Det förekom inte heller några passagerartransporter med fartyg som klassificeras som ”okända”. För datauppsättning B1, baserat på analysen av marknaden

för passagerartransport, inhämtades information om flodkryssningsfartyg som bedriver verksamhet under utländsk flagg och som också anlöper kusthamnar.

Pilotstudien bidrog till att utveckla uppsättningarna A1 och B1. På grundval av de uppgifter som erhållits från hamnmyndigheten är det dock inte möjligt att fylla i uppsättning A2, eftersom endast antalet passagerare som återvände ombord efter landstigningen är känt och det totala antalet passagerare därför är okänt. En annan svårighet är att hamnkontoret lämnar uppgifter om antalet passagerare för hela månaden och inte separat för varje kryssning.

Det var möjligt att ta fram uppsättning C1 på grundval av de uppgifter som erhölls genom undersökningen. Officiell statistik ger information om antalet passagerarfartyg som är registrerade i landet, men dessa uppgifter omfattar inte en uppdelning i fartygstyp, med angivande av åldern och lastkapaciteten för fartyg av en viss typ. Myndigheterna för inre vattenvägar ansvarar för att föra register över fartyg på inre vattenvägar.

Det gick inte att skilja stadstransportfartyg från registrerade fartyg utifrån de uppgifter som erhölls.

Kvaliteten på resultaten från pilotstudien bedömdes vara tillfredsställande. För företag beräknas antalet transporterade passagerare efter antalet sålda biljetter och beläggningsgraden. Även kvaliteten på de tillgängliga uppgifterna om registrerade passagerarfartyg på inre vattenvägar ansågs vara tillfredsställande. Uppgifterna har hämtats från administrativa register i enlighet med nationell lagstiftning.

Med tanke på de svårigheter som uppstod var den största utmaningen att korrekt identifiera de enheter som bedriver persontransportverksamhet. Enheter som bedriver denna verksamhet för ofta inte heller strikta register över de uppgifter som omfattas av undersökningen. Dessa uppgifter skattas därför ofta på grundval av den genomsnittliga fartygskapaciteten, vilket innebär svårigheter att kontrollera om de är korrekta.

När det gäller kostnader och bördor har en studie med ett snävare tillämpningsområde genomförts under många år av registrerade passagerarfartyg på inre vattenvägar. Med tanke på omfattningen av de uppgifter som för närvarande erhålls från officiell statistik, som bygger på sekundär användning av administrativa källor, bedömdes den ytterligare bördan av att utvidga studiens omfattning vara försumbar. Användningen av administrativa källor för framtagningen av ny statistik medför inte heller några betydande kostnader.

Om den nuvarande forskningen utvidgas till att omfatta information om riktningen för passagerartransporter på inre vattenvägar och till enheter som tillhandahåller fartyg för färjetransporter och stadstransporter skulle detta kunna medföra ytterligare bördor och kostnader för företagen. Men eftersom detta endast skulle innebära en utvidgning av den befintliga undersökningen skulle den ytterligare bördan vara obetydlig.

Rumänien

För att samla in uppgifter skickades det statistiska frågeformuläret, metoden och kompletterande specifikationer per post till de territoriella statistikbyråerna.

Variabler avseende antalet passagerare per fartygstyp i nationella transporter fanns tillgängliga och tillhandahölls av uppgiftslämnarna i enlighet med metodkraven. Dessa variabler kan ingå i den vanliga framställningen av uppgifter. Insamlingen av uppgifter om antalet transporterade passagerare per ombordstignings-/landstigningshamn genomfördes utan några bearbetningsproblem.

Insamlingen och framställningen av uppgifter om dagstursfartyg, färjor och fartyg för stads- och regionaltransport är genomförbar och skulle kunna organiseras regelbundet (kvartalsvis och/eller årligen). Vidare gjordes en detaljerad insamling av variabler om fartygets kapacitet och ålder, avseende antalet fartyg som registrerats av den rumänska sjöfartsmyndigheten, utan några problem med att tolka metoden. Därför kan de uppgifter som behövs för att komplettera datauppsättning C1 samlas in och översändas årligen.

För att upprätthålla uppgifternas kvalitet kan uppgifter om kryssningsfartyg på inre vattenvägar dock inte samlas in. De svårigheter som uppstått rör främst tillförlitligheten hos uppgifterna om passagerare på kryssningar längs Donau och beror på det subjektiva sätt på vilket informationen behandlas. Detta inbegriper att fastställa resans start-/slutpunkt, tillryggalagd sträcka, antal passagerare och typ av kryssning. Denna typ av uppgifter om kryssningsfartyg kommer därför inte att ingå i den årliga uppgiftsframställningen.

Ingen ytterligare börda rapporterades för insamlingen av statistik över passagerartransporter och det fanns inga kommentarer om ytterligare kostnader.

Sverige

Sverige bekräftar att det går att samla in uppgifter om alla transporterade passagerare och antalet tillryggalagda kilometer för att kunna beräkna passagerarkilometer. Vissa uppgiftslämnare mäter för närvarande inte fartygskilometer, men det skulle vara möjligt att få fram sådana uppgifter om systemen konfigurerades om. Det går därför att ta fram passagerarstatistik över fartygsrörelser på inre vattenvägar, om än med vissa svårigheter. Svårigheterna gäller främst uppgifter om passagerarkilometer och utlämnande av uppgifter om fartygstyp.

När det gäller statistikens kvalitet kommer Sverige inte att kunna tillhandahålla fullständiga uppgifter för tabellerna A1 och A2 för flodkryssningsfartyg med hytter för övernattning, även om sådana svårigheter skulle kunna lösas med en ändrad uppdelning. Dessutom kan registeruppgifter inte användas för att tillhandahålla alla uppgifter för tabell C1. Uppgifter om flodkryssningsfartyg, dagstursfartyg och fartyg för stads- och regionaltransport saknas eftersom endast fartyg som klassificeras som färjor kan rapporteras.

Vid varje framtida uppgiftsinsamling måste syftet med insamlingen tydligt anges. En rapporteringsskyldighet kommer att införas i händelse av en permanent undersökning.

Vad gäller bördan kunde de flesta uppgiftslämnarna snabbt lämna den efterfrågade informationen, och de flesta av dem uppgav att de inte tyckte att enkäten var särskilt krävande. Sverige drar därför slutsatsen att rapporteringsbördan är måttlig.

För att underlätta för uppgiftslämnarna och minska kostnaderna skulle uppgifter kunna inhämtas från AIS, varpå passagerarkilometer kan beräknas. När det gäller fördelarna för användarna skulle statistik över passagerartransporter kunna användas vid trendövervakning, marknadsutveckling och allmän extern övervakning.

Sverige anser att kostnaden, mätt i tid per uppgiftslämnare, är relativt låg och uppskattar den till mindre än 60 000 kronor per undersökning.

2.3. SAMMANFATTNING AV PILOTSTUDIERNAS RESULTAT

De sju pilotstudierna ger en översikt över möjligheterna att samla in uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar. De viktigaste kommentarerna från de deltagande länderna, som beskrivs i deras detaljerade rapporter, sammanfattas nedan.

Studierna har visat på betydande skillnader i insamlingen av uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar mellan de sju länderna, varför det inte är lämpligt att jämföra alla indikatorer som erhållits.

Studierna visade på ett stort antal uppgiftskällor som ligger till grund för statistiken över passagerartransporter på inre vattenvägar. De källor som oftast nämndes var webbinsamling, ökad användning av AIS och fartygsregister. Andra relevanta källor är hamnkontor, hamnmyndigheter, företagsstatistikregister, statistik över företagsstrukturer, siffror över kortsiktig omsättning, flodinformationssystemet och externa uppgiftslämnare.

De befintliga administrativa uppgifterna är inte tillräckligt omfattande för att uppfylla kraven på god statistisk insamling. Riktade undersökningar skulle behöva genomföras för att komplettera de olika källorna och få mer fullständiga och standardiserade uppgifter. I vilken utsträckning ytterligare riktade undersökningar skulle behövas varierar mellan de sju länderna.

De nuvarande källorna måste förbättras när det gäller volym och kvalitet på uppgifterna för att kunna tillhandahålla den information som krävs för tabellerna A1 (antal transporterade passagerare per påstigningsland, avstigningsland, transporttyp och fartygstyp), A2 (flodkryssningar – antal passagerare, passagerarkilometer och antal resor per påstigningsregion, avstigningsregion, fartygets nationalitet och typ av kryssning), B1 (antal tillryggalagda passagerarkilometer per fartygstyp som inte är flodkryssningsfartyg) och C1 (antal fartyg som är registrerade i ett land per fartygstyp, fartygskapacitet och fartygets ålder). I nuläget kan inte alla sju länder tillhandahålla alla variabler.

Pilotstudierna har visat på kvalitetsproblem kopplade till bristerna i de administrativa uppgifterna och företagens rapportering. Särskilda problem konstaterades avseende passagerarkilometer, eftersom många företag inte kan lämna all information som krävs för att beräkna passagerarkilometer. Det konstaterades också ofta att det var svårt att rapportera om dagsturer och genomsnittlig beläggningsgrad. Dessutom har vissa företag inte all den information som krävs om befraktning av fartyg eller särskilda biljetterbjudanden. På grund av dessa brister måste företagen göra uppskattningar, vilket påverkar kvaliteten på den information de lämnar.

Informationsluckor i fartygsregistren påverkar fartygsrapporteringen, och ett sätt att samla in uppgifter om fartyg är att koppla undersökningar direkt till företagsregister. På så sätt identifieras fartygen genom det företag som äger dem. I företagsregister anges dock endast företag som utför passagerartransporter på inre vattenvägar som sin huvudsakliga verksamhet under undergrupp 50.30 i Nace rev. 2. Följaktligen kommer företag som tillhandahåller passagerartransporter på inre vattenvägar som en sekundär verksamhet att uteslutas, även om de står för en betydande del av denna typ av transport.

I studierna togs en särskild fråga upp om rapportering av inhemska transporter som tillhandahålls av utländska företag. Utländska företag är inte skyldiga att underrätta de nationella myndigheterna när de utför passagerartransporter. Tillförlitlig och strukturerad information om utländska företag och deras tjänster saknas, och ett europeiskt fartygsregister skulle kunna lösa problemen med utländska företags inhemska transporter.

Generellt sett måste kraven på detaljerade uppgifter stämmas av mot en förenkling av metoden för att begränsa bördan för företagen. De länder som lade fram pilotstudier betonade

behovet av att begränsa uppgiftsinsamlingen, som är särskilt stor för mindre företag. Det finns olika sätt att begränsa denna börda: tröskelvärdet för fartygskapacitet kan fastställas till mer än tolv passagerare, flerårsintervall kan införas för rapportering av transportverksamhet och små företag kan undantas från rapporteringskravet. Bördan skulle kunna begränsas ytterligare genom att tillämpningsområdet begränsas till motordrivna fartyg. Segelfartyg, som vanligtvis körs av små företag och vars rutter varierar kraftigt, skulle således undantas från rapporteringskravet.

Med tanke på problemen med definitionerna skulle färjor kunna definieras mer exakt eller färjetransporter kunna integreras med stads-/regionaltransporter. Införandet av ytterligare en kategori för ”skärgårdstrafik” skulle kunna övervägas med tanke på de unika förhållandena för sjötransporter i Sverige.

Enligt studierna varierar de uppskattade kostnaderna för uppgiftsinsamling avsevärt mellan länderna. Inget land anser att kostnaderna är oproportionerliga i förhållande till fördelarna, men det finns stora kostnadsskillnader mellan dem. Vissa anser att det är lätt att integrera insamlingen av uppgifter om passagerartransporter i sitt nuvarande arbete, medan andra beaktar utgifterna för den nya infrastruktur som skulle behöva utvecklas.

Sammanfattningsvis anser man i de sju pilotstudierna att det i princip är möjligt att ta fram tabellerna A1, A2, B1 och C1, trots att vissa uppgifter saknas.

3. RESULTATEN AV UNDERSÖKNINGEN OM STATISTIK ÖVER PASSAGERARTRANSPORTER SOM GENOMFÖRDES I MARS 2020

I mars 2020 genomförde Eurostat en undersökning för att få en överblick över de olika aspekterna av statistik över passagerartransporter från alla medlemsstater som använder inre vattenvägar för transporter. Frågorna gällde kostnaderna och den ytterligare bördan i samband med insamling av uppgifter, skälen till att passageraruppgifter inte samlas in och möjligheten att samla in uppgifter i framtiden.

3.1. ALLMÄN INFORMATION

Sammanlagt 15 länder besvarade undersökningen. Av dessa svarade nio att de redan samlar in vissa uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar, medan sex uppgav att de inte samlar in sådana uppgifter.

3.2. KOSTNAD FÖR INSAMLING AV UPPGIFTER OM PASSAGERARTRANSPORTER PÅ INRE VATTENVÄGAR I FRÅGA OM EKONOMISKA RESURSER OCH PERSONALRESURSER

I de länder som för närvarande samlar in statistik över passagerartransporter på inre vattenvägar anses kostnaden och bördan inte vara oproportionerlig. Tre länder bedömde att kostnaderna för att samla in uppgifter var minimala både i fråga om ekonomiska resurser och om personalresurser. Dessa länder påpekade dock att den nuvarande arbetsstyrkan är liten och att flera avdelningar utför arbetet med att fylla i enkäten, samla in och kontrollera uppgifter samt sammanställa och förbereda uppgifter för offentliggörande.

Uppgifterna samlas in på en mycket begränsad och allmän nivå, och endast ett fåtal små företag är verksamma inom detta marknadssegment. Statistikrapporterna lämnas till relevanta enheter för datapreparering och endast uppgifter som sammanställs på landsnivå offentliggörs.

Länderna noterade att uppgifter om kostnader för passagerartransporter inte kunde lämnas separat, eftersom sådana kostnader ingår i de totala kostnaderna för att tillhandahålla statistik över transporter på inre vattenvägar, för vilken uppgifter samlas in årligen genom en särskild undersökning. Ett land noterade att de ekonomiska resurserna främst omfattar alla utgifter som är direkt eller indirekt kopplade till insamling av statistik, såsom personalens löner, it-infrastruktur, elektricitet osv.

3.3. YTTERLIGARE BÖRDA VID INSAMLINGEN AV UPPGIFTER OM PASSAGERARTRANSPORTER PÅ INRE VATTENVÄGAR

Länderna rapporterade en rad olika ytterligare bördor i samband med insamlingen av passageraruppgifter.

Tre länder påpekade att de inte har drabbats av ytterligare bördor.

Andra länder kommenterade utvecklingen av en nationell metod och lyfte fram bördan att identifiera ytterligare uppgiftskällor och sammanställa information från olika uppgiftskällor samt att flera gånger kontakta uppgiftslämnarna för förtydliganden. Tidsramen för antagande av nationell lagstiftning konstaterades vara ytterligare en börda, och tidsramen och de ekonomiska resurserna ansågs vara de största bördorna vid uppgradering och införande av statistiska informationssystem.

En annan kommentar rörde de källor från vilka uppgifterna samlas in. Källorna sträcker sig från administrativa register, hamnar och regionala turistkommittéer till företag som utför transporter på inre vattenvägar och kommuner som förvaltar och tillhandahåller transporttjänster.

Ett land påpekade att uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar samlas in men inte kan behandlas. Ett annat land angav att endast information om transporter med passagerarfartyg och färjor samlades in, men inte om transporter med kryssningsfartyg, dagstursfartyg, utflyktsfartyg, vattenbussar och vattentaxi.

3.4. SKÄL TILL ATT LÄNDERNA INTE SAMLAR IN UPPGIFTER OM PASSAGERARTRANSPORTER PÅ INRE VATTENVÄGAR

Länder som inte samlar in uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar uppgav att det inte fanns någon efterfrågan från användarna på sådana uppgifter. Det faktum att det inte finns någon rättslig skyldighet nämndes som ett annat skäl.

Ett land framhöll den stora administrativa bördan för de små och många företag som är verksamma inom denna sektor som det främsta argumentet mot insamling av uppgifter om passagerartransporter. Uppgifter finns inte tillgängliga från andra statliga organisationer (eller kommersiella parter för den delen). Dessutom finns det ett betydande antal utländska företag (både inom och utanför EU) som är verksamma på detta lands inre vattenvägar, vilket tyder på att det finns ett problem med att inhämta uppgifter från utländska företag.

Ett land nämnde uttryckligen att det inte har några passagerare som transporteras på inre vattenvägar, eftersom det endast finns ett litet antal inre vattenvägar som uteslutande används för fritidsändamål, medan två andra länder hänvisade till det begränsade antalet passagerare som transporteras på inre vattenvägar.

3.5. MÖJLIGHETERNA ATT SAMLA IN UPPGIFTER OM PASSAGERARTRANSPORTER PÅ INRE VATTENVÄGAR OCH PLANER PÅ ATT SAMLA IN SÅDANA UPPGIFTER I FRAMTIDEN

Bland de länder som för närvarande inte samlar in uppgifter om passagerartransporter nämnde vissa att insamlingen av uppgifter skulle vara en börda för dem med tanke på den begränsade mängden passagerartransporter på inre vattenvägar jämfört med andra typer av transporter.

Tre länder förlitade sig på resultaten av sina egna pilotstudier för att besvara denna fråga. Ett av dessa länder angav att definitioner och tröskelvärden bör övervägas innan man går vidare till uppgiftsinsamling. Ett annat land ansåg att uppgiftsinsamling för passagerartransporter på inre vattenvägar är möjlig inom en nära framtid. Detta land angav att det pågår en process för att inrätta ett nytt informationssystem för inre vattenvägar, som i framtiden skulle kunna användas som en administrativ uppgiftskälla för både gods- och passageraruppgifter.

Ett land bekräftade sin avsikt att börja samla in uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar. Två länder kommenterade att de inte planerar att samla in sådana uppgifter, medan två andra länder skulle börja samla in uppgifter endast om det fanns en rättslig skyldighet att göra det.

4. SLUTSATSER

Kommissionen noterar att man i de sju pilotstudierna ingående har undersökt möjligheterna att samla in uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar. De deltagande länderna anser att passageraruppgifter kan samlas in i större eller mindre utsträckning.

Studierna har visat på skillnader i de parametrar som påverkar insamlingen av passageraruppgifter i varje land, t.ex. uppgiftskällor, de fartygstyper som används för transporter på inre vattenvägar och ländernas fysiska geografi. I alla pilotstudier identifieras ett stort antal uppgiftskällor, från administrativa uppgifter till webbinsamling, men behovet av att begränsa rapporteringsbördan för små företag erkänns också. Det betonas att de insatser som ska göras måste stå i proportion till de inre vattenvägarnas andel av alla passagerartransportmedel. Problem avseende kvalitet och uppgiftsluckor tas också upp. Kostnaderna för att samla in uppgifter skiljer sig avsevärt från ett land till ett annat och hänger samman med i vilken utsträckning inre vattenvägar används för passagerartransporter i varje land.

Pilotstudierna har visat att det i de sju deltagande länderna skulle vara möjligt att samla in uppgifter om passagerartransporter på inre vattenvägar i viss utsträckning, men att detta skulle kräva en balans mellan behovet av uppgifter, tillgången till information och bördan för uppgiftslämnarna.